



MACHBARKEITSSTUDIE

FÜR EINE WEITERENTWICKLUNG
DES GEDENKORTS GÜTERBAHNHOF
MOABIT ALS TEIL DER BERLINER
ERINNERUNGSLANDSCHAFT

IMPRESSUM

Auftraggeber

Bezirksamt Mitte von Berlin
Amt für Weiterbildung und Kultur
Fachbereich Kunst, Kultur und Geschichte
Rathaus Tiergarten
Mathilde-Jacob-Platz 1
10551 Berlin

www.kultur-mitte.de

Auftragnehmer

LOKATION:S
Gesellschaft für Standortentwicklung mbH
Frankfurter Allee 53
10247 Berlin

glaßer und dagenbach GbR
Breitenbachplatz 17
14195 Berlin

m.o.l.i.t.o.r. GmbH
Schlesische Str. 31
10997 Berlin

April 2025

LOKATION:S



m l i t r

Die Erstellung der Machbarkeitsstudie wurde gefördert im Rahmen des Städtebauförderprogramms Nachhaltige Erneuerung (Fördergebiet Tiergarten-Nordring/Heidestraße).

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Ausgangslage	4
2.	Methodische Vorgehensweise und Beteiligung	6
3.	Ausgangslage	8
3.1.	Lage des Gedenkorts und Betrachtungsraums.....	8
3.2.	Vergangene Nutzungen und Historie.....	9
3.3.	Gebiets- und Bestandsstrukturen	12
4.	Rahmenbedingungen und Bestandssituation	14
4.1.	Planungsrechtliche Situation	14
4.2.	Denkmalrechtliche Rahmenbedingungen.....	15
4.3.	Eigentumsrechtliche Ausgangslage	16
4.4.	Verkehrliche, freiraumplanerische und städtebauliche Situation.....	18
5.	Bedeutung und Ziele der Weiterentwicklung des Gedenkorts	20
6.	Perspektiven für die Weiterentwicklung des Gedenkorts	22
6.1.	Zielgruppen und Leitnarrativ.....	22
6.2.	Gestaltungsvarianten.....	22
6.3.	Ausstellungs- und Vermittlungskonzept	33
7.	Umsetzung und Kosten	37
7.1.	Überschlägige Kostenschätzung Errichtung.....	37
7.2.	Kostenschätzung Betrieb.....	42
8.	Umsetzungsschritte und Maßnahmen	42
9.	Fazit und Ausblick	45
10.	Verzeichnisse	46
11.	Anhang	49

1. AUSGANGSLAGE

Die im Oktober 1941 beginnenden Deportationen der in Berlin lebenden jüdischen Bevölkerung stellten den traurigen Höhepunkt einer mehrjährigen Entwicklung dar, in deren Verlauf die Berliner Jüdinnen und Juden immer weiter stigmatisiert und entrechtet worden waren. Der Güterbahnhof Moabit steht als einer von drei Berliner Deportationsbahnhöfen exemplarisch für die grausamen Verbrechen und die systematisch geplante und beabsichtigte Vernichtung jüdischer Bürger:innen im nationalsozialistischen Deutschland (vgl. Nutzungskonzept Gedenkort Güterbahnhof Moabit 2022, 2). Im Zeitraum zwischen März 1942 und Januar 1944 wurden von hier mehr als 32.000 Juden und Jüdinnen in die Ghettos Theresienstadt, Warschau und Riga sowie die Vernichtungslager Sobibor und Auschwitz deportiert. Damit war der Güterbahnhof Moabit der zentrale Ausgangspunkt für die Deportationen der jüdischen Bevölkerung aus Berlin (vgl. Dettmer, Gottwaldt, Schulle 2006, 10).

Die besondere Bedeutung des ehemaligen Güterbahnhofs als Ort des Gedenkens und der Erinnerung ergibt sich jedoch auch aus seiner zentralen Lage in der Stadt. Die Deportationen und Märsche zum Deportationsbahnhof erfolgten durch die angrenzenden Wohnquartiere, sichtbar für die dort lebende Bevölkerung und die Stadtgesellschaft. Der Güterbahnhof Moabit steht zudem in enger Verbindung mit zahlreichen weiteren Orten der Verfolgung der jüdischen Bevölkerung Berlins im Ortsteil Moabit sowie in der gesamten Stadt.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs wurden die Flächen der Gleise 69 und 81/82, von denen die Deportationen stattfanden, als Lagerplätze

vermietet. Durch die Teilung Berlins verlor der Güterbahnhof Moabit bereits ab den 1950er Jahren in seiner Funktion als Warenumschiagort an Relevanz (Landesdenkmalamt Berlin 2018, 2). Obwohl die historische Bedeutung des Ortes und seine Nutzungen in der Zeit des Nationalsozialismus als Deportationsbahnhof bekannt war, erfolgte nach der Wiedervereinigung eine Neuordnung des Bereichs sowie die Veräußerung der nicht mehr für Zwecke der Eisenbahn erforderlichen Flächen an unterschiedliche private Eigentümer:innen (vgl. Gleis 69 e. V. 2018). Relikte des Güterbahnhofs sind durch die Umgestaltung des Areals entweder zerstört, überbaut oder dem Verfall überlassen worden - der ursprüngliche Ort ist nur sehr rudimentär erhalten (vgl. Restaurierung am Oberbaum GmbH 2018, 2). Zentrale Elemente des Gedenkorts bilden heute die noch erhaltene und im Jahr 2018 unter Denkmalschutz gestellte Deportationsrampe (Militär-Rampe) am Gleis 69 sowie die Zuwegung von der Quitzowstraße. In Verbindung mit den angrenzenden Flächen werden die ursprüngliche Lage des Gleisbetts und die Verladerampe erkennbar, wenngleich diese nicht mehr im Originalzustand erhalten sind.

Im Jahr 2007 stellte die Stiftung Topographie des Terrors am Bürgersteig an der Quitzowstraße 18-20 eine erste Gedenkstele auf. Ausgehend von einem nicht offenen Kunstwettbewerb für die Gestaltung des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit als Gedenkort wurde im Jahr 2017 der Beitrag „Hain“ des Künstlerkollektivs raumlabor realisiert. Unter Mitwirkung der Theodor-Heuss-Gemeinschaftsschule, der Initiative „Sie waren Nachbarn“ und des Vereins „Gleis 69 e.V.“ entstand auf einem kleinen noch verbliebenen Teilstück der heutige Gedenkort, ein aus dem Gewerbegebiet herausgehobener Freiraum unter einem neu gepflanzten Kiefernhaun. Der freigelegte Gleisabschnitt in ursprünglicher Trasse des Gleises 69, die erhaltenen Elemente der ehemaligen Verladerampe und zwei Informationsstelen aus Cortenstahl verweisen auf die Vergangenheit des Ortes (vgl. Landesdenkmalamt Berlin 2018).

Im Herbst 2022 erfolgte auf Einladung des Bezirksamts Mitte die Einrichtung eines Runden Tisches, der relevante Akteure aus Gedenkstätten und Museen, aus den Senats- und Bezirksverwaltungen, von zivilgesellschaftlichen Organisationen und Initiativen aus dem Stadtteil sowie weitere



Experten zusammenbringt. Im Rahmen des Runden Tisches wurden gemeinsam die Möglichkeiten einer räumlichen und inhaltlichen Erweiterung des Gedenkortes Güterbahnhof Moabit erörtert, da diesem als zentralen Berliner Deportationsbahnhof für die jüdische Bevölkerung keine angemessene Bedeutung in der Gedenkkultur zukommt. Ergänzend zur Auseinandersetzung mit der Zeit des Nationalsozialismus an zentralen Gedenkortern wie dem Denkmal für die ermordeten Juden Europas oder dem Dokumentationszentrum Topographie des Terrors sollte die Auseinandersetzung mit der Geschichte auch abseits der zentralen Gedenkortorte gefördert werden. Gedenkortorte sollen auch dort geschaffen werden, wo Geschichte stattgefunden hat. Der Gedenkort Güterbahnhofs Moabit ist dabei als Teil der bestehenden und zukünftigen Erinnerungslandschaft zu sehen und in diese einzubinden.

Ausgehend von der Arbeit des Runden Tisches erfolgte daher die Ausschreibung der vorliegenden Machbarkeitsstudie, um zu prüfen wie der Geschichte und dem Ort des größten Deportationsbahnhofes des nationalsozialistischen Regimes in Berlin endlich ein angemessenes Gewicht innerhalb der Gedenkkultur gegeben und für nachkommende Generationen sichtbar gemacht werden kann. Neben der Identifikation der Rahmenbedingungen einer Weiterentwicklung des Gedenkortes und der überschlägigen Ermittlung der damit verbundenen Kosten für Errichtung und Betrieb eines erweiterten Gedenkortes, prüft die Machbarkeitsstudie insbesondere die Mitwirkungsbereitschaft der privaten Grundstückseigentümer:innen und zeigt erforderliche nächste Schritte zur Umsetzung auf.



Abb. 1: Blick auf die aktuelle Gedenkstätte gestaltet vom raumlaborberlin, eigene Abbildung

2. METHODISCHE VORGEHENSWEISE UND BETEILIGUNG

Ausgehend vom vielfältigen Engagement der Mitglieder des Runden Tisches erfolgte eine kooperative Erarbeitung der Machbarkeitsstudie unter Einbeziehung verschiedener Stakeholder sowie der privaten Grundstückseigentümer:innen. Neben monatlichen Abstimmungen in der Steuerungsrunde (Bezirk Mitte: Amt für Weiterbildung und Kultur, Straßen- und Grünflächenamt, Stadtplanungsamt; S.T.E.R.N. als Gebietsbeauftragte für das Fördergebiet Tiergarten-Nordring/Heidestraße) fand eine umfassendere Beteiligung und Einbindung des Runden Tisches sowie weiterer zivilgesellschaftlicher Akteure vor allem im Rahmen von Workshopformaten statt.

Anknüpfend an eine Vorstellung des Projekts bei der Sitzung des Runden Tisches am 15.03.2024, fand am 19.04.2024 der Auftaktworkshop statt, der Gelegenheit für einen ersten vertiefenden Austausch zu bereits bestehenden Überlegungen sowie den Ideen und Vorstellungen der verschiedenen Akteure zur Zukunft des Gedenkortes bot. In einem zweiten Workshopformat am 19.09.2024 wurden die erarbeiteten Entwurfsvarianten den verschiedenen Stakeholdern und Akteuren vorgestellt und anschließend in Kleingruppen diskutiert. Änderungsvorschläge, Anmerkungen und Hinweise wurden erfasst und eine Vorzugsvariante bestimmt.

Darüber hinaus wurden prozessbegleitend wiederholt bilaterale Gespräche mit den betroffenen privaten Grundstückseigentümer:innen geführt, um ihre Entwicklungsvorstellungen zu ermitteln und mögliche Handlungsspielräumen, betriebliche Erfordernisse und bestehende Restriktionen auszumachen. Ziel war es, die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer:innen zu ermitteln sowie ihre Interessen und Bedarfe in die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie einfließen zu lassen. Aufgrund des Nebeneinanders von Gewerbe und Gedenkort sowie der verschiedenen Ansprüche an den Ort bedarf es einer gemeinsamen Vorstellung der angestrebten Erweiterung des Gedenkortes, die sowohl den Anforderungen der Gewerbebetriebe und Grundstückseigentümer:innen als auch den Anforderungen an einen angemessenen und funktionierenden Gedenkort gerecht wird.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie und die erarbeitete Vorzugsvariante wurden den verschiedenen Stakeholdern und Akteuren in der Abschlusspräsentation am 06.02.2025 vorgestellt.

Erarbeitungsprozess im Überblick

Den Auftakt der inhaltlichen Bearbeitung bildet die Bestandsaufnahme, die zum einen eine Desktoprecherche und Auswertung bestehender



Abb. 2: Anmerkungen zu verschiedenen Entwicklungsvarianten im Rahmen des 2. Workshops, eigene Abbildung

Konzepte, Gutachten und Pläne sowie vorliegenden Dokumente wie den Protokollen des Runden Tisches umfasste. Zum anderen erfolgten in der Analysephase Begehungen des Ortes, verschiedene Rundgänge mit Historikern und Initiativen sowie erste Gespräche mit ausgewählten Akteuren, Fachämtern und den privaten Grundstückseigentümer:innen. Im Ergebnis erfolgte eine zusammenfassende Aufbereitung der Analysen, die die Vorgaben und Rahmenbedingungen für die nachfolgende Entwurfentwicklung (s. Kap. 4) sowie für die Erweiterung des Gedenkorts bilden. Die identifizierten bauplanungsrechtlichen, denkmalrechtlichen, städtebaulichen und funktionalen Anforderungen an eine Erweiterung des Gedenkorts definieren zugleich die Handlungsspielräume für die weiteren Planungs- und Umsetzungsschritte (s. Kap. 5).

Die Entwurfentwicklung erfolgte auf Grundlage der Ergebnisse der vorausgegangenen Analysen und der im Rahmen des ersten Workshops definierten Anforderungen an den zukünftigen Gedenkort. Gemäß der Ausschreibung wurden unter Integration der bestehenden Gedenkstruktur (und deren Bewertung durch die bezirklichen Gremien wie die lokalen Interessensgruppen) zwei Entwurfvarianten zur Weiterentwicklung des Gedenkorts erstellt und mit einer Grobkostenschätzung untersetzt. Diese Varianten wurden

im Rahmen des zweiten Workshops mit den Akteuren diskutiert und in der Folge eine Vorzugsvariante abgeleitet.

