

Frank Pieter Hesse

Die Spree zwischen Treptow, Kreuzberg und Friedrichshain – Stadtraum und Denkmale im Wandel

Der Beitrag behandelt einen der im Strukturwandel am weitesten fortgeschrittenen Spreeräume Berlins. Der Stadtraum beiderseits der Spree zwischen Kreuzberg, Treptow und Friedrichshain umfasst den Bereich zwischen Eisenbrücke im Osten, Jannowitzbrücke im Westen, auf der Kreuzberger Seite erstreckt er sich entlang der Köpenicker und Schlesischen Straße, auf der Friedrichshainer Seite entlang der Holzmarkt- und Mühlenstraße sowie Stralauer Allee. Wir blicken hier auf das Gebiet von Osten in einem Zustand etwa zehn Jahre nach der Wende: Das Treptower Ufer ist mit Neubauten schon entwickelt, während der Osthafen auf der Friedrichshainer Seite noch auf seine vollständige Abwicklung und - wie das Kreuzberger Ufer - auf seine Entwicklung zu einem zukunftsfähigen Standort für neue Nutzungen wartet. Wie zu zeigen sein wird, ist die Konversion der Erbstücke des industriellen Zeitalters hier in vollem Gange. (Abb. 1)

Die Berliner Stadtentwicklung versteht dieses Erbe als Chance, bauliche Hinterlassenschaften des 19. Jahrhunderts, lokale Identitäten und historische Spuren mit den Lebens- und Arbeitsformen der Gegenwart zu verknüpfen und so für eine hohe Attraktivität der Wasserquartiere zu sorgen. Dieses Gebiet, das «Zukunftslabor am Großen Spreekanal», ist prioritärer Schwerpunktraum des Berliner Wasserlagenentwicklungsplans, dessen Untersuchungen und Anschubprojekte aus dem EU-Programm Interreg II Baltic Sea Region – Waterfront Urban Development gefördert wurden und werden.

Hier, wo die Spree so breit wie andernorts die Elbe oder die Themse ist, finden sich gleich anderen innenstadtnahen Spreeabschnitten noch zahlreiche bauliche Zeugen einer Zeit, in der der Fluss – die zentrale Mitte einmal ausgenommen – fast ausschließlich wegen seiner Funktion als Wasserstraße oder Vorfluter für die an seinen Ufern siedelnde Industrie und Gewerbe bebaut wurde. Das hat sich, zumal seit der Wiedervereinigung der beiden Stadthälften vor vierzehn Jahren, gründlich gewandelt: Heute versteht man die Spree mehr als anspruchsvoll zu gestaltendes stadträumliches Element,



Abb.1: Die Spree mit der Eisenbrücke und den Treptowers im Vordergrund, rechts der Osthafen auf der Friedrichshainer Seite, Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

das Potentiale für die Erholung, die fußläufige Erschließung und Freizeitbedürfnisse oder Standort- und Imagevorteile für Wohn- und Dienstleistungsnutzungen bietet.

In privat-öffentlicher Partnerschaft sollen an diesem «Ankerplatz der Zukunft» Projekte entwickelt und Arbeitsplätze geschaffen, hohe Wohn- und Freizeitwerte etabliert werden. Diesem Wandel von einer von Produktions-, Handels- und Umschlagsanlagen geprägten Stadtlandschaft zum hochwertigen Standort für den tertiären Wirtschaftssektor, für Wohnen und Freizeit sind also auch die Baudenkmale unterworfen, viele der ehemaligen Gewerbegebäude oder technischen Denkmale dienen schon neuen Funktionen.

Der Mühlenspeicher (Mühlenstraße 78-80, Abb. 2) steht hier bewusst am Anfang, denn er vereint Wirtschaftsgeschichte und Zeitgeschichte in besonderer Weise. Der 1907 für den Mühlenbesitzer Karl Salomon errichtete Speicher ging der Anlage des Osthafens voraus. Als Getreidesilo gehörte der Bau zum Produktionsablauf der Mühle und war für den Betrieb an der Wasserstraße von hoher repräsentativer Bedeutung, während die eigentliche Produktionsstätte hinter dem Wohnhaus auf der anderen Seite der Mühlenstraße versteckt lag. Mit dem Verzicht auf historisierende Details demonstrierte der Bauherr den neuesten technischen Stand seines Betriebes. Das heutige Erscheinungsbild des Speichers



Abb.2: Mühlenspeicher nach der Instandsetzung und Umnutzung mit dem als ehemaligen Wachturm fungierenden Dachaufbau, Foto: F. Hesse.

ist aber auch Ausdruck der politischen Ereignisse, die sich vor über vierzig Jahren zugetragen haben. Der Wachturmaufbau auf dem First bezeugt, dass der Speicher 1961 bis 1989 Teil des Grenzregimes war. Der Mühlenspeicher war nach der Wende eines der ersten Gebäude, das neue Nutzer fand. Nach einer umfassenden Instandsetzung und Modernisierung der Haustechnik fanden hier Gastronomie und Fitness eine Behausung, deren Attraktivität vor allem der Wasserlage zu verdanken ist.



Abb.3: Die East-Side-Gallery an der Mühlenstraße, der längste erhaltene Abschnitt der Berliner Mauer, Foto: Archiv Landesdenkmalamt.

Mit der vor dem Speicher entlang der Mühlenstraße bis zum Stralauer Platz verlaufenden East-Side-Gallery ist die frühere Grenzmauer zwischen der ehemaligen Hauptstadt der DDR und Westberlin noch heute so ausgedehnt wie an keiner anderen Stelle der Stadt. Der 1,3 Kilometer lange Mauerabschnitt ist das längste verbliebene Mauerstück in der Stadt, er gehört zum Pflichtprogramm vor allem ausländischer, insbesondere übersee-

ischer Berlin-Touristen. (Abb. 3)

Eine Künstlerinitiative um den Galeristen und Grafiker Kani Alavi macht sich um die Erhaltung und Erneuerung der seit der Bemalungsaktion 1990 übersprayten, übermalten oder abgeblätternen Werke verdient – auch in der Ansprache von Sponsoren, die eine abschnittsweise Sanierung der Betonmauer und ihre anschließende Neubemalung durch dieselben Künstler ermöglichen sollen. Die Notwendigkeit einer Restaurierung bzw. Wiederherstellung der East-Side-Gallery zeigt eindrucksvoll z. B. das Portrait Sacharows von Dimitrij Vrubel nach den letzten zehn Jahren seines Verfalls (Abb. 4).



Abb.4: East-Side-Gallery, Portrait Andrej Sacharow von Dimitrij Vrubel, 1990, Foto: Archiv Landesdenkmalamt.

Aber auch planerische Entscheidungen nagen am Fortbestand der East-Side-Gallery, sie bedeuten buchstäblich Einschnitte in das politisch so bedeutsame Denkmal. Für sein Projekt der Berlin-Arena inmitten eines neuen Stadtquartiers auf dem Gelände des ehemaligen Ostgüterbahnhofes forderte der amerikanische Investor eine direkte optische und funktionale Anbindung an die Spree (Abb. 5). Sie kommt in einer Platzanlage zum Ausdruck, für die nach dem Willen von Investor



Abb.5: Projekt Berlin-Arena auf der Fläche des ehemaligen Ostgüterbahnhofes mit Spreepark, CAD-Darstellung, Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

und Senat rund 40 Meter der Mauer entnommen werden sollen, um den ungehinderten Blick zur Spree herzustellen. Der in einem Wettbewerb ermittelte Entwurf für einen Spreeufer-Park südlich der East-Side-Gallery berücksichtigt auch weitere noch vorhandene Elemente der ehemaligen Grenzsicherung wie z. B. den Kolonnenweg und einige Peitschenmasten der Lichttrasse. Für den Park bildet die East-Side-Gallery gleichzeitig einen guten Schutz gegen den Lärm der stark befahrenen Mühlenstraße, weshalb auch zusätzlich notwendige Öffnungen in der Mauer auf ein Minimum reduziert werden.



Abb.6: Oberbaumbrücke 1996, Foto: Archiv Landesdenkmalamt.

Auch die Oberbaumbrücke am östlichen Ende der East-Side-Gallery ist ein Denkmal der Teilung und Wiedervereinigung der beiden Stadthälften (Abb. 6). Wo seit 1740 ein Zollbaum in der Linie der Akzisemauer die freie Schifffahrt unterbrach und zuvor eine der längsten Holzbrücken Berlins über die Spree führte, erwies der für historische Zitate bekannte Architekt Otto Stahn 1894-96 mit dem neogotischen Neubau der Brücke der einstigen Wirtschaftsgrenze eine Reverenz. Stadttore und Türme in Prenzlau und Stendal standen Pate. Der moderne Zweck des romantischen Architekturkleides waren der Straßenausbau gemäß dem Hobrecht-Plan von 1862 und vor allem die von Siemens und Halske initiierte, 1902 in Betrieb genommene Hochbahnverbindung. Als Zufahrtsweg zur Gewerbeausstellung - 1896 im Treptower Park - sollte der Bau zugleich eine Brücke in die Vergangenheit schlagen: in die Glanzzeit der Hanse und der märkischen Städte, an die die Mosaiken auf den Brückenmauern ebenso erinnern wie der äußerlich als Wehgang deutbare Arkadengang.

Stark getroffen ging die Brücke aus dem Zweiten



Abb.7: Oberbaumbrücke, neue Tragkonstruktion im Arkadengang zur Lastabtragung der Hochbahnstrecke, Foto: F. Hesse.

Weltkrieg hervor. Die Wachturmetaphorik der Brücke hatte mit dem Mauerbau 1961 eine zynische Wandlung erfahren. Mit der Maueröffnung 1989 war die Brücke wieder frei zugänglich und erforderte eine Antwort auf ihren beschädigten Zustand. Obwohl das Originalbauwerk gesichert und erhalten werden konnte, war eine Wiederbelastung der vom Mauerwerk verbrämten Eisenkonstruktion durch den Hochbahnverkehr nicht mehr möglich. Aufgrund der geschichtlichen und künstlerischen Bedeutung der Brücke und ihrer Stellung im Stadtbild entschied man sich für eine ergänzende Wiederherstellung unter Verwendung erhaltener Teile.

So zeigt das Bauwerk heute ein beispielhaftes Spektrum denkmalpflegerischer Lösungen: Wiederherstellung, Restaurierung, Ergänzung oder auch sichtbare Neukonstruktion, die einen spielerischen Dialog mit der wiederhergestellten Altsubstanz eingeht. In die vorhandene Substanz wurde eine neue Brückenkonstruktion eingebaut, die die Lasten in die intakten Flusspfeilerfundamente ableitet. Im Arkadengang werden diese neuen Konstruktionen als Stahlprofile sichtbar, die dem Bogenschwung der Gewölbe angepasst sind. So konnte originale Substanz und Funktion erhalten werden, die neue Konstruktion ist ablesbar und erzählt ohne Störung der Raumwirkung des Arkadengangs ein Stück Brückenreparatur (Abb. 7). Die Wiederherstellung der Brücke ist als Symbol der Wiedervereinigung und des Zusammenwachsens der Stadt empfunden worden - gerade in einem Umfeld, in dem die Zeichen von Zerstörung und Teilung im Stadtbild noch vielfältig präsent sind. Insbesondere die Schließung des Mittelstücks der Brücke bringt das anschaulich zum Ausdruck: Der Architekt Santiago Calatrava fand mit dem eingesetzten



Abb.8: Oberbaumbrücke, neues Zwischenstück von Santiago Calatrava, Foto: F. Hesse.