Im Rahmen von weiteren bilateralen Gesprächen mit den privaten Flächeneigentümer:innen erfolgte eine Vertiefung von Fragen der Realisierbarkeit der Entwurfvarianten und sich daraus ggf. ergebender Anforderungen, wie den Erwerb von Flächen durch die öffentliche Hand, die Übernahme von Unterhaltungsleistungen oder die Sicherung von Wegerechten bzw. von Zufahrbarkeiten geführt.

Die Ergebnisse aus den verschiedenen Gesprächen flossen in die Ausarbeitung der Vorzugsvariante und die Bewertung hinsichtlich ihrer Realisierbarkeit ein. Ausgehend von diesen Abstimmungen erfolgte auch die abschließende Ableitung von nächsten Schritten und Aufgaben zur Umsetzung einer Erweiterung des Gedenkorts Güterbahnhof Moabit sowie deren Aufbereitung in übersichtlicher Form (s. Kap. 8).

Die Vorzugsvariante sowie die Voraussetzungen und erforderlichen Schritte zu ihrer Realisierung wurden den Akteuren des Runden Tisches und weiteren Stakeholdern im Rahmen der Abschlusspräsentation vorgestellt und abschließend diskutiert.

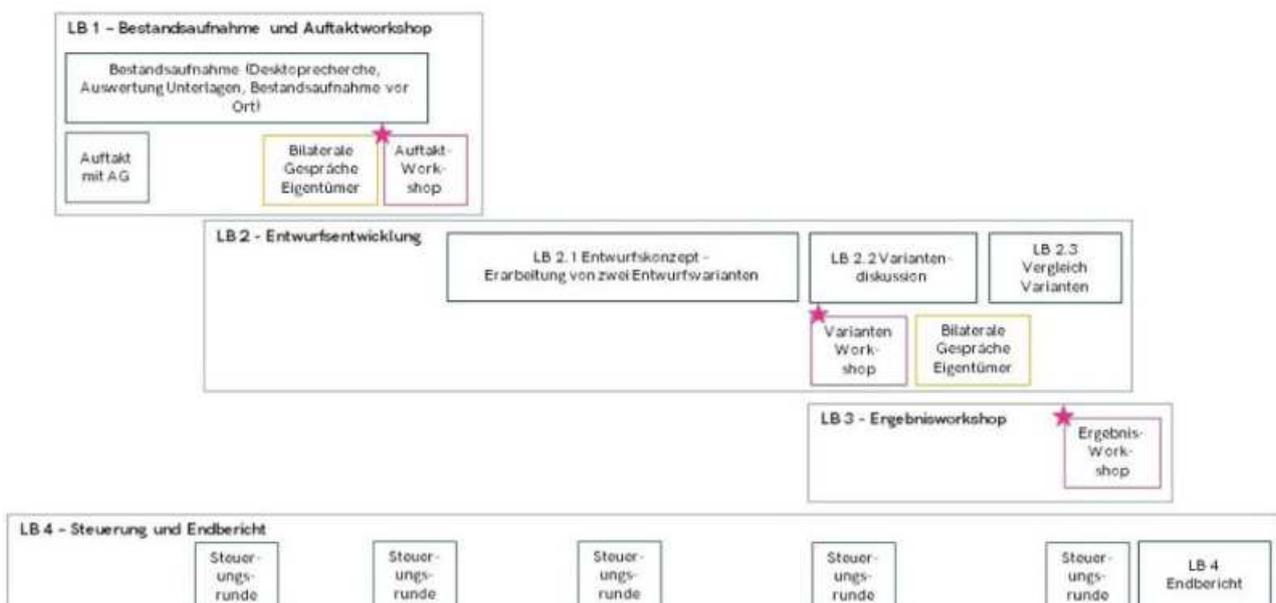


Abb. 3: Übersicht Bearbeitungsprozess und Leistungsbausteine der Machbarkeitsstudie, eigene Abbildung

3. AUSGANGSLAGE

Im Rahmen der Analyse des Standorts wurden die Ergebnisse der vorliegenden Forschungsgutachten und Studien zusammengeführt und um eigene Erhebungen im Rahmen von Begehungen, vertiefenden Recherchen sowie Gesprächen mit den verschiedenen Fachabteilungen, Akteur:innen und Eigentümer:innen ergänzt. Folgende Studien und Gutachten wurden hier hauptsächlich berücksichtigt:

- Szagun, Andreas: Deportationsgleise auf dem Güterbahnhof Moabit (Gutachten) März 2022
- Dettmer, Gottwaldt, Schulle: Forschungsgutachten zur Geschichte des Güterbahnhofs Berlin-Moabit unter schwerpunktmäßiger Berücksichtigung der Geschichte der Deportation der Berliner Juden von den Gleisen 69, 81 und 82. Berlin 2006
- Bericht zur Vorplanung durch Restaurierung am Oberbaum GmbH vom 5.12.2018
- Nutzungskonzept Gedenkort Güterbahnhof Berlin-Moabit, Mai 2022.
- Denkmalschutzgutachten, LDA WVol-De, Landesdenkmalamt Berlin, November 2018
- Konzept Else-Ury-Campus der Moses Mendelssohn Stiftung

- Konzept zur Erhaltung der Deportationsrampe Gleis 69, DB Bahnbau Gruppe GmbH ..., 2022.

3.1. Lage des Gedenkorts und Betrachtungsraums

Das betrachtete Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Moabit befindet sich im nördlichen Teil des Ortsteils Moabits, südöstlich des Westhafens. Im Norden wird es durch die S-Bahn-Gleise der Ringbahn und die Ellen-Epstein-Straße begrenzt, während die Quitzowstraße die südliche Grenze bildet. Heute ist das Areal sowie seine Umgebung vor allem durch großformatige Einzelhandels- und Gewerbebauten sowie Verkehrsflächen geprägt. Lediglich der bereits gestaltete Gedenkort, der zwischen dem Markt eines Lebensmitteldiscounters (Lidl) und einem Baumarkt (Hellweg) liegt, erinnert an die historische Rolle des Ortes (vgl. Abb. 5 Überblick Gedenkstätte).

Die Fläche des bereits errichteten Gedenkorts Güterbahnhof Moabit ist Teil der denkmalgeschützten Gesamtanlage „Deportationsanlagen auf dem ehem. Güterbahnhof Moabit“. Histori-



Abb. 4: Einordnung im städtischen Kontext, Geoportal Berlin, bearbeitet durch LOKATION:S

sche Überreste der Deportationsanlage befinden sich neben dem Flurstück 415 (Gedenkort Güterbahnhof Moabit) auf den Flurstücken mit den Nummern 414, 413, 392, 269 und 275 (teilbebaute private Grundstücke).

3.2. Vergangene Nutzungen und Historie

Entstehung und Nutzung als Güterbahnhof

Mit Inbetriebnahme des ersten Teils der Berliner Ringbahn für den Güterverkehr am 17. Juli 1871 öffnete auch der Bahnhof Moabit seine Türen. Der Rangierbahnhof Moabit diente als Übergangstation für den Güterverkehr mit der Lehrter Bahn und der Hamburger Bahn. Er bildete vorläufig den Endpunkt der „Neuen Berliner Verbindungsbahn“, bis diese 1877 zur Ringbahn geschlossen wurde. Im Gegensatz zum Bahnhof Beusselstraße und dem Bahnhof Putlitzstraße (heute Bahnhof Westhafen), die 1894 und 1998 in Betrieb gingen und hauptsächlich dem Arbeiterverkehr dienten, wurde der Bahnhof Moabit bereits 1894 für den Personenverkehr geschlossen. Bis Anfang des 20. Jahrhunderts wurde der Güterbahnhof Moabit kontinuierlich ausgebaut. Entlang der Siemensstraße entstanden mehrere Ladestraßen, Umladehallen für Stück- und Eilgut, Kopf- und Seiten-

rampen für den Umschlag schwerer Güter sowie 30 Lagerplätze mit direktem Gleisanschluss. Der Güterbahnhof diente sowohl der Versorgung von Industriebetrieben und Handwerksunternehmen in der näheren Umgebung als auch großen Unternehmen wie Osram, Loewe, einem Borsig-Werk und der AEG-Turbinenfabrik (vgl. Landesdenkmalamt Berlin 2018, 1 f.).

Östlich der Putlitzstraße, an den Gleisen Nr. 69 und 71, wurde eine sogenannte „Militär-Rampe“ errichtet, die über eine eigene Zufahrt von der Quitzowstraße zugänglich war. Diese Rampe bestand aus einer Aufschüttung, die durch Spundwände aus Stahllangschwelen (der Oberbauart Hilf, entwickelt um 1866) eingefasst war. Zusätzlich vermerkt der Lageplan im „Bahnhofsbuch“ für Berlin-Moabit aus dem Jahr 1919 einen Bahnsteig „für militärische Zwecke“, der zwischen den Gleisen Nr. 81 und Nr. 82 angelegt war. Die Position dieser Rampe und Gleise am Rand des Bahnhofs sorgte dafür, dass Verladungen dort den Betrieb auf den übrigen Gleisen nicht beeinträchtigten. Sie wurden primär für den Umschlag von Kriegsmaterial und den Transport von Soldaten genutzt, die aus den seit Mitte des 19. Jahrhunderts in Moabit entstandenen Kasernen stammten. Während des Zweiten Weltkriegs diente der



Abb. 5: Überblick Gedenkstätte, Geoportal Berlin, bearbeitet durch LOKATION:S

1,5 Kilometer lange Güterbahnhof zudem dem Umschlag großer Mengen an Kartoffeln, Kohle und Baustoffen für den Nordwesten Berlins. (vgl. Landesdenkmalamt Berlin 2018, 2)

Güterbahnhof Moabit als Abgangsbahnhof für Deportationen

Die im Oktober 1941 einsetzenden Deportationen der in Berlin lebenden jüdischen Bevölkerung stellten den traurigen Höhepunkt einer systematisch geplanten und beabsichtigten Vernichtung jüdischer Bürger:innen im nationalsozialistischen Deutschland dar (vgl. Nutzungskonzept Gedenkort, 3). Der erste Zug aus Berlin startete am Güterbahnhof Grunewald mit 1.096 Männern, Frauen und Kindern (vgl. Moses Mendelssohn Stiftung 2021, 6). Im Januar 1942 wurden die Deportationen am Bahnhof Grunewald ausgesetzt und später am Bahnhof Moabit wieder aufgenommen. Welche Gründe zu der Entscheidung zum Wechsel des Deportationsbahnhofs geführt haben sind unklar. Als mögliches Datum für den Nutzungsbeginn des Güterbahnhofs Moabit für Deportationen wird der 28. März 1942 genannt (vgl. Dettmer et al. 2006, 8).

Bereits vor Start der Deportationen vom Güterbahnhof Moabit hatte die Gestapo im Oktober 1941 eine Deportationssammelstelle für ungefähr 1.000 Personen in der Synagoge in der Levetzowstraße eingerichtet. Die in der Synagoge zusammengetriebenen Menschen wurden von hier aus zum Güterbahnhof Grunewald und später zum Güterbahnhof Moabit gebracht. Der Weg führte dabei quer durch Moabit zu den für Militärtransporte genutzten Gleisen des Güterbahnhofs. Ab Herbst 1942 diente das geräumte Altersheim der Jüdischen Gemeinde in der Großen Hamburger Straße als neues Sammellager. Das letzte Stück des Weges zum Güterbahnhof führte über eine gepflasterte Stichstraße zu den Verladerampen. „Die Bahntransporte gingen vom Gleis 69 mit der sogenannten Militärrampe und den eine Ladestraße einfassenden Gleisen 81 und 82 ab.“ (vgl. Landesdenkmalamt Berlin 2018, 2)

Die genaue Anzahl der Personen, die vom Güterbahnhof Moabit deportiert wurden, lässt sich nicht mehr rekonstruieren. Geschätzt wird jedoch, dass in den Jahren zwischen März 1942 und Januar 1944 aus Moabit mehr als 32.000 Jüdinnen und Juden in die Ghettos Theresienstadt,

Warschau und Riga sowie die Vernichtungslager Sobibor und Auschwitz deportiert wurden. Damit war der Güterbahnhof Moabit, vor dem Bahnhof Grunewald und dem Anhalter Bahnhof, der zentrale Ausgangspunkt für die Deportationen der jüdischen Bevölkerung aus Berlin (vgl. Dettmer et al. 2006, 8). Die Abtransporte aus Moabit endeten vermutlich nach 28 bis 34 Zügen am 10. Januar 1944.