Sprengwerk eine symbolisch sprechende Form, gleichsam eine Brücke in der Brücke, die nun wieder beide Hälften und die Bezirksteile Friedrichshain und Kreuzberg verbindet. Der historische Bruch, den die Brücke mit der Stadt erlitten hatte, ist sichtbar und zugleich geheilt (Abb. 8).

Der Wiederherstellung der Oberbaumbrücke lag nicht nur ein verkehrliches Erfordernis zugrunde. Sie hat auch zu einer nachhaltigen Aufwertung des verkehrsgünstigen Stadtraums geführt, die erfolgreich private Denkmalinvestitionen auf das wirtschaftlich geschwächte Friedrichshainer Spreeufer lenken konnte. Blieben die Kriegsschäden der beiden markanten Speicherbauten am Osthafen über Jahrzehnte nur notdürftig behoben, so ergab die Entwicklung dieses Bestandes durch einen privaten Investor wenige Jahre nach der Fertigstellung der Oberbaumbrücke hoch attraktive Büroräume an der Wasserlage mit flexiblen Größen, je nach der Nachfrage vermietbar. Erfreulich und nicht weniger attraktiv sind die öffentlichen Nutzungen im EG-Bereich des alten Getreidespeichers und neben der Gastronomie ein Showroom des Vitra-Design-Museums im Eierkühlhaus, die den Denkmälern auch eine allgemeine Zugänglichkeit sichern (Abb. 9).

Für das Eierkühlhaus (Stralauer Allee 1), in dem zu früheren Zeiten bis zu 40 Millionen Eier zur Versorgung der Großstadtbevölkerung und für industrielle Zwecke gekühlt gelagert wurden, gelang dem Investor, mit Universal Music einen Generalmieter zu gewinnen, nachdem eine Reihe von Vorprojekten, die denkmalpflegerisch günstiger, d. h. enger am Bestand orientiert waren, nicht zum Zuge kamen. So hätte es die Denkmalpflege gern gesehen, wenn die geschlossene Ziegelfassade



Abb.9: Osthafen, ehemaliges Eierkühlhaus von Oskar Pusch (1929/1940) und ehemaliger Getreidespeicher von Friedrich Krause (um 1910) nach Wiederherstellung/Umbau 1997-2000, Foto: Archiv Landesdenkmalamt.

mit ihrem expressionistischen Schmuck nicht durch eine großzügige Belichtungsöffnung auch auf der Nordseite hätte aufgebrochen werden müssen. So präsentieren sich heute die beiden Solitärbauten neben der restaurierten Oberbaumbrücke in altem reparierten Gewand, funktionstüchtig mindestens wie konventionelle Neubauten, aber ausgestattet mit der Würde einer bald hundertjährigen Geschichte, die zusammen mit der Wasserlage für eine unvergleichliche Standortidentität sorgt. Kein Neubau an dieser Stelle könnte eine ebenbürtige Adresse bilden.

Dem Vorbild der Investoren folgt nunmehr auch die Berliner Hafen- und Lagerhaus-Gesellschaft (BEHALA) mit mehreren Projektentwicklungen im Bereich des Osthafens. Dieser Hafengebäudebereich, zu dessen Bauten auch der erwähnte Getreidespeicher gehört, ist in seiner Überlieferung mit rund drei Vierteln der Gebäude aus der Erbauungszeit ein hochrangiges Denkmal der Berliner Stadt- und Wirtschaftsgeschichte. Zwischen Oberbaumbrücke und Eisenbrücke bildet er in der Baumassenverteilung wie der künstlerisch-architektonischen Gestaltung eine bedeutende städtebauliche Gesamtanlage. Mit Rücksicht auf die florierende Personenschiffahrt der Oberspree suchte Friedrich Krause die Eisenskelettbauten ebenso funktional wie repräsentativ zu gestalten. Die Realisierung dieses Großprojekts in Eisen- und Eisenskelettbau mitsamt den Fundamentierungsproblemen macht den Osthafen auch zu einem technischen Denkmal. Mit der Errichtung des Osthafens hatte sich die Stadt nach zähen Kompetenzrängeleien mit dem preußischen Fiskus als internationaler Umschlagplatz behauptet.

Da sich die BEHALA mit ihren Aktivitäten heute ins-

besondere auf den Westhafen konzentriert, spielt er im Wirtschaftsverkehr eine völlig untergeordnete Rolle. Seine Bauten und Flächen sind ein Kernbereich der Umstrukturierung in Richtung auf Wohnen und Gewerbe des tertiären Sektors. Beim Umbau des Osthafens Lagerhauses West zu Studios und Büros des Musiksenders MTV bedienten sich die Architekten mit Glasoberlichtern und überwiegend flachen Gauben der Gestaltungsmerkmale historischer Lagerhausarchitektur. Die Veränderungen hielten sich so in denkmalverträglichen Grenzen (Abb. 10).



Abb.10: Osthafen, Lagerhaus West nach Umbau für MTV, 2004, Foto: Archiv Landesdenkmalamt.