Nach dem Zweiten Weltkrieg

Nach dem Zweiten Weltkrieg geriet die Geschichte des Ortes weitgehend in Vergessenheit. Aufgrund der politischen Lage verlor der Eisenbahnverkehr in den Westsektoren an Bedeutung. Infolgedessen wurden die Gleise 81 und 82, die ehemals für „militärische Zwecke“ genutzt wurden, stillgelegt – die Bahnsteige wurden zu Lagerhallen umgewidmet und vermietet. Zur Erinnerung an die Deportationen wurde im Oktober 1987 die Skulptur „Treppe ins Nichts“ von Volkmar Haase auf der Putlitzbrücke errichtet. Obwohl das Gelände des Güterbahnhofs Moabit nach Kriegsende stark verfiel, blieben dank eines alliierten Demontageverbots die meisten der inzwischen stark beschädigten Bahnanlagen bis Anfang der 1990er Jahre erhalten. (vgl. Landesdenkmalamt Berlin 2018, 2)

Nach der Wiedervereinigung wurden die beiden deutschen Bahnverwaltungen privatisiert, was auch für das Gelände in Moabit tiefgreifende Veränderungen mit sich brachte. Ab 1994 führten sowohl Neubauprojekte der Deutschen Bahn als auch städtebauliche Umnutzungen zu einer grundlegenden Neugestaltung des Areals. Im Zuge dieser Maßnahmen wurden die Gleisanlagen 81 und 82 entfernt. Zudem entstand die neu angelegte Ellen-Epstein-Straße – zwischen ihr und der Quitzowstraße wurde ein Gewerbegebiet errichtet. Der ehemalige Verlauf des Gleises 69 wurde bis auf einen schmalen Streifen, der als öffentliche Grünfläche erhalten blieb, vollständig bebaut. Im Jahr 2007 errichtete die Stiftung Topographie des Terrors eine erste Gedenkstele am Bürgersteig der Quitzowstraße. (vgl. Landesdenkmalamt Berlin 2018, 2)

In Zusammenarbeit mit der Theodor-Heuss-Gemeinschaftsschule, der Initiative „Sie waren Nachbarn“, des Vereins „Gleis 69 e. V.“, freiwilligen Engagierten, dem Land Berlin und dem Bezirksamt Mitte gelang es schließlich, 2016 einen



Abb. 6: Gleise und Deportationsrampe des Gleises 69 Güterbahnhofs Moabit, Januar 1993, Foto: Andreas Szagun



Abb. 7: Einweihung der Skulptur „Treppe ins Nichts“ von Volkmar Haase auf der Putlitzbrücke, Oktober 1987, Foto: Andreas Szagun

Kunstwettbewerb auszuloben. Auf einem kleinen, noch verbliebenen Teilstück konnte so, ein aus dem Gewerbegebiet hervorgehobener Freiraum als Erinnerungsort geschaffen werden, der den Opfern des NS-Regimes gedenkt. (vgl. Landesdenkmalamt Berlin 2018, 2 f.).

3.3. Gebiets- und Bestandsstrukturen

In der Vorplanung des Gedenkortes fand 2018 durch die „Restaurierung am Oberbaum GmbH“ eine Bestands- und Zustandserfassung der Deportationsrampe Güterbahnhof Moabit statt. Durch Suchgrabungen und die Analyse von historischen Quellen konnte so der Bestand und der Zustand der historischen Überreste dokumentiert werden. Die historischen Gleisanlagen wurden im Zuge der Baumaßnahmen der letzten 25 Jahre demontiert und sind nicht mehr erhalten (vgl. RAO GmbH 2018, 4). Die alte Militärrampe mit der als Stahl-Spundwand ausgebildeten Begrenzung der Rampe ist jedoch noch auf fast ganzer Länge vorhanden und nur im Bereich der Zuwegung zum Parkplatz des LIDL-Markts gegenwärtig nicht erkennbar, aber nach Einschätzung verschiedener Gesprächspartner auch hier noch erhalten.

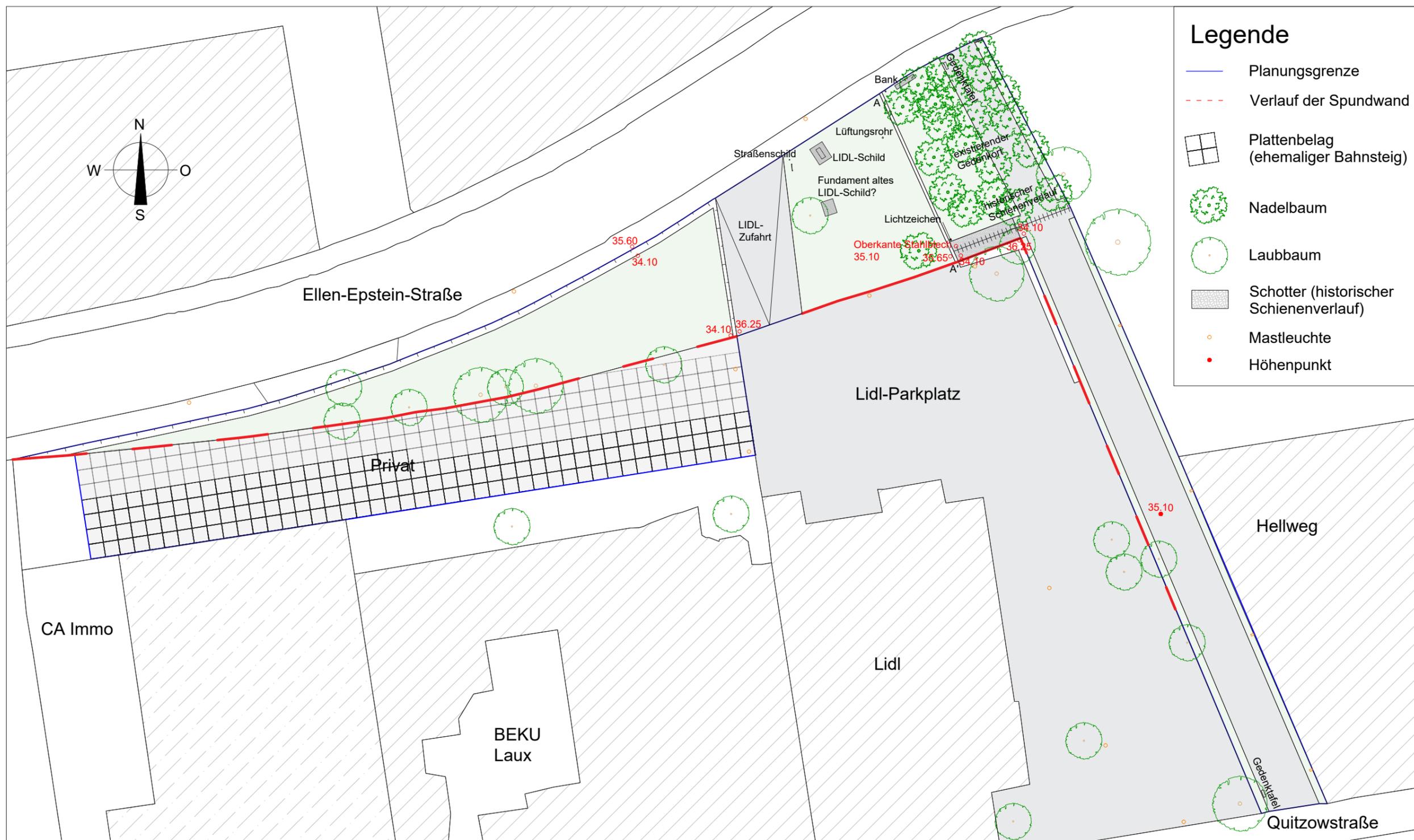
Nach dem Abriss eines Güterschuppens auf dem Hamburger Bahnhof im Jahr 2014 ist die Deportationsrampe zudem möglicherweise die letzte noch aus Langschwelen der Oberbaubauart „Hilf“ bestehende Laderampe im Berliner Raum – damit hat der Ort eventuell ebenso eine technische Denkmalwürdigkeit (vgl. Szagun 2022, 13). Die Deportationsrampe ist auf einer Länge von ca. 150 Metern noch vorhanden. 20 Meter verlaufen parallel zum „Deportationsweg“, die restlichen 130 Meter ungefähr rechtwinklig dazu parallel zum ehemaligen Gleis 69 (s. Abb. 8). Dieser Abschnitt ist jedoch auf einer Breite von 30 Metern durch die Zufahrt zum Supermarkt und anliegende Grünbereiche unterbrochen (vgl. RAO GmbH 2018, 4). An dem im Jahr 2017 errichteten Gedenkort sind ungefähr 9 Meter der originalen Deportationsrampe sichtbar. Das parallel dazu laufende Gleis 69 stammt aus DDR-Produktion und ist nur noch in seiner Lage original (vgl. Szagun 2022, 14).

An der Quitzowstraße neben dem Zugang zum Lidl befindet sich eine Gedenktafel aus Corten-

Stahl. Von dort führt ein Weg aus Granit-Kopfsteinpflaster zum eigentlichen Gedenkort. Dieser teilt sich auf in den fortlaufenden Weg zur Richtung Ellen-Epstein-Straße, ein Schotterbett mit einem kurzen Gleisabschnitt, das den ehemaligen Schienenverlauf nachstellt und eine Rasenfläche. Die unversiegelten Flächen sind mit hochkronigen Kiefern bewachsen. Westlich des eigentlichen Gedenkortes schließen sich weitere Flächen an, die zwar zur zum Denkmal erklärten Fläche, jedoch nicht zum bestehenden Gedenkort gehören. Eine Erweiterung des Gedenkortes auf diese Flächen wird im Rahmen der Machbarkeitsstudie geprüft. Als Erstes bildet eine Mauer aus Beton-Elementen den Übergang in eine zweite Rasenfläche mit einem großen Schild des Lebensmittel-Discounters und zwei Sträuchern. Dem folgt eine Zufahrt, die der PKW-Erschließung und Anlieferung des Lidl von der Ellen-Epstein-Straße dient.

Der wesentlich größere Bereich westlich dieser Zufahrt ist bisher nicht als Gedenkort ausgestaltet und nicht öffentlich zugänglich. Die im Besitz verschiedener Eigentümer:innen befindlichen Flächen sind nicht gepflegt und dadurch geprägt durch u. a. Vermüllung. Die erste ist eine Grünfläche, die mit Bäumen sowie Sträuchern und Gräsern wild bewachsen ist. Die andere Teilfläche wird durch großformatige Betonplatten definiert. Sie ist der Überrest eines der ehemaligen Deportationsbahnsteige.

Der das Erscheinungsbild prägende Belag des Deportationsbahnsteigs aus Betonplatten in diesem Bereich ist nicht im Original erhalten und stammt aus der Zeit nach dem Nationalsozialismus (vgl. Szagun 2022, 14), hat aber trotzdem einen historischen Wert. Während der Bereich angrenzend an die Rampe mit mehreren Laubbäumen bewachsen ist, ist der Bereich zur Ellen-Epstein-Straße hauptsächlich mit Sträuchern bedeckt und von der Straße aus gut einsehbar. Die Fläche zwischen Deportationsrampe und Ellen-Epstein-Straße einschließlich der gepflasterten Rampe ist ebenfalls Teil der denkmalgeschützten Gesamtanlage „Deportationsanlagen auf dem ehem. Güterbahnhof Moabit“. Insgesamt vermittelt dieser Bereich jedoch einen Eindruck, der seiner denkmalgeschützten Bedeutung und insbesondere seiner historischen Tragweite in keiner Weise gerecht wird.



PROJEKT Machbarkeitsstudie Gedenkfort Güterbahnhof Moabit		BAUHERR Bezirksamt Berlin Mitte Amt für Weiterbildung und Kultur fon 030/ 901837410 fax 030/ 901848837410 Mathilde-Jacob-Platz 1 10551 Berlin		AUFTRAGNEHMER Torsten Wiemken, bevollmächtigter Vertreter der Bietergesellschaft glaßer und dagenbach Landschaftsarchitekten fon 030 6181080 fax 030 6127096 info@glada-berlin.de Breitenbachplatz 17 14195 Berlin			
BEZEICHNUNG: Lageplan - Bestand		BLATTNUMMER: BE1 INDEX: 00		LOKATION: S Gesellschaft für Standortentwicklung fon 049 905180 mail@lokation-s.de Sanderstraße 29/30 12047 Berlin			
DATUM 12.05.25	MAßSTAB 1:500	BEARBEITET cn	GRÖßE A3	DATEI Moabit Gedenkfort Gueterbahnhof_bestand.dwg			
				molitor GmbH fon 030 6290190 fax 030 6290190 info@molitor-berlin.de		Schlesische Straße 31 10997 Berlin	

Abb. 8: Lageplan und Bestand Gedenkfort Güterbahnhof Moabit, eigene Darstellung

4. PLANUNGSRECHTLICHE SITUATION

4

Die Eigentumsverhältnisse sowie verschiedene Restriktionen und Anforderungen bilden die zentralen Anforderungen und Herausforderungen bei einer Entwicklung des gesamten Denkmalbereichs zu einem zusammenhängenden Gedenkort Güterbahnhof Moabit. Die bedeutendsten Rahmenbedingungen und Fragestellungen, die bei der angestrebten räumlichen Erweiterung zu beachten bzw. zu beantworten sind, sind nachfolgend in übersichtlicher Form dargestellt.

4.1. Planungsrechtliche Situation

Flächennutzungsplan

Gemäß Flächennutzungsplan (FNP) des Landes Berlin (Stand: Januar 2024) handelt es sich beim Betrachtungsraum um eine übergeordnete Verkehrsstraße. Da der FNP grundsätzlich nicht flurstückscharf ist und eine gewisse Unschärfe beinhaltet, kann aus der Plandarstellung und den angrenzenden Nutzungen (Bahn, Straße, Wohnbaufläche W1) eine Einordnung des Betrachtungsraums als Gewerbliche Baufläche abgeleitet werden.