Die von der BEHALA verfolgte städtebauliche Planung für eine ergänzende Bebauung am Osthafen entbehrt allerdings bislang jeglichen Bezuges zum historischen Standort und könnte gerade so gut anderswo auf einen freien Uferstück der Spree realisiert werden. Um



Abb.11: Osthafen, Planung der BEHALA zur Konversion des Osthafengeländes als Wohn- und Bürostandort, Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

möglichst vielen Wohnungen einen Blick zur Spree zu gönnen, wurden die Blöcke stumpf abgewinkelt und bilden dem Wasser zugewandten Höfe – die 70er Jahre lassen grüßen (Abb. 11). Eine eher lineare städtebauliche Struktur, die Bezug nimmt auf das ehemalige Hafensareal, die Bauflucht der alten Krause-Bauten nicht



Abb.12: Shedhalle der ehemaligen Maschinenfabrikfirma Carl Beermann, 1915 von Bruno Buch, als Bestandteil des späteren Omnibusbetriebsbahnhofes (1927), Foto: F. Hesse.

überschreitet und so die Lager- und Ladezone am Wasser ungeschmälert ließe, wäre m. E. die standort- und denkmaladäquate Lösung.

Dem Osthafen gegenüber auf dem linken Spreeufer befindet sich an der Eichenstraße 4 der umfangreiche Komplex des ehemaligen Betriebshofes der Allgemeinen Berliner Omnibus AG. Aufgrund der verkehrsgünstigen Lage am Wasser und in Nähe zum Bahnhof der Ringbahn avancierte das Gelände schon frühzeitig zu einer wichtigen industriellen Kernzone auf Treptower Gebiet. 1872 siedelte sich hier die Maschinenfirma Carl Beermann an, aus deren Bestand noch die 1915 von Bruno Buch errichtete Shedhalle stammt, die dem ab 1927 errichteten Betriebshof einverleibt wurde (Abb. 12). Während des Zweiten Weltkrieges wurden hier keine Busse gepflegt, sondern Panzer für die Wehrmacht gebaut und gewartet. Vom Krieg verschont, wurde die Anlage zunächst als Flüchtlingslager genutzt. 1993 schloss die BVG den Hof, um im Südosten von Berlin einen neuen Standort aufzubauen. Hauptattraktion ist



Abb.13: Ehemaliger Betriebshof der Allgemeinen Berliner Omnibus AG, Wagenhalle von Franz Ahrens (1927) nach der Umnutzung zur «arena» 1999, Foto: F. Hesse.

heute die von Franz Ahrens konstruierte Wagenhalle mit über 70 m Spannweite über rund 7000 Quadratmeter (Abb. 13). Die Halle diente im wesentlichen zur Revision der Wagen, d. h. hier wurden die Busse nächtens für ihren täglichen Einsatz vorbereitet, gewaschen und geschmiert. Belichtet wird die Halle durch querliegende Oberlichttrauben und verglaste Bogenfelder der Stirnfronten. 1995 wurde der Verein ART Kombinat mit dem Ziel gegründet, den ehemaligen Betriebshof zu einem Ort kultureller Aktivitäten zu machen. Nach einer an strengen ökologischen Maßstäben orientierten Sanierung finden in der heute als «arena» bekannten Halle Veranstaltungen mit bis zu 7500 Personen statt - Konzerte, Theater, Parties und Messen.



Abb. 14: Ehemaliger Betriebshof der Allgemeinen Berliner Omnibus AG, Verwaltungsgebäude von Franz Ahrens (1927), mit Bauplastik von Arminius Hasemann, Foto: F. Hesse.

Im Verwaltungsgebäude waren Büros sowie 21 Dienstwohnungen untergebracht - heute befinden sich hier die Backstageräume und Künstlerateliers. Der Bau von Ahrens ist bemerkenswert aufgrund seiner baukünstlerischen Details mit der aufwendigsten gestalteten Klinkerverblendung und der aus Klinkerblöcken herausgemeißelten figurativen Plastik des Bildhauers Arminius Hasemann (Abb. 14). Auch die weiteren Bauten dieser



Abb. 15: Ehemaliger Betriebshof der Allgemeinen Berliner Omnibus AG, Erweiterungsbau von Alfred Warthmüller, Foto: F. Hesse.

Zeit wie der Erweiterungsbau von Alfred Warthmüller, für den eine aufwendige Holzpfahlgründung nötig war, verfügen über den typischen expressionistischen Bauschmuck (Abb. 15). Der Bau erweiterte im EG die Hauptwerkstatt und nahm in den Obergeschossen Büros, Laboratorien, Elektrowerkstatt, Räume für die Akkumulatorenfabrikation, Garderoben- und Waschräume, Kantine und Lehrräume auf. Heute sind in dieser sogenannten Kunstfabrik Künstlerateliers untergebracht. Die Instandsetzung des Komplexes ist noch nicht abgeschlossen, aber der erfolgreich laufende Betrieb des Veranstaltungszentrums lässt hoffen, dass in absehbarer Zeit dieses hochrangige Denkmal der Verkehrsgeschichte vollends denkmalgerecht saniert sein wird.

Nach diesem Sprung auf das Treptower Ufer wenden wir uns wieder Richtung Stadtzentrum und passieren an der Grenze zu Kreuzberg über die 1894 neu errichtete Obere Freiarchenbrücke den 1848 angelegten Flutgraben, der die Wasserversorgung des durch seine Oberschleuse von der Spree abriegelten Landwehrkanals herstellt. Über diesen führt die um 1900 neu errichtete



Abb. 16: Steuerhaus der Wasserinspektion, Vor dem Schlesischen Tor 3, Foto: F. Hesse.