Abb. 9: Auszug aus dem Flächennutzungsplan Berlin

Baunutzungsplan

Der Baunutzungsplan für Berlin 1958/60 (BNP) setzt den Betrachtungsraum, entsprechend der damaligen tatsächlichen Nutzung, als Bahnflächen und beschränktes Arbeitsgebiet fest. Als Maß der baulichen Nutzung ist für das beschränkte Arbeitsgebiet Stufe V/3 festgesetzt, d. h. eine zulässige GFZ von 1,5 bei bis zu 5 Geschossen.

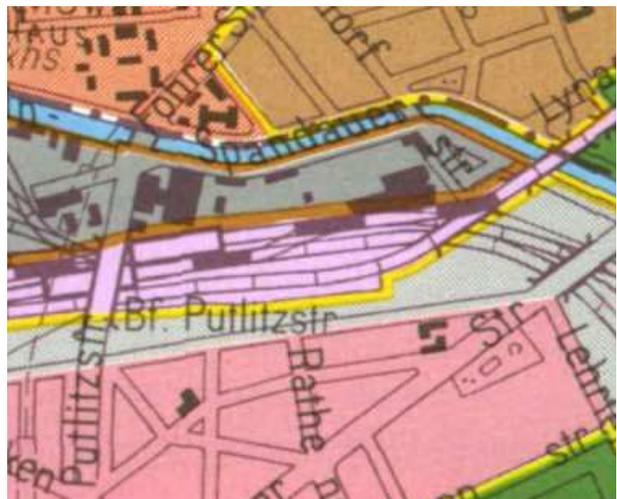


Abb. 10: Auszug aus dem Baunutzungsplan Berlin

Bebauungsplan in Aufstellung

Der Betrachtungsraum befindet sich im Bereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans II - 184. Mit der Aufstellung des Bebauungsplans sollen der vorhandene Gewerbestandort planungsrechtlich gesichert und bestandsorientiert weiterentwickelt sowie das Denkmal am ehemaligen Güterbahnhof Moabit gesichert werden. Durch den Ausschluss u. a. von großflächigem Einzelhandel und von Spielhallen soll zudem der Verdrängung kleinteiliger, produzierender Betriebe entgegengewirkt werden. Mit Festsetzung des Bebauungsplans würde dieser die Festlegungen des Baunutzungsplans ersetzen.

Eine wiederholte frühzeitige Beteiligung fand im Herbst 2020 statt. Die weitere Erarbeitung des Bebauungsplans soll nach Klärung der zukünftigen Gestaltung des Gedenkorts fortgesetzt werden, die Ergebnisse der Studie sowie eines zukünftigen Gestaltungswettbewerbs aufnehmen und somit die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die zukünftige Entwicklung des Gedenkorts schaffen.

Wirtschaftsflächenkonzept des Bezirks Mitte

Das Wirtschaftsflächenkonzept des Bezirks Mitte definiert den Betrachtungsraum ebenfalls als Wirtschaftsflächen und sieht Entwicklungspotenziale auf den als un- und untergenutzt erfassten Grundstücksflächen. Der Gedenkort und sein Umfeld sind Bestandteil eines Profilsbereichs mit der Zielsetzung einer Sicherung und Entwicklung als Standort für Kleinteiliges Handwerk und Gewerbe.



Abb. 11: Auszug aus dem Wirtschaftsflächenkonzept Mitte

4.2. Denkmalrechtliche Rahmenbedingungen

Seit dem Jahr 2018 sind die Stichstraße und Teile der zugeschütteten Rampe des Gleises 69 mit den Flurstücken 254, 255, 269, 275, 287, 359, 360, 367, 392 und 393 als Denkmalbereich mit der Bezeichnung „Quitowstraße (hinter Nr. 23)“ festgesetzt. Die Festsetzung erfolgte aufgrund der geschichtlichen Bedeutung des Orts (s. Kapitel 3).

Die Abbildung 12 gibt die Abgrenzung des Denkmalbereichs mit den Elementen der Deportationsrampe, des bestehenden Gedenkorts und der Stichstraße sowie den Flächen der ehemaligen Militärrampe und des Gleisbetts wieder.

Die nachfolgende Abbildung 13 zeigt die Flächen des Denkmalbereichs auf Grundlage eines Luftbilds mit Flurstücksgrenzen und benennt die Größe der jeweils denkmalgeschützten Teilflächen in Quadratmetern.

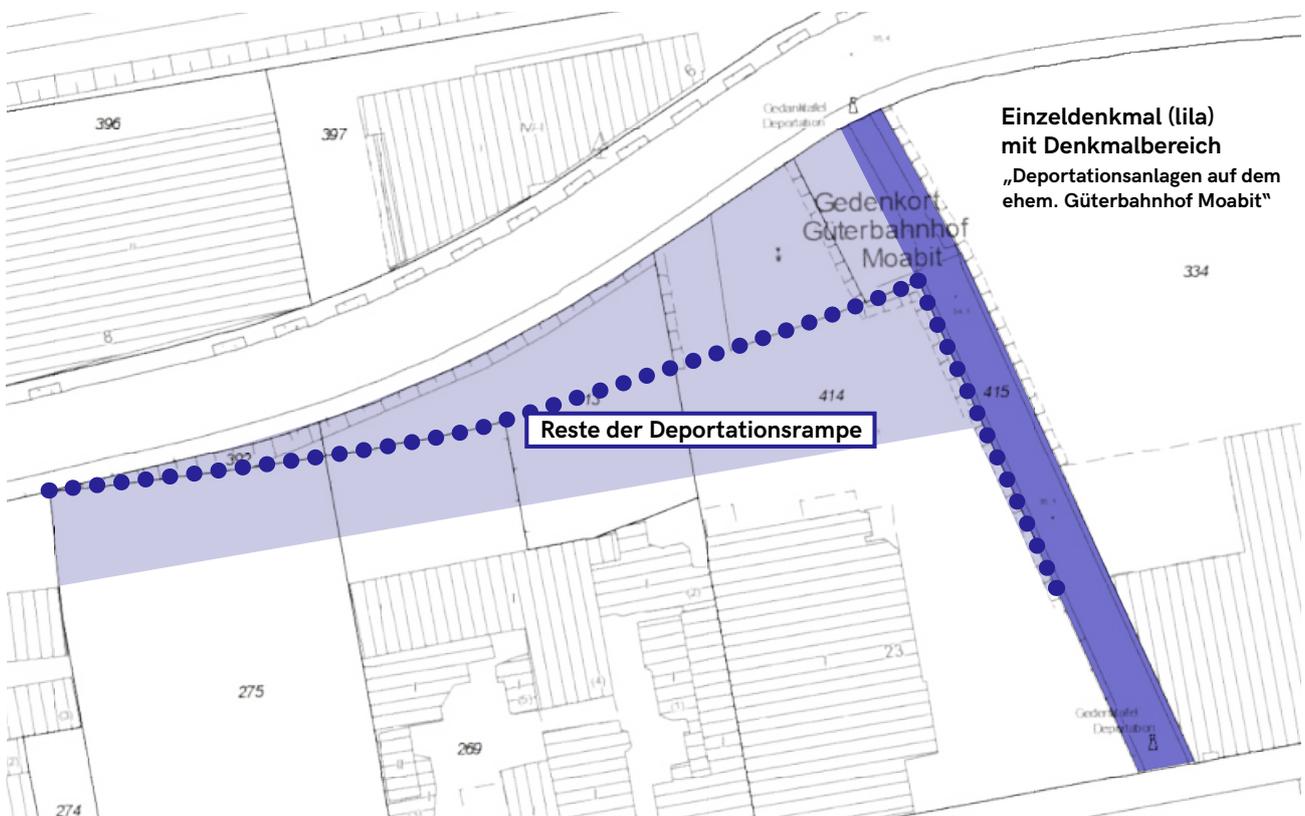


Abb. 12: Einzeldenkmal mit Denkmalbereich, Geoportal Berlin, bearbeitet durch LOKATION:S

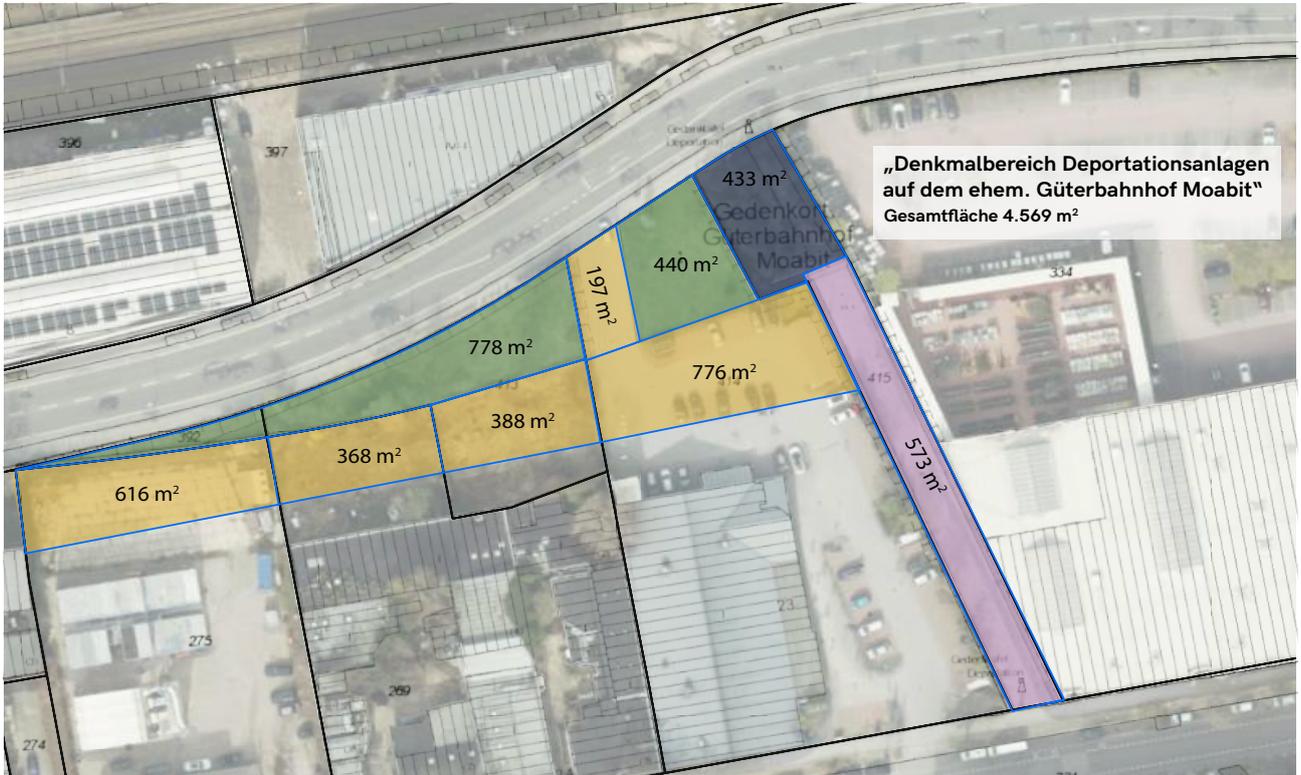


Abb. 13: Flächengrößen Denkmalbereich, Geoportal Berlin, bearbeitet durch LOKATION:S

4.3. Eigentumsrechtliche Ausgangslage

Ein Großteil des Denkmalbereichs befindet sich auf den Flächen privater Eigentümer:innen. Nur das Flurstück 415, auf dem sich der bestehende Gedenkort sowie der Deportationsweg (Stich-

straße) befinden, sind Flächen im Eigentum des Landes Berlin.

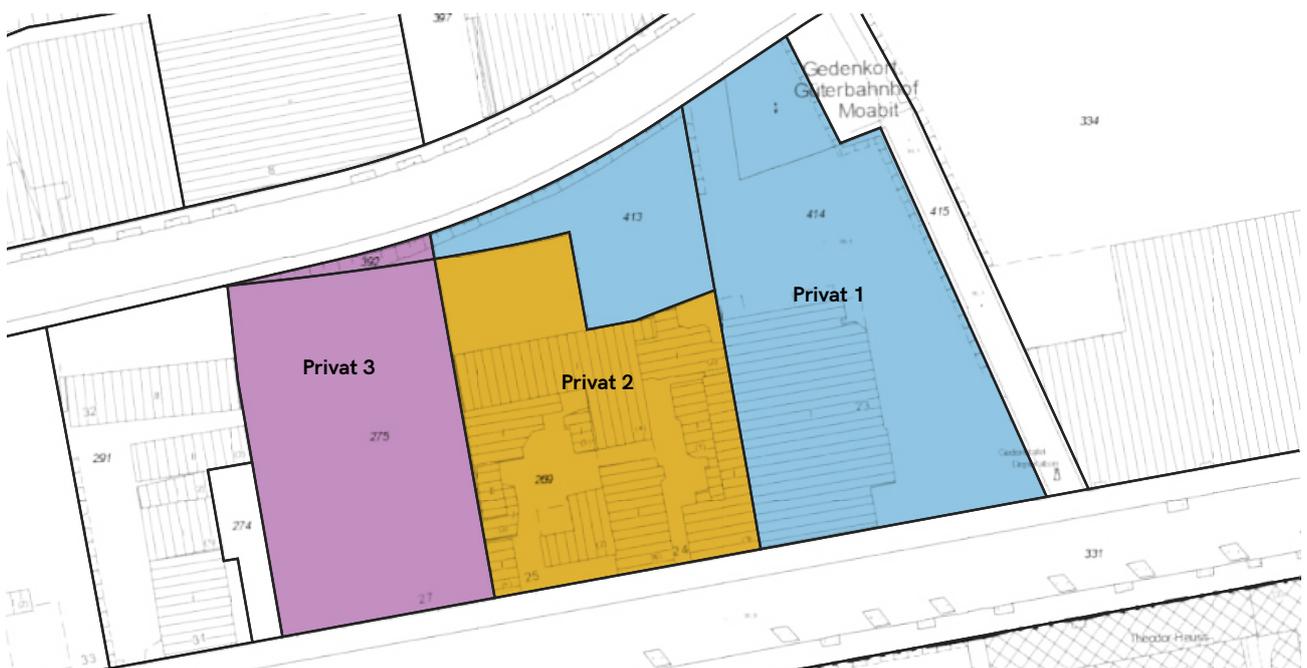


Abb. 14: Eigentumsverhältnisse, Geoportal Berlin, bearbeitet durch LOKATION:S

Ein Großteil der privaten Flächen im Denkmalbereich (Privat 1) gehört dem Betreiber eines Discount-Lebensmittelmarkts, der die angrenzenden Flächen für einen Lebensmittelmarkt und als Parkplatzflächen selber nutzt. Die Erschließung dieses Einzelhandelsstandorts erfolgt vorwiegend über die Ellen-Epstein-Straße über eine Zufahrt, die den Denkmalbereich durchschneidet und auf Teilen des heutigen Denkmalbereichs errichtet wurde.

Der westlich angrenzende Grundstückseigentümer (Privat 2) besitzt nur einen Teilbereich der ehemaligen Militärrampe, nutzt diese Teilfläche seines Grundstücks jedoch gegenwärtig nicht. Der auf dem Grundstück ansässige Werkzeugproduzent nutzt die Bestandsgebäude, die vermutlich z. T. noch aus den Zeiten der militärischen Nutzung des Standorts stammen. Die Erschließung der bestehenden Nutzung erfolgt über die Quitzowstraße, das Grundstück reicht

nicht bis an die Elle-Epstein-Straße heran und die Bestandsgebäude bilden eine Rückseite zum Denkmalbereich (keine Ausfahrt, keine Tore).

Das dritte Grundstück (Privat 3) ist gegenwärtig unbebaut und wird für eine nahegelegene Baustelle genutzt (Bürocontainer u. Ä.). Der Eigentümer bemüht sich jedoch um eine Vermarktung der Flächen und es liegt ein Konzept für eine gewerbliche Entwicklung durch einen Interessenten sowie ein Bauantrag vor. Abbildung 15 visualisiert eine mögliche bauliche Entwicklung auf dem Grundstück, wobei sich das zulässige Maß der baulichen Nutzung noch mit dem Denkmalschutz und der Stadtplanung in Abstimmung befindet und anders ausfallen kann als hier visualisiert. Dem Eigentümer wurde die Möglichkeit zur Errichtung einer Zufahrt von der Ellen-Epstein-Straße entlang der westlichen Grundstücksgrenze in Aussicht gestellt, so dass hier ein ca. acht Meter breiter Streifen des Denkmalbereichs überbaut werden könnte.



Abb. 15: Visualisierung des Gedenkortes mit Simulation eines möglichen Neubauvorhabens auf dem westlichen Grundstück, eigene Darstellung

4.4. Verkehrliche, freiraumplanerische und städtebauliche Situation

Aus der beschriebenen Lage des Betrachtungsraums zwischen Gewerbeflächen, Erschließungsstraße und Bahntrasse ergeben sich verschiedene Anforderungen an die Gestaltung einer Erweiterung des Gedenkorts. Wesentliche Rahmenbedingungen werden nachfolgend aufgeführt, die daraus abgeleiteten Prämissen und Zielstellungen für die Gestaltung des Ortes finden sich im nachfolgenden Kapitel 5.

Verkehrliche Anforderungen

Mit der Errichtung der Ellen-Epstein-Straße erfolgte eine neue, leistungsfähige Erschließung der Gewerbeflächen für das gesamte südlich der Bahntrasse gelegene Gewerbegebiet. Die angrenzenden Grundstücke sollen zukünftig über diese Straße erschlossen werden, um die Quitzowstraße mit ihren schutzbedürftigen Nutzungen (Wohnen, Schule) auf der Südseite der Straße von Wirtschafts- und Kundenverkehren zu entlasten. Daraus ergibt sich für die Erweiterung des Gedenkorts, dass die Erschließung der südlich des Denkmalbereichs gelegenen Teilflächen der privaten Grundstücke zukünftig über den Denkmalbereich hinweg zur Ellen-Epstein-Straße erfolgen sollte.

Während der Zufahrtsweg zum westlichen Grundstück 3 über eine neue Einfahrt am westlichen Rand des Denkmalbereichs keine größere Beeinträchtigung darstellt, stellt vor allem die Zufahrt zum Lebensmittel-Discounter (Grundstück 1) eine zentrale Herausforderung bei der Erweiterung des bestehenden Gedenkorts dar. Bereits heute erfolgt die Zufahrt vorwiegend von der Ellen-Epstein-Straße zum Parkplatz des Discounters über die den Denkmalbereich querende Einfahrt. Vor dem Hintergrund des mit der Nutzung verbundenen Verkehrsaufkommens muss diese Zufahrt auch zukünftig möglich sein.

Das zwischen diesen beiden Grundstücken liegende Grundstück 2 grenzt hingegen nicht an die Ellen-Epstein-Straße an. Das Grundstück ist daher auch im Bebauungsplan II-184 vom angedachten Aus- und Zufahrtsverbot über die Quitzowstraße ausgenommen. Die gegenwärtige Nutzung auf dem Grundstück verursacht vergleichsweise wenig Verkehr. Bei zukünftigen Entwicklungen wäre ggf. zu prüfen, ob diese ein höheres Verkehrsaufkommen verursachen und eine Anbindung durch Mitnutzung bestehender Zufahrten der Nachbarn oder weiterhin über die Quitzowstraße erfolgen sollte.



Abb. 16: Gedenkort mit dahinterliegender Anschüttung und Zufahrt zum LIDL-Markt

Freiraumgestalterische und städtebauliche Anforderungen

Der bestehende Gedenkort und der gesamte Denkmalbereich sind von den großformatigen Gebäudestrukturen der unmittelbaren Umgebung geprägt. Eine Sicht- und Wahrnehmbarkeit des Gedenkorts ist zwischen den umgebenden Gewerbe- und Einzelhandelsnutzungen heute nicht gegeben.

Die Umgebung des Denkmalbereichs ist vor allem durch große, teilweise fensterlose Wände von Einzelhandels- und Gewerbebauten sowie größere Parkplatzstrukturen geprägt. Die angrenzenden Gebäude und Nutzungen bilden heute eher (geschlossene) Rückseiten zum Gedenkort und dem Denkmalbereich aus, anstatt sich zu diesem gestalterisch zu öffnen. Perspektivisch kann es zu weiteren baulichen Entwicklungen und Verdichtungsprozessen im Umfeld kommen.

Aufgrund der Lage unmittelbar an der Ellen-Epstein-Straße und der dahinter liegenden Bahntrasse weisen der gesamte Bereich des Denkmals und der bestehende Gedenkort eine sehr hohe Lärmbelastung auf, die sowohl die Durchführung von Gedenkveranstaltungen und Führungen als auch ein Gedenken erschweren.

Es sind am Standort nur wenige Gestaltungselemente oder Grünstrukturen vorhanden, die bei der Erweiterung des Gedenkorts aufgenommen werden können oder sollten. Als wesentliche Anknüpfungspunkte sind der bestehende Gedenkort mit seinem Bestand an Kiefern sowie die Deportationsrampe als Kern des Denkmalbereichs zu benennen. Der Untersuchungsraum ist darüber hinaus von einem hohen Versiegelungsgrad der unbebauten Flächen geprägt, insbesondere die Freiflächen der ehemaligen Militärrampe, die seit der Nachkriegszeit mit großformatigen Betonplatten bedeckt sind.

Eine verkehrliche Erreichbarkeit des Gedenkorts ist mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) über den S-Bahnhof „Westhafen“ und per Bus über die Haltestellen „Perleberger Brücke“ und „Quitowstraße“ gegeben. Zukünftig wird der Gedenkort zudem über den nahegelegenen, in Errichtung befindlichen S-Bahnhof „Perleberger Brücke“ auch aus Richtung Hauptbahnhof sehr gut zu erreichen sein. Zwar sind keine öffentlichen Parkplätze direkt am Gedenkort vorhanden, jedoch ist in der Quitowstraße straßenbegleitendes Parken möglich. Darüber hinaus verfügen der Baumarkt und der Lebensmittel-discounter über große private Parkplatzflächen, die allerdings der Kundschaft der jeweiligen Geschäfte vorbehalten sind.



Abb. 17: Deportationsrampe im ungestalteten Bereich, eigene Abbildung

5. BEDEUTUNG UND ZIELE DER WEITERENTWICKLUNG DES GEDENKORTS

Bedeutung und Bedarf der Weiterentwicklung

Der bisherige Gedenkort kommt in seiner bisherigen Form und Größe nicht angemessen zur Geltung. Eingebettet in eine kommerziell geprägte Umgebung ist der Gedenkort kaum sichtbar und wird entsprechend kaum wahrgenommen. Die parallel zu Gedenkort verlaufende Ellen-Epstein-Straße ist eine Durchgangsstraße ohne Aufenthaltsqualität. Einkaufsmärkte unterschiedlicher Ausrichtung werben mit großen Leuchtreklamen, um Aufmerksamkeit zu generieren.

Entsprechend ist es notwendig, das Gedenkareal klar in seiner ganzen Größe zu markieren und bereits durch Fernwirkung überhaupt wahrnehmbar zu gestalten, um dem Ort die gebührende Relevanz und Gewichtung zu sichern.

30.000 der 55.000 Berliner Juden und Jüdinnen sind von hier deportiert worden. Deshalb ist es ein zentraler Ort in der Berliner Erinnerungs- und Gedenkstättenlandschaft, den es auch entsprechend zu gestalten gilt. Die gesamte Deportationsrampe ist vorhanden und sollte zugänglich und wieder erkennbar gemacht werden, um so die topografische Dimension und die historische Bedeutung des Ortes räumlich lesbar zu machen.

Ziele der Weiterentwicklung

Die räumliche und inhaltliche Erweiterung des bestehenden Gedenkort Güterbahnhof Moabit verfolgt unterschiedliche Zielstellungen, die im Rahmen des Runden Tisches und des ersten Workshops zur Erarbeitung der Machbarkeitsstudie gemeinsam mit den verschiedenen Stakeholdern, Expert:innen und Vertreter:innen der Zivilgesellschaft diskutiert und definiert wurden.

Die Entwicklung des Gedenkort Güterbahnhof Moabit soll demnach die folgenden Ziele verfolgen:

- Schaffung eines angemessenen und zeitgemäßen Gedenkort durch räumliche Erweiterung des bestehenden Gedenkort auf die gesamten denkmalgeschützten Flächen der ehemaligen Gleisanlage und des Bahnsteigs
- Inwertsetzung und dauerhafte Sicherung der erhaltenen und denkmalgeschützten Original-Elemente (Deportationsrampe) als Kernelement des Gedenkort
- Inhaltliche Ergänzung des Gedenkort um Ausstellungselemente zur Ermöglichung unterschiedlicher Funktionen: Gedenken, Information und Bildung
- Sicherung der bestehenden angrenzenden gewerblichen Nutzungen sowie von baulichen Entwicklungsmöglichkeiten auf den Gewerbeflächen
- Verbesserung der Wahrnehmbarkeit und Auffindbarkeit des Gedenkort sowie von Möglichkeiten
- Schaffung einer erforderlichen infrastrukturellen Ausstattung zur Ermöglichung von Informationen vor Ort und Führungen (Toiletten, Überdachung/Unterstand)

Anforderungen und Prämissen

Darüber hinaus wurden die folgenden Anforderungen, Vorstellungen und Prämissen für die Erweiterung des Gedenkort, unterschieden nach dem angestrebten „Charakter des Gedenkort“, seinen „Funktionen“ sowie der „Ausstattung“ und „Elemente“, gemeinsam definiert.