Schlesische Brücke. Die 1861 durch Eingemeindungen hierher verlegte historische Stadtgrenze markiert das 1859 zur Einnahme der Akzise errichtete Steuerhaus der Wasserbauinspektion (Vor dem Schlesischen Tor 3, Abb. 16). Daneben hat sich mit der 1928-29 von Paul Schröder und Max Pohl zusammen mit einer Großgarage errichteten Tankstelle (Vor dem Schlesischen Tor 2) ein Denkmal des großstädtischen Individualverkehrs erhalten. Das 1999 hier eingerichtete Café ist gewisser-



Abb.17: Tankstelle vor dem Schlesischen Tor 2, 1928-29 von Paul Schröder und Max Pohl, umgenutzt als Café, Foto: F. Hesse.

maßen Ersatz für das vormals zwischen den Brücken gelegene, im Krieg verlustig gegangene Café, an dessen Stelle heute die eigentliche Tankstelle steht (Abb.17).



Abb.18: Gewerbehof Schlesische Straße 26, 1910-13 von Wilhelm Peters und Alfred Grenander, Foto: F. Hesse.

Entlang der parallel zur Oberspree verlaufenden Köpenicker Straße siedelten sich zwischen Schlesischem Tor und der Stadtbefestigung bereits im 18. Jahrhundert vereinzelt an das Gewässer gebundene Gewerbebetriebe und Fabriken wie Kattunbleichen und Tuchfärber an. Den Standortvorteil der Spree als Transportweg und Wasserlieferant nutzend, entwickelte sich hier im 19. Jahrhundert ein bedeutender Industriestandort. Der Schlesischen Straße stadteinwärts folgend, trifft man zunächst auf einen recht jungen Zeugen dieser Entwicklung, die in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg ihren Abschluss fand. Der 1910-13 errichtete neoklassizistisch geprägte Gewerbehof Schlesische Straße 26 von Wilhelm Peters und Alfred Grenander wurde als Mietobjekt errichtet und war im Zweiten Weltkrieg Sitz eines Rüstungsbetriebs (Abb. 18). Wie schon Friedrich Krause beim Osthafen erwiesen die Architekten dem Publikum auf der Spree mit ihrer repräsentativen schlossartigen Fassade eine Reverenz. Heute ist das gut erhaltene, in der Tradition der Berliner Stockwerksfabriken stehende Gebäude – leider nicht vollständig – an einzelne Firmen vermietet (Abb. 19).

Ein Beispiel der mit der Aufsiedelung Kreuzbergs entstandenen typischen Kreuzberger Mischung verbirgt sich hinter dem Mietshaus Schlesische Straße 28. Der sich hinter Wohnhöfen erstreckende, 1900 bis 1903 errichtete Gewerbehof umfasst zwei 5-geschossige Fabrikquergebäude mit Seitenflügel und einen von 2- und 3-geschossigen Gebäuden umstandenen Hof, der sich zur Spree öffnet. Diese noch vor dem Mietshaus errichteten Gebäude dienten als Pferdestall und Auslieferungslager einer Breslauer Brauerei. Die schon länger leerstehende Remise auf dem spreeseitigen Grundstücksteil erfuhr im letzten Jahr eine Instandsetzung



Abb.19: Gewerbehof Schlesische Straße 26, Spreeseite, Foto: F. Hesse.

und Aufstockung durch die Architekten Augustin und Frank (Abb. 20). Die verglasten Kuben belichten ein Treppenhaus und eine im Obergeschoss eingebaute Galerie. Die Aluminiumverkleidung der Aufbauten korrespondiert nach Farbton und Struktur gut mit den Blendziegeln des Altbaus.



Abb.20: Schlesische Straße 28, Aufstockung Augustin & Frank Architekten, Foto: F. Hesse.

Als weiteres in Kreuzberger Mischung auftretendes Gewerbedenkmal präsentiert sich an der Spree der 1907-08 von Boswau & Knauer errichtete Gewerbehof Schlesische Straße 29 mit einer einfachen Rasterfassade (Abb. 21). Der Name Industriepalast am Schlesi-



Abb.21: Gewerbehof Schlesische Straße 29, 1907-08 von Boswau & Knauer, Foto: F. Hesse.

schen Tor ist dem Mietsvorderhaus an der Schlesischen Straße geschuldet, hinter dem sich ein Wohnhof und vier weitere gewerbliche Höfe aufreihen. Alle Gebäude sind voll genutzt, Leerstand ist hier nicht zu beklagen.

Das Lagerhaus Südost in der Pfuelstraße 5, das 1905 von Kurt Bernd als Getreidespeicher für den Samengroßhandel Wissinger auf dem Terrain der damals in Europa bedeutenden Kattundruckerei Dannenberg



Abb.22: Lagerhaus Südost, Pfuelstraße 5, 1905 von Kurt Bernd, Straßenansicht, Foto: Archiv Landesdenkmalamt.

errichtet wurde, war nach dem Zweiten Weltkrieg Senatslagerhaus und ist heute nach einer äußeren Instandsetzung vollständig vermietet. Die Asymmetrie der Geschossigkeit ist dem letzten Krieg geschuldet. Der Gewerbebau versteckt sich nicht wie sonst üblich hinter einem Mietshaus, sondern tritt an der senkrecht zur Spree verlaufenden Pfuelstraße mit einer in Formen eklektizistischer Architektur gestalteten und Naturstein imitierenden Putzfassade repräsentativ in Erscheinung



Abb.23: Lagerhaus Südost, Spreeseite, Foto: F. Hesse.

(Abb. 22). Auch in den Höfen mit der typischen hell glasierten Verklinkerung und vor allem an der Spree ist eine repräsentative Formensprache gewählt. Ein Stufengiebel und ein zwiebelbekrönter Treppenturm auf der Spreeseite assoziiert die Architektur der deutschen Renaissance (Abb. 23). Gastronomienutzung im Erdgeschoss mit wasserseitigen Freisitzen sind auch hier Ausdruck einer Wiederentdeckung der Spree als Stadt- und Lebensraum über den gewerblichen Bedarf hinaus. Die aus den 1890er Jahren stammende Viktoriamühle (Schlesische Straße 38) von C. Müller gleich neben der Oberbaumbrücke ist heute nur in den Erdgeschossen genutzt (Abb. 24).

Die Getreidemühle wurde 1897 in den beiden acht Jahre zuvor errichteten Fabrikquergebäuden installiert, die zu diesem Zweck völlig umgebaut werden mussten. Die auf vier Achsen geschlossene Rundbogen-Architektur des Spreeflügels verdeutlicht seine Rolle als Silo, die Hofflügel enthalten die Mahl- und Abfüllvorrichtungen, eine Vielzahl der technischen Einrichtungen ist noch erhalten. Vor wenigen Jahren aufgekommene Überlegungen zur Umnutzung des Hofensembles sind angesichts der stagnierenden Konjunktur zurückgestellt.

Die Reihe der wasserorientierten Lagerhäuser an der Spree setzt sich fort mit dem 1938 errichteten Viktoria-Speicher II. Auf dem Grundstück der ehemaligen Hee-



Abb.24: Viktoriamühle, Schlesische Straße 38, vom C. Müller, um 1890, Foto: F. Hesse.



Abb.25: Viktoria-Speicher II, Köpenicker Straße 16-17, 1938 von Petzholdt, Foto: F. Hesse.

resbäckerei (Köpenicker Straße 16-17), ließ das Heeresbauamt 1938 nach Entwurf des Bauassistenten Petzholdt einen achtgeschossigen Bodenspeicher in Stahlbeton-Konstruktion errichten. Sockelquaderung und das Gesims unter dem letzten Obergeschoss gliedern die Fassade in klassischer Weise (Abb. 25). Der monolithisch-massige Baukörper auf annähernd quadratischem Grundriss ist ein Zeugnis der Aufrüstung und Kriegsvorbereitung des nationalsozialistischen Staates. Ob in dem heute untergenutzten Speicher ein Loftprojekt, wie es auch in der Heeresbäckerei geplant ist, zum Tragen kommen wird, ist noch offen, eine Baugenehmigung wurde allerdings bereits erteilt. Ein ebenso markanter Bestandteil der Industrie- bzw. Denkmallandschaft der Spree ist der Viktoria-Speicher I der BEHALA, Köpenicker Straße 22 (Abb. 26). Der 1910/11 von Ahrens errichtete, mit Keller und Dachgeschoss achtgeschossige und - anders als die Lager- und Speicherbauten am Osthafen - quer zur Spree stehende



Abb.26: Viktoria-Speicher I, Köpenicker Straße 22, 1910/11 von Ahrens, Foto: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

Stahlbetonbau ist zwischen dem sichtbaren Konstruktionsraster mit Backstein ausgefacht. In den drei südlichen Achsen ist anstelle der durchlaufenden 4-schiffigen Lagerböden ein Silo untergebracht, das sich in geputzten Ausfachungen auch außen abbildet. Die BEHALA möchte das Gebiet um den Viktoriaspeicher neu entwickeln und die Umschlagsflächen bebauen. Eine über das Freigelände sich spannde Kranbahn wurde vor kurzem abgebrochen, die Freiflächen zeigen gegenwärtig das typische Erscheinungsbild einer marginalisierten Nutzung.

Auf der Kreuzberger Seite harrt noch ein weiteres, derzeit stillgelegtes, aber umso eindrucksvolleres Objekt auf seine Wiederbelebung: die auf einem als kleiner königlicher Holzmarkt entstandenen Grundstück errichtete Anlage der 1872 gegründeten Norddeutschen Eiswerke A.G. Auf dem 1893 von ihrem Gründer Carl Bolle erworbenen Grundstück Köpenicker Straße 40-41 ließ die Norddeutsche Eiswerke A.G. 1909-10 von dem Bauunternehmer Albert Biebendt an der Straße eine zwei Höfe umschließende Wohn- und Fabrikanlage errichten. Die zwischen 1913 und 1922 auf dem ufernahen Areal entstandenen drei Kühlhäuser und die Eisfabrik mit Kessel- und Maschinenhaus sind trotz z.T.

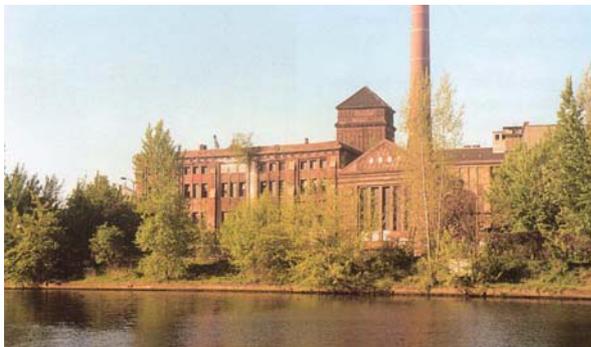


Abb.27: Norddeutsche Eiswerke A.G., Köpenicker Straße 40-41, 1909-22 von Albert Biebendt, Foto: Archiv Landesdenkmalamt.

schwerer Kriegsschäden ebenso überliefert wie die den westlichen Hof umschließende Wohn- und Fabrikanlage. Vor allem das am Spreeufer 1913-14 errichtete Kessel- und Maschinenhaus prägt mit seiner klaren, bereits der frühen Moderne verpflichteten neoklassizistischen Ziegelarchitektur des tempelartig ausgebildeten Giebels den Uferaum (Abb. 27). Von besonderem Zeugniswert ist die im Maschinenhaus aufgestellte Kältemaschine der Firma Linde von 1914 (Abb. 28). Ob sich unter den derzeitigen konjunkturellen Verhältnissen eine Nutzung und ein Investor finden lassen, scheint fraglich,