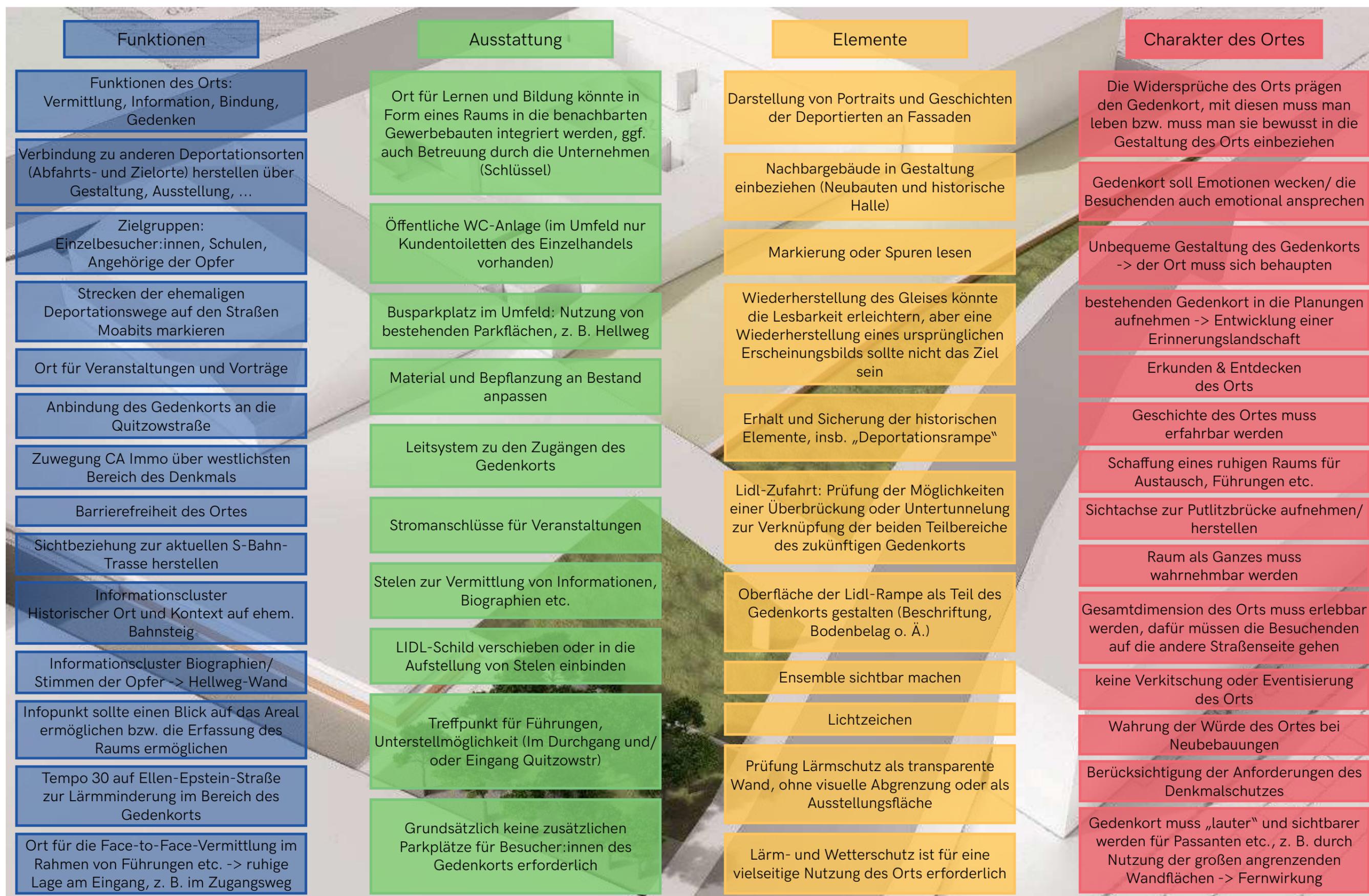


Abb. 18: Anforderungen und Prämissen der Gedenkort-Erweiterung, eigene Darstellung

6. PERSPEKTIVEN FÜR DIE WEITERENTWICKLUNG DES GEDENKORTS

6.1. Zielgruppen und Leitnarrativ

Ein räumlich und inhaltlich erweiterter Gedenkort soll zusätzlichen Raum für Information, Geschichtsvermittlung und Kontemplation bieten. Im Rahmen einer historischen Kontextualisierung soll hier die Geschichte der Deportation von Juden und Jüdinnen von Berlin aus in die Vernichtungslager während des Nationalsozialismus dargestellt werden. Der Gedenkort dient somit auch als Lernort. Die Information ist hauptsächlich an Schulklassen, Anwohner:innen und interessierte Besucher:innen gerichtet. Dazu gehört auch das Erzählen von Einzelschicksalen, um Individuen aus der anonymen Masse der Opfer herauszuheben und ihnen ein Gesicht zu geben. Diese Form der Geschichtsvermittlung ist sehr geeignet, um bei den Besucher:innen Empathie auszulösen. Die Kombination von Kognition und Emotion ermöglicht eine nachhaltige Verarbeitung der Eindrücke.

Darüber hinaus finden an diesem Ort Gedenkveranstaltungen statt und geben so Hinterbliebenen die Gelegenheit zur Trauer und Kontemplation. Es besteht zudem auch ein Interesse daran, die Geschichte des Ortes selber zu erörtern. Das könnte die heutige Lage und Situation inmitten des Gewerbegebiets nachvollziehbar erklären. Die durch die in der Nachkriegszeit veranlassten unterschiedlichen Nutzungen, die hieraus entstandenen historischen Schichtungen und Überlagerungen, müssen erklärt werden.

Um Gedenkveranstaltungen professionell durchführen zu können und um Gruppenführungen anbieten zu können, aber auch für Einzelbesu-

chende, ist auf dem Areal eine angemessene Infrastruktur zu erstellen. Dezentral werden Verteiler für elektrische Spannung und Datenleitungen benötigt. Ein wettergeschützter und akustisch vom Verkehrslärm der Ellen-Epstein-Straße geschützter Sammelort für Gruppen ist ebenso wie eine WC-Anlage notwendig.

6.2. Gestaltungsvarianten

Ausgehend von den definierten Zielen und Anforderungen und unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen wurden zwei Varianten (Variante 1 und Variante 2) für eine Weiterentwicklung und räumliche Erweiterung des Gedenkorts entwickelt. Diese Varianten wurden im Rahmen des zweiten Workshops mit den verschiedenen Akteuren und Stakeholdern diskutiert. Anschließend wurde die von den Teilnehmenden des Workshops präferierte Variante 2 als „Vorzugsvariante 2“ weiter ausgearbeitet und finalisiert.

Der Vorzugsvariante 2 wurde vor dem Hintergrund des fehlenden Grundstückszugriffs und der noch unklaren Finanzierung zudem eine Variante 0 gegenübergestellt, die auf eine räumliche Erweiterung verzichtet und sich auf punktuelle Verbesserungen der Infrastruktur und Informationsvermittlung am bestehenden Gedenkort konzentriert.

Vorzugsvariante 2

Planungsvariante 2 zielt auf einen umfangreichen Umbau der gesamten als Denkmalsbereich definierten Fläche ab. Es wird angenommen, dass eine umfassende Einigung mit allen Eigentümer:innen der privaten Grundstücke zur Nutzung der entsprechenden Flächen erreicht werden kann. Damit ist eine Fläche von 3.864 m² zu gestalten und baulich umzusetzen.

Die aus der ursprünglichen Variante weiterentwickelte Vorzugsvariante 2 verstärkt die Erlebbarkeit der noch erhaltenen Bahnsteigkante als räumlich und materiell einzig verbliebenes Element des ehemaligen Bahnhofes.

Unter der Annahme, dass die Zufahrt zum Discounter-Markt nicht verlegt werden kann (s. Kapitel 4), wird ein durchgehender Weg in der Lage des ehemaligen Bahngleises, unterhalb der ehemaligen Bahnsteigkante angelegt. Nur die Zu-



Gesamtperspektive - Vorzugsvariante 2



Abb. 19: Gesamtperspektive der Vorzugsvariante 2, eigene Darstellung

fahrtsrampe des Lidl-Marktes unterbricht diesen Weg. Der entstehende durchgehende Weg soll durchgängig barrierefrei gestaltet werden und stößt im Westen auf die geplante Zufahrt des westlichen Grundstücks 3. Über diese Zufahrt kann auch die Fläche oberhalb der ehemaligen Bahnsteigkante barrierefrei erreicht werden.

Die westlich unmittelbar an den bestehenden Gedenkort und das dort liegende Gleisstück anschließende Teilfläche wird – als Beginn des Weges entlang der Bahnsteigkante – so abgesenkt, dass die barrierefreie Wegeanbindung möglich wird. Es werden entlang dieses Weges an zwei Abschnitten niedrige, pultartig geformte Beton-elemente in ungefährer Länge ehemaliger Bahn-wagen angeordnet, die der Vermittlung von Infor-mationen dienen können.

Die Fläche des ehemaligen Bahnsteiges ist mit 2 x 2 Meter großen Betonplatten aus den Nach-kriegsjahren belegt. Diese sollen als Fläche er-halten bleiben sowie geborgen und höhengerecht neu verlegt werden. Diese leere Fläche ist der

Ort, an dem die Menschen versammelt und in die Züge getrieben wurden.

Es entsteht ein 1.280 m² großes zusammenhän-gendes Areal als Bahnsteig / Deportationsrampe, welches zur Südseite hin durch eine Baumreihe und eine Hecke bepflanzt wird. Diese neue grüne Grenze soll die optische Störung durch die dem Gedenkort nicht zuträgliche Architektur etwas ausgleichen, um dem Ort die Würde zu geben, die ihm zusteht.

Um den Gedenkort in seiner gesamten Dimension und als zusammenhängendes Areal zu vermitteln, ist ein durchgängiges Element in ca. 3 m Höhe als visuelle Klammer gedacht. Dieses Element kann sowohl durch seine farbliche Anlage als auch durch textliche und/oder mediale Bespielung auf den Gedenkort aufmerksam machen.

Im nördlichen Teilbereich des erweiterten Ge-denkortorts entsteht zwischen Ellen-Epstein-Stra-ße und dem ehemaligen Bahnsteig eine optisch durchgängige Grünanlage, welche als artenrei-

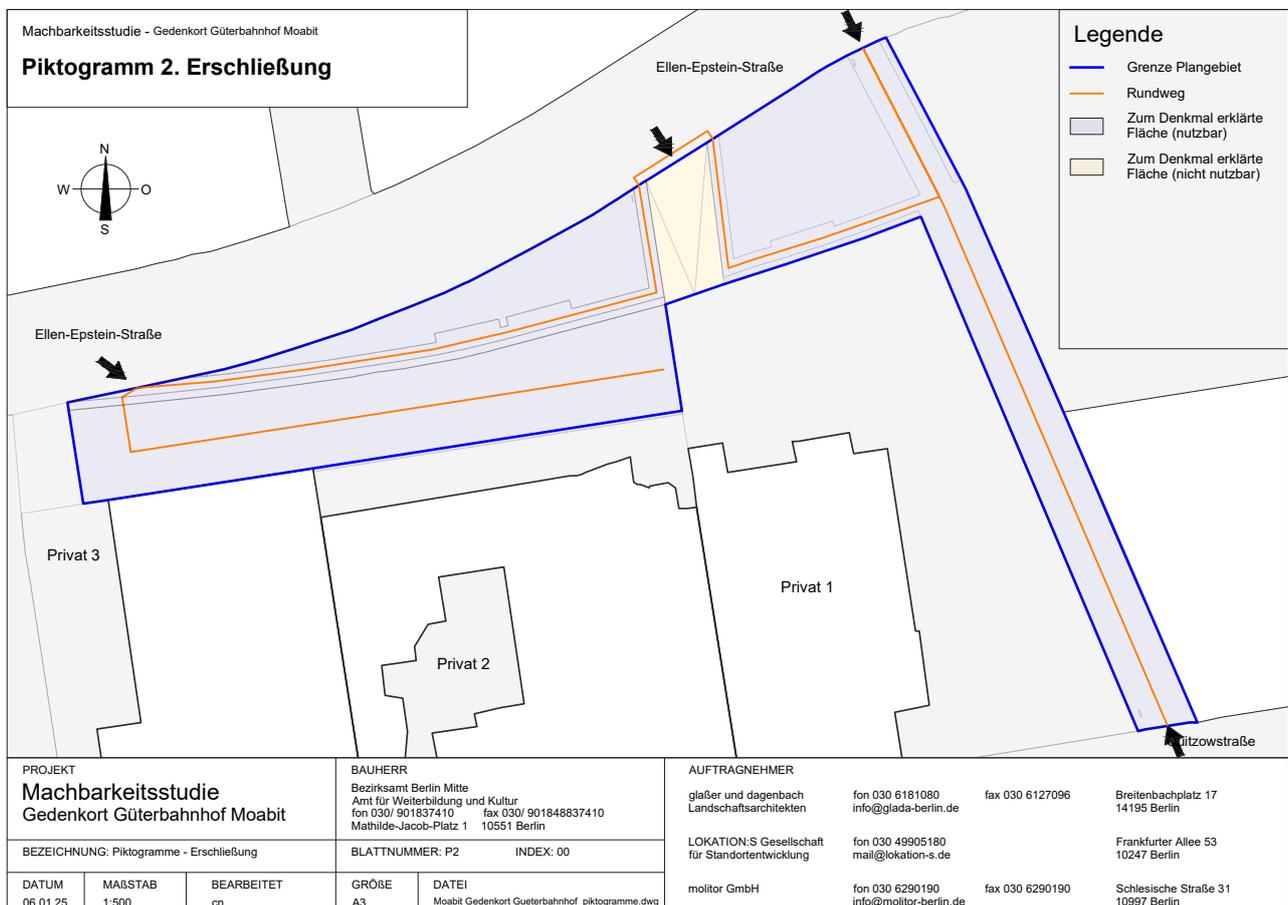


Abb. 20: Piktogramm Erschließung, eigene Darstellung

ches Wiesen-Biotop den waldartigen Charakter eines lichten Kiefernhaines vermittelt. Die Wiese ist nicht als Liegewiese gedacht, um die Würde des Ortes nicht zu schwächen – auf ein Betretungsverbot sollte an dieser Stelle jedoch verzichtet werden.

Die Bäume sind hochstämmig, so dass eine ausreichende Transparenz entsteht und ein sicherer Aufenthalt möglich wird. Als zu pflanzende Bäume wurden Kiefern gewählt, um den bestehenden Kiefernhaie des bereits vorhandenen Gedenkortes wie selbstverständlich zu erweitern und einen zusammenhängenden Grünzug zu bilden. Dieser immergrüne Kiefernwald soll auch die Unterbrechung durch die Zufahrt zum Discounter-Markt überwinden. Südlich des Gedenkortes zum Parkplatz hin könnte eine Hainbuchenhecke, wie sie auch im Süden des Bahnsteigs vorgeschlagen wurde, die Störung durch parkende PKWs vermindern.

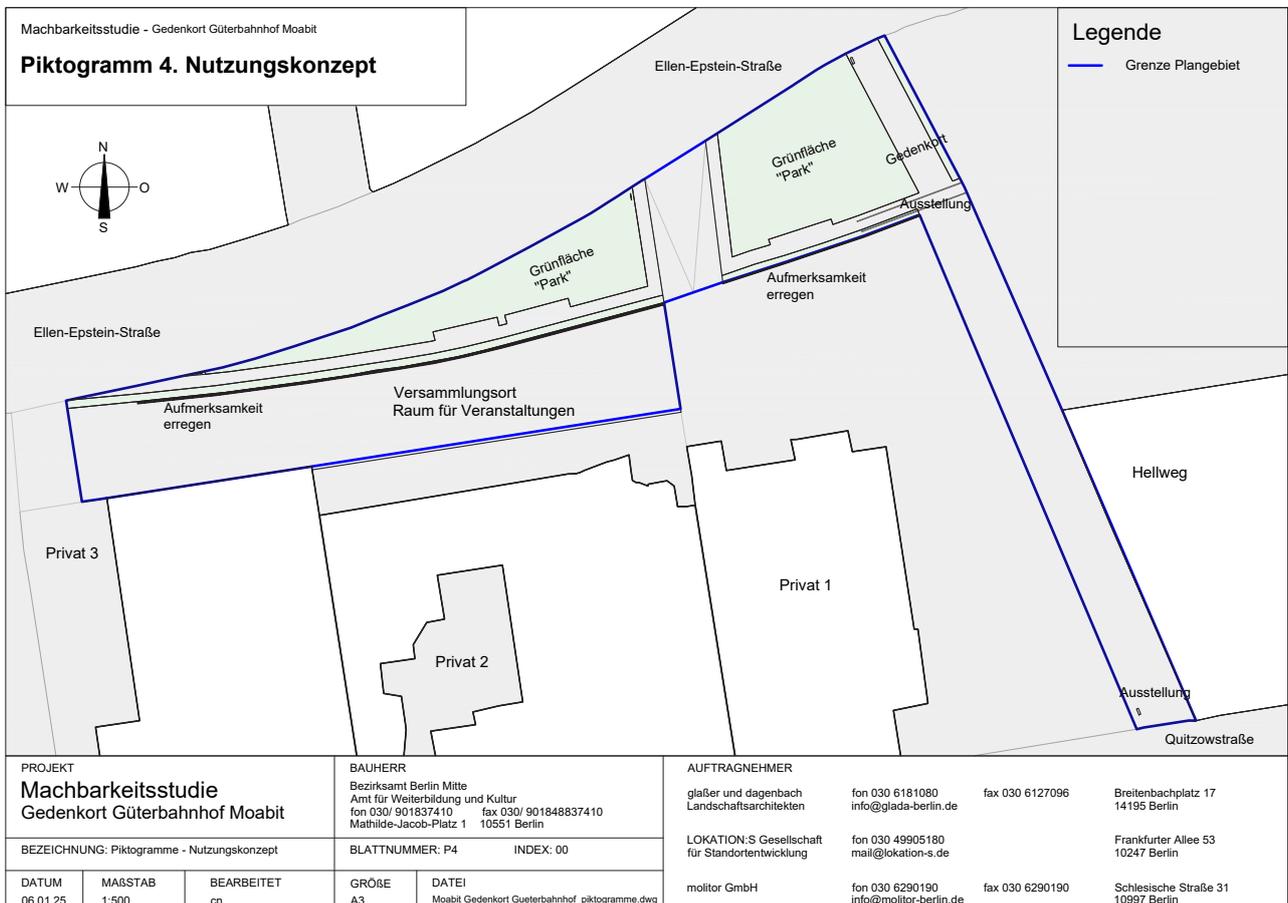


Abb. 21: Piktogramm Nutzungskonzept, eigene Darstellung

Lageplan - Vorzugsvariante 2



Abb. 22: Lageplan der Vorzugsvariante 2, eigene Darstellung

Vorzugsvariante 2 - Perspektive 1



Abb. 23: Perspektive 1, eigene Darstellung

Vorzugsvariante 2 - Perspektive 2



Abb. 24: Perspektive 2, eigene Darstellung

Vorzugsvariante 2 - Perspektive 3



Abb. 25: Perspektive 3, eigene Darstellung

Vorzugsvariante 2 - Perspektive 4



Abb. 26: Perspektive 4, eigene Darstellung

Vorzugsvariante 2 - Perspektive 5



Abb. 27: Perspektive 5, eigene Darstellung

Vorzugsvariante 2 - Perspektive 6



Abb. 28: Perspektive 6, eigene Darstellung

Vorzugsvariante 2 - Perspektive 7



Abb. 29: Perspektive 7, eigene Darstellung

Vorzugsvariante 2 - Perspektive 8



Abb. 30: Perspektive 8, eigene Darstellung

Vorzugsvariante 2 - Perspektive 9



Abb. 31: Perspektive 9, eigene Darstellung

Vorzugsvariante 2 - Perspektive 10



Abb. 32: Perspektive 10, eigene Darstellung

Vorzugsvariante 2 - Perspektive 11



Abb. 33: Perspektive 11, eigene Darstellung

Vorzugsvariante 2 - Perspektive 12



Abb. 34: Perspektive 12, eigene Darstellung

Variante 1

Die Planungsvariante 1 unterscheidet sich von der Variante 2 in der Wahl der Baumart Kiefer als verbindendes Element. Hier wurden weißrindige Himalayabirken als Baumart für den Teilbereich der Erweiterung vorgeschlagen.

Der bestehende Gedenkort wurde zudem nicht in das Wegesystem entlang des Weges unterhalb der Bahnsteigkante eingebunden, sondern bleibt unverändert erhalten. Auf eine Angleichung des Bodenniveaus im Teilbereich zwischen dem heutigen Gedenkort und der Zufahrt zum Discoun-ter-Markt wurde verzichtet.

Die Informationselemente entlang des Weges sind als hohe, raumgreifende Betonelemente bis 3 Meter hoch, in ihrer Dimension somit fast wie Bahnwagons. Mit dieser Dimensionierung sind sie jedoch zugleich auch angreifbarer für Farbat-tacken.

Variante 0

Unter der Annahme, dass eventuell keine räumlich umfangreichen Maßnahmen umsetzbar sein könnten, wurde ergänzend die Variante 0 entwickelt. Der Variante 0 liegt die Annahme zugrunde, dass ausschließlich auf dem bereits als Gedenk-ort gestalteten Gelände Maßnahmen geplant und umgesetzt werden können.

Bei der Variante 0 handelt es sich um minimalistische Ergänzungen des bestehenden Gedenkorts, die der besseren Information der Besucherinnen und Besucher dienen sollen und einen Unterstand für Führungen von Gruppen bieten. Der aus den beiden Workshops in die Planungsrunde getragene Vorschlag eines Regenschutzes nahe der ver-kehrsberuhigten Quitzowstraße, wie er auch in der Vorzugsvariante 2 dargestellt ist, wurde in die Variante 0 daher übernommen.

Als Überdachung und Ort der Informationsver-mittlung werden U-förmige Torbögen aus Cor-ten-Stahl vorgeschlagen. Die Torbögen beginnen nördlich des vorhandenen Informationsschildes. Der nördliche Teil oberhalb des historischen Schienenverlaufes bleibt unverändert erhalten.

An den Wänden dieses geschützten Ortes sowie an den Begrenzungsmauern der bestehenden Zu-wegung zum Gedenkort sowie der Wand des Bau-markt-Gebäudes können zudem Informationen

zum Gedenkort und seiner Geschichte vermittelt werden. Beispielsweise können über großforma-tige Bilder und Informationstafeln die Biografien der von hier aus deportierten Menschen vermit-telt werden.

Nicht weiterverfolgte Varianten

Von der im Rahmen des zweiten Workshops diskutierten Varianten eines durchgängigen Ge-denkort ohne Zufahrt zum Lebensmitteldis-counter wurde im weiteren Verfahren Abstand genommen. Eine Realisierbarkeit einer solchen Maximalvariante wurde als gering eingeschätzt, da eine adäquate gewerbliche Nutzung des be-treffenden Grundstücks ohne Zufahrt von der Ellen-Epstein-Straße nicht mehr möglich wäre. Eine leistungsfähige Erschließung (Liefer-und Kundenverkehre) der auf dem Grundstück (privat 1) ansässigen Gewerbebetriebe - ob wie gegen-wärtig ein Lebensmittelmarkt oder zukünftig ggf. auch andere Branchen - ist nur über die dafür er-richtete Ellen-Epstein-Straße möglich. Einer Er-schließung über die Quitzowstraße stehen u.a. die erfolgte Verkehrsberuhigung und der Schutz der Anwohnenden vor Immissionen entgegen.

Somit würde ein Verzicht auf die Zufahrt von der Ellen-Epstein-Straße eine Aufgabe der gewerb-lichen Nutzung auf dem gesamten Grundstück nach sich ziehen. Eine solche Nutzungsänderung stünde sowohl den Zielstellungen des in Aufstel-lung befindlichen Bebauungsplans als auch dem Wirtschaftsflächenkonzept entgegen, die eine Si-cherung der Gewerbeflächen verfolgen.

Zusammenfassung Entwurfsvarianten

Die Erarbeitung von Gestaltungsvarianten diene der Definition eines Rahmens für eine Erweiterung des Gedenkorts und dem Vergleich verschiede-ner Ansätze und Möglichkeiten der Weiterent-wicklung des bestehenden Gedenkorts. Die hier gezeigten Entwürfe sollen nicht als Festlegung einer zukünftigen Gestaltung des Ortes zu verste-hen, sondern dienen dem Aufzeigen von Möglich-keiten und der Prüfung ihrer Machbarkeit sowie der Ermittlung von damit verbundenen Kosten für Errichtung und Pflege (s. Kapitel 7).

Der dargestellte räumliche Umfang, die mögli-chen Inhalte sowie die definierten Zielstellungen, Anforderungen und Rahmenbedingungen für die Erweiterung eines Gedenkorts bilden zudem die Grundlage für die Durchführung eines Wettbe-

Gesamtperspektive - Variante 1

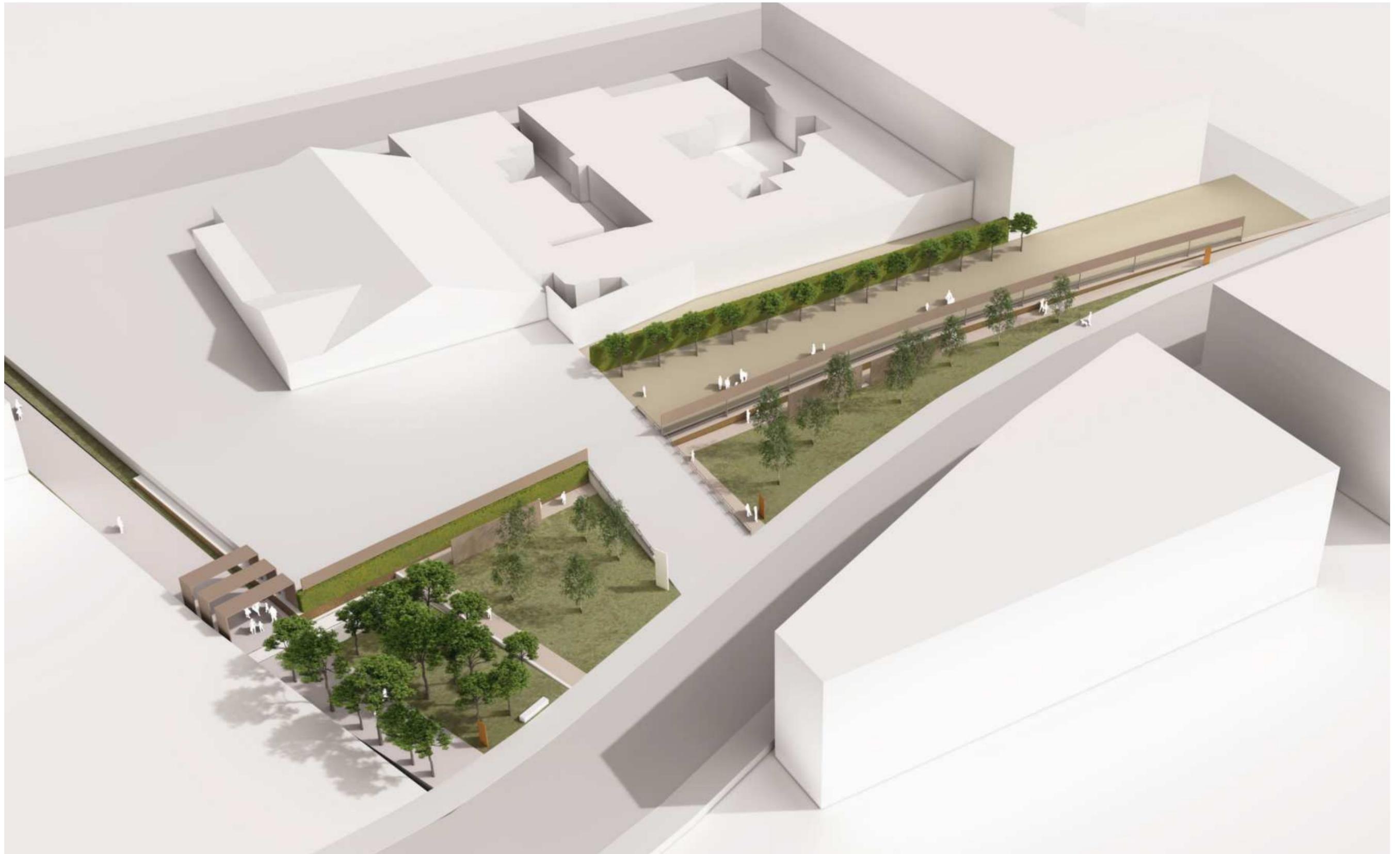


Abb. 35: Gesamtperspektive der Variante 1, eigene Darstellung

werbsverfahrens zur Gestaltung einer Gedenkorterweiterung.