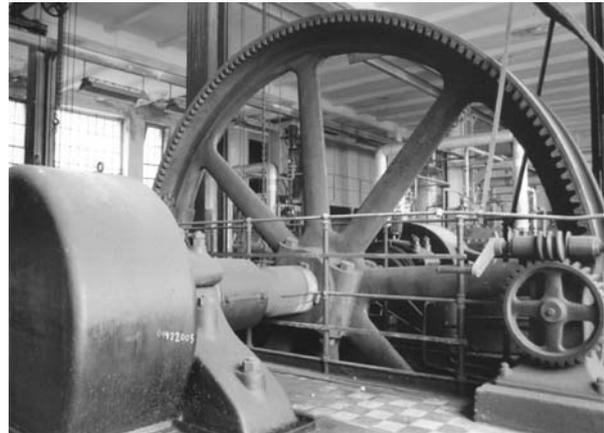


Abb.28: Norddeutsche Eiswerke A.G., Kältemaschine von Linde, 1914, Foto: Archiv Landesdenkmalamt.

aber die Lagegunst am Wasser und die hochwertige Architektur der Anlage sollten einen Anreiz bieten.

Über die Schillingbrücke, 1873 als erste in kommunaler Verantwortung gebaute feste Brücke und älteste Querung der Oberspree, kehren wir auf das rechte Spreeufer zurück, wo wir am Stralauer Platz 33-34 auf das ehemalige Zentralmagazin der Städtischen Gaswerke treffen. Der 1906-08 nach Entwürfen der Archi-



Abb.29: Ehemaliges Zentralmagazin der Städtischen Gaswerke, Stralauer Platz 33-34, 1906-08 von Reimer & Körte, heute Energieforum Berlin, Foto: Archiv Landesdenkmalamt.

tekten Reimer & Körte gebaute Komplex diente vorrangig der Lagerung gastechnischen Bau- und Reparaturmaterials. Von dem als viergeschossige Vierflügelanlage geplanten Magazin- und Werkstattgebäude kamen nur Vorder-, östlicher Seiten- und ein Teil des spreeseitigen Querflügels zur Ausführung. Der Bau zeigt mit den Schweifgiebeln an der Fassade Stralauer Platz repräsentative Barockmotive, welche die Magazin- und Werkstattflügel mit dem Verwaltungsgebäude gestalterisch zusammenfassen (Abb. 29).

Nach Zwischennutzung durch eine Maschinenbau-



Abb.30: Ehemaliges Zentralmagazin der Städtischen Gaswerke, Neubau Energieforum Berlin, 1998-2001, Architekten Bothe-Richter-Teherani, Foto: F. Hesse.

fabrik in der DDR-Zeit und längerem Leerstand nach der Wende folgte für die Umnutzung der Abbruch des östlichen Seitenflügels. Hier hat sich vor wenigen Jahren das Energieforum Berlin etabliert, eine Institution, die neue und nachhaltige Energieformen propagiert und Raum für einen internationalen fachlichen Austausch bietet. Das vom Hamburger Büro Bothe-Richter-Teherani entworfene Gebäude zur Spree – zwei Flügelbauten um eine zentrale Halle – vermag zum Altbau allerdings keine wirkliche Beziehung zu entwickeln. Dennoch ist es erfreulich, dass für das alte Gasmagazin eine adäquate Nutzung zumal aus dem Bereich der Energiewirtschaft gefunden und hierfür eine umfassende Instandsetzung durchgeführt wurde (Abb. 30).

Stadteinwärts jenseits der Schillingbrücke an der Holzmarktstraße 31-33a dokumentiert das ehemalige Abwasserpumpwerk V den Abschluss des seit den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts gebauten Kanalisationssystems, dessen erste Planung auf den Hobrecht-Plan von 1862 und das Engagement Rudolf Virchows zurückgeht. Das Pumpwerk entstand 1879-80 an einem tiefgelegenen Standort nach der Fertigstellung der Ka-



Abb.31: Ehemaliges Abwasserpumpwerk V, Holzmarktstraße 31-33a, 1904-05 von Richard Tettenborn, Foto: Archiv Landesdenkmalamt.

nalisation des Stralauer Viertels. 1904-05 wurde es durch den Anbau eines neuen Kessel- und Maschinenhauses erweitert und es entstand ein neues Beamtenwohnhaus unmittelbar am Ufer. Architekt war der königliche Regierungsbaumeister Richard Tettenborn, der sich wegen seines technischen Erfindungsreichtums große Achtung erworben hatte und für diese Bauaufgabe auf mittelalterliche Architekturelemente wie Lisenen, Stufengiebel, steigende Bogenfriese oder Tabernakelbegründungen zurückgriff (Abb. 31). Nach jahrelangem Leerstand und zahlreichen Interimsnutzungen zeichnet sich nunmehr eine neue dauerhafte Nutzung für das Denkmal ab. Nach dem Entwurf von Gerhard Spangenberg soll hier ein privates Theaterstudio mit Schauspielerschule und Gastronomie im uferseitigen Beamtenwohnhaus entstehen (Abb. 32). Die zusätzlichen



Abb.32: Ehemaliges Abwasserpumpwerk V, Umbau zum Theaterstudio, Entwurf Gerhard Spangenberg, Quelle: Spangenberg

glasverkleideten Bauteile sind aus der Nutzung bedingt, da der Altbau kaum kleinere Einzelräume bietet. Mit einer zur Spree hin geöffneten Loggia wird der hochinteressanten städtischen Flusslandschaft gehuldigt – die oben gezeigten Norddeutschen Eiswerke liegen gerade gegenüber.

Spreeabwärts und zum Schluss des Rundgangs durch den sich wandelnden Spreeraum zwischen Friedrichshain und Kreuzberg zeigt sich als technisches Denkmal von hoher Anmutung und Konstanz das 1875 bis 1882 von Ernst Dircksen konstruierte backsteinerne Stadtbahnviadukt, unmittelbar in der Spree gegründet, mit dem 1927 durch Hugo Röttcher umgebauten S-Bahnhof Jannowitzbrücke: ein Berliner Großstadtdenkmal par excellence (Abb. 33).

Der Überblick über die Denkmallandschaft eines in beschleunigter Umstrukturierung befindlichen Spreeabschnitts sollte zeigen: Nicht im Leerstand und Verfall, sondern in der Adaption der Industrie- und Verkehrsdenkmale für neue Zwecke liegt die Chance ihrer Überlieferung, ihre Möglichkeit, auch künftigen Generationen die Geschichte der Stadt, hier insbesondere die Wirtschaftsgeschichte und die mit ihr verbundenen Bauaufgaben anschaulich zu machen. Der Spreestandort zwischen Friedrichshain, Kreuzberg und Treptow kann erheblich von den überlieferten Gewerbe- und Technikdenkmalen profitieren, verleihen sie ihm doch ein einzigartiges Image, wenn es weiterhin gelingt, die verloren gegangenen früheren Nutzungen durch neue zu ersetzen. Dass sich damit auch die Denkmale werden verändern müssen, liegt in der Natur des Struktur-



Abb.33: Stadtbahnviadukt mit Bahnhof Jannowitzbrücke, 1875-82 von Ernst Dircksen, Foto: F. Hesse.

wandels. Die Ergebnisse der Umnutzungen sind aufgrund der historischen und der gegenwärtigen Bauaufgaben sehr unterschiedlich. Die Investoren tun freilich gut daran, den Denkmalbestand so weit zu respektieren, dass mit den alten Nutzungen nicht auch sein historischer Wert verloren geht. Die Denkmalpfleger tun gut daran, nicht immer nur eine absolute Lösung als die einzig mögliche zu sehen. Offenheit auf beiden Seiten wird für die Erhaltung der Denkmale die besten Ergebnisse bringen.

Zusammenfassung

Der Beitrag behandelt einen der im Strukturwandel am weitesten fortgeschrittenen Spreeräume Berlins, den Bereich zwischen Kreuzberg, Treptow und Friedrichshain, zwischen Elsenbrücke im Osten, Jannowitzbrücke im Westen, auf der Kreuzberger Seite entlang der Köpenicker und Schlesischen Straße, auf der Friedrichshainer Seite entlang der Holzmarkt- und Mühlenstraße sowie Stralauer Allee. Das Treptower Ufer ist durch Neubauten schon entwickelt, während der Osthafen auf der Friedrichshainer Seite noch auf seine vollständige Abwicklung und - ebenso wie die Kreuzberger Seite - Entwicklung zu einem zukunftsfähigen Standort für andere Nutzungen wartet. Die Konversion der Erbstücke des industriellen Zeitalters ist hier in vollem Gange. Der Überblick über die reiche, gewerblich geprägte Denkmallandschaft eines in beschleunigter Umstrukturierung befindlichen Spreeabschnitts zeigt: Nicht im Leerstand und Verfall, sondern in der Adaption der Industrie- und Verkehrsdenkmale für neue Zwecke liegt die Chance ihrer Überlieferung, ihre Möglichkeit, auch künftigen Generationen die Geschichte der Stadt, hier insbesondere die Wirtschaftsgeschichte und die mit ihr verbundenen Bauaufgaben anschaulich zu machen. Der Spreestandort zwischen Friedrichshain, Kreuzberg und Treptow kann erheblich von den überlieferten Gewerbe- und Technikdenkmälern profitieren, verleihen sie ihm doch ein einzigartiges Image, wenn es weiterhin gelingt, die verloren gegangenen Nutzungen durch neue zu ersetzen. Dass sich damit auch die Denkmale verändern müssen, liegt in der Natur des Strukturwandels. Die Ergebnisse der Umnutzungen sind aufgrund der historischen und der gegenwärtigen Bauaufgaben sehr unterschiedlich. Die Investoren tun gut daran, den Denkmalbestand so weit zu respektieren, dass mit den alten Nutzungen nicht auch sein historischer Wert verloren geht. Die Denkmalpflege tut gut daran, nicht immer nur eine absolute Lösung als die einzig mögliche zu sehen. Offenheit auf beiden Seiten wird für die Erhaltung der Denkmale die besten Ergebnisse bringen.

Autor

Frank Pieter Hesse, geb.1948, Dipl.-Ing. Architekt, Stadtplaner und Denkmalpfleger, Studium an der Hochschule für Bildende Künste Kassel/Gesamthochschule Kassel, 1976-83 Planertätigkeit, 1984-1995 Denkmalschutzamt Hamburg, seit September 1995 Landesdenkmalamt Berlin, Referatsleiter Bau- und Kunstdenkmalpflege

Titel

Frank Pieter Hesse, «Die Spree zwischen Treptow, Kreuzberg und Friedrichshain – Stadtraum und Denkmale im Wandel», Vortrag anlässlich des 18. Berliner Denkmaltages «Stadträume – Wasserräume – Denkmalräume», 10. September 2004, Berlin, in: *kunsttexte.de*, Nr. 4, 2004 (13 Seiten), www.kunsttexte.de.