Hinweise zum Umgang mit dem Denkmal

Ausgehend von den Visualisierungen und vorgesehenen Gestaltungselementen der Vorzugsvariante 2 hat das Landesdenkmalamt eine Stellungnahme zur Machbarkeitsstudie und zum Umgang mit dem Denkmal und dem umgebenden Denkmalsbereich erarbeitet (s. Anlage).

Die darin enthaltenen Hinweise können als erste Grundlage für die Durchführung eines Wettbewerbs bzw. die Ausarbeitung der Wettbewerbsunterlagen dienen. Insbesondere die Erkennbarkeit des eigentlichen Denkmals ist bei gleichzeitiger Realisierung einer zeitgemäßen Informationsvermittlung sicherzustellen. So weist das Landesdenkmalamt darauf hin, dass „neben den konservatorischen Maßnahmen an den einzigen vorhandenen materiellen Überresten [...] eine angemessene, zurückhaltende Gestaltung und vor allem würdevolle Vermittlung des historisch hochbedeutsamen Orts erreicht werden“ sollte (vgl. LDA 2025: S. 2).

Aus Sicht des Denkmalschutzes wäre die auch in den Workshops diskutierte Sichtbarmachung der räumlichen Dimension der Anlage und die Wiederherstellung des Sinnzusammenhangs der beiden Teilbereiche, die derzeit durch die Auffahrt zum Supermarkt unterbrochen werden, wünschenswert (vgl. ebd.). Unabhängig von den Realisierungschancen wurde zur Veranschaulichung die Visualisierung der Vorzugsvariante entsprechend ohne Supermarkt-Zufahrt von der Ellen-Epstein-Straße aus visualisiert (s. Abb. 36).

„Nachträglich eingebrachte Elemente, wie Zäune und Geländer, sollten zur Klärung der Situation zurückgebaut werden. Zusätzliche bauliche Elemente, die der Erläuterung und der künstlerischen Gestaltung des Orts dienen, sollten sparsam verwendet werden und die Erfahrbarkeit der originalen Spuren nicht beeinträchtigen oder verunklären“ (ebd.).

6.3. Ausstellungs- und Vermittlungskonzept

Im Mittelpunkt der Vermittlung sollen die einzelnen Schicksale stehen, die stellvertretend den zahllosen Opfern einen Namen und ein Gesicht

geben – woher kamen die Menschen, wohin wurden sie deportiert. Die Zahlen und Fakten zur Deportation von 30.000 Juden und Jüdinnen von Moabit aus werden in den historischen Kontext eingebettet und zeigen die Relevanz zu anderen Deportationsorten in Berlin. Auf dem Gelände des erweiterten Gedenkortes stehen in allen dargestellten Varianten selbsterklärende Informationsträger mit Texten und Fotos.

Die Geschichte des Ortes ist ein Kapitel für sich und kann auf dem erweiterten Areal, z. B. auf der Deportationsrampe, dargestellt werden. Diese Vertiefungsstationen können als medial bespielte Elemente ausgeführt sein und durch weitere Informationen ergänzt werden, die per QR-Codes über das eigene digitale Endgerät abrufbar sind.

Das erweiterte Denkmalsgelände wird in der Vorzugsvariante 2 durch die Zufahrt zum Lebensmittel-discounter unterbrochen. Um dennoch den Gedenkort in seiner gesamten Dimension und als zusammenhängendes Areal erkennen und erfahren zu können, ist es aus Sicht der Ersteller der Machbarkeitsstudie unbedingt erforderlich eine visuelle Klammer durch die Installation von architektonischen Elementen zu schaffen. Ein durchgehendes Element in einer entsprechenden Höhe hat zusätzlich eine Fernwirkung, die mit den Werbeschilder der verschiedenen ansässigen Unternehmen um Aufmerksamkeit konkurrieren kann. So wird auf den bisher eher unscheinbaren Gedenkort aufmerksam gemacht.

Für eine vertiefende Beschäftigung mit dem historischen Ort und den individuellen Schicksalen gibt es die Möglichkeit regelmäßige Gruppenführung über das Gelände in Verknüpfungen mit Schulen, Vereinen und Privatinitiativen anzubieten.

Die Details des Ausstellungskonzepts sind, ebenso wie die Gestaltung des Gedenkortes, im Rahmen eines Wettbewerbs zu konkretisieren. Vor diesem Hintergrund sind die hier dargestellten Ansatzpunkte für ein Vermittlungskonzept als Anregung und mögliche Rahmensetzung für einen im Anschluss an die Machbarkeitsstudie durchzuführenden Wettbewerb zu verstehen (s. Kap. 8).

Gesamtperspektive - Variante 1 ohne Lidl-Zufahrt



Abb. 36: Gesamtperspektive der Variante 1 ohne Lidl-Zufahrt, eigene Darstellung

7. UMSETZUNG UND KOSTEN



7.1. Überschlägige Kostenschätzung Errichtung

Die Kosten für die Umsetzung der Vorzugsvariante 2 sowie der Variante 0 wurden auf Grundlage des Baukostenindex (BKI) sowie anhand von Erfahrungswerten aus vergleichbaren Projekten und Preislisten überschlägig geschätzt. Eine detailliertere Aufschlüsselung der einzelnen Positionen ist dem Anhang der Machbarkeitsstudie zu entnehmen.

Kostenschätzung - Vorzugsvariante 2

Kostengruppen Oberebenen	Kostengruppen Unterebenen	Beschreibung	Kosten
100			nicht einbezogen
200			nicht einbezogen
300			nicht einbezogen
400			nicht einbezogen
500	510	Oberboden lösen, lagern, auffüllen, entsorgen; Bodenprobe	41.462,50
	530	Großsteinpflaster und Betonplatten einbauen	251.885,00
	540	Geländer, Corten-Stahl-Wetterschutzelemente liefern bzw. konstruieren und einbauen	305.948,64
	550	Mastleuchten und Leuchtband liefern und einbauen	9.105,00
	560	Infoband und Corten-Stahl-Gedenktafeln konstruieren und einbauen; Parkbänke, Abfallbehälter und Betonwinkel liefern und einbauen	156.402,30
	570	Vegetationsflächen vorbereiten; Bäume, Heckengehölze und Bodendecker liefern und einbauen; Fertigstellungspflege	197.227
	590	Baustelleneinrichtung; Rodung von Gehölzen; Baufeldfreimachung; Schotter, Betonmauer, Betonelemente, altes Fundament vom Lidl-Schild, Maschendrahtzaun abbrechen bzw. abbauen und entsorgen; Betonplatten, Großsteinpflaster, Oberboden lösen bzw. abbrechen und lagern	288.334,00
Gesamt			1.250.364,44
8% unvorhergesehene Kosten (Netto)			100.029,16
	590	Restauration Deportationsrampe	2.001.051,11
600		Abwicklung Kunstwettbewerb; Umsetzung Siegerentwurf; Materialkosten; Honorar für Künstler	370.000,00
700		Honorar Landschaftsarchitekten	544.274,00
Gesamt Netto			4.265.718,71
Gesamt Brutto			5.076.205,26

Die Bruttogesamtkosten für die Umsetzung der Vorzugsvariante 2 belaufen sich nach der vorgenommenen Schätzung auf rund 5.075.000 Euro. Darin sind gegebenenfalls anfallende Kosten für einen erforderlichen Grundstückserwerb nicht enthalten. Ebenso ist zu beachten, dass sich die Kostenschätzung auf heutige Baukosten bezieht und somit in Zukunft an die Entwicklung der Baukosten anzupassen ist.

Hervorzuheben ist der auf die Restauration und Sicherung der Deportationsrampe entfallende Kostenanteil von rund 40 % der prognostizierten Herstellungskosten, d. h. rund 2.000.000 Euro.

Die Umsetzung der Vorzugsvariante 2 erfordert den Zugriff auf bisher in Privateigentum befindliche Grundstücksteilflächen in einem Umfang von insgesamt 2.590 m². In der Kostenkalkulation sind die Kosten für einen Erwerb dieser Flächen nicht enthalten, da sich bezüglich der Sicherung einer dauerhaften Nutzbarkeit dieser erforderlichen Grundstücksteile unterschiedliche Ansätze verfolgen lassen. Alternativ zu einem Kauf könnte eine dauerhafte Sicherung der Nutzbarkeit der erforderlichen Flächen auch im Rahmen

von vertraglichen Vereinbarungen erfolgen (s. Kap. 8).

Wesentliche Rahmenbedingungen, die den Grundstückswert bestimmen, sind einerseits die planungsrechtliche Einordnung (gewerbliche Baufläche und Lage im Innenbereich) bzw. das sich aus dem laufenden Bebauungsplan-Verfahren ergebende Art und Maß der zulässigen Nutzung. Andererseits ist eine gewerbliche Nutzung der in der Vorzugsvariante überplanten privaten Flächen aufgrund der Anforderungen des Denkmalschutzes nur sehr eingeschränkt bzw. gar nicht möglich. Des Weiteren stellt die denkmalgeschützte Deportationsrampe mit ihrem oben dargestellten Sanierungs- und Unterhaltungsaufwand eine erhebliche Belastung der Grundstücke bzw. für die Grundstückseigentümer:innen dar.

Ein exakter Grundstückswert, der möglichen Verhandlungen über den Flächenerwerb zugrunde gelegt werden kann, ist vor diesem Hintergrund im Vorfeld der Aufnahme von Grundstücksverhandlungen zu bestimmen.

Kostenschätzung - Variante 0

Kostengruppen Oberebenen	Kostengruppen Unterebenen	Beschreibung	Kosten
100			nicht einbezogen
200			nicht einbezogen
300			nicht einbezogen
400			nicht einbezogen
500	510	Oberboden lösen, lagern, auffüllen, entsorgen; Bodenprobe	6.250,00
	530	Großsteinpflaster einbauen	7.600,00
	540	Corten-Stahl-Wetterschutzelemente konstruieren und einbauen	150.000,00
	560	Abfallbehälter liefern und einbauen	328,90
	590	Baustelleneinrichtung; Baufeldfreimachung; Großsteinpflaster, Oberboden lösen bzw. abrechen und lagern	4.720,00
Gesamt			168.570,00
5 % unvorhergesehene Kosten (Netto)			8.428,50
	590	Restauration Deportationsrampe	688.416,00
600		Abwicklung Kunstwettbewerb; Umsetzung Siegerentwurf; Materialkosten; Honorar für Künstler	100.000,00

Kostengruppen Oberebenen	Kostengruppen Unterebenen	Beschreibung	Kosten
700		Honorar Landschaftsarchitekten	25.651,70
Gesamt Netto			991.066,20
Gesamt Brutto			1.179.368,78

Die Bruttogesamtkosten für die Umsetzung der Variante 0 belaufen sich auf rund 1.180.000 Euro. Wenn man die gesamten baulichen Maßnahmen bewertet, kann ein Kostenaufwand von ca. 170.000 Euro brutto angenommen werden. Ein beschränkter Wettbewerb für die Gestaltung der Informationselemente kann mit ca. 18.000 Euro brutto veranschlagt werden. Die Kosten für die Umsetzung der zusätzlichen Informationselemente – inklusive Materialien – kann mit ca. 52.000 Euro angenommen werden. Dazu kommen die Honorare für die Künstler in Höhe von etwa 30.000 Euro.

Besonders hervorzuheben ist der Kostenanteil für die Restauration und Sicherung der Deportationsrampe, der mit ca. 58 % der geschätzten Gesamtkosten rund 688.000 Euro beträgt.

7.2. Kostenschätzung Betrieb

Die jährlichen Kosten für die Unterhaltungspflege der Grün- und Freiflächen für die Variante 0 betragen überschlägig 20.000 € Netto (23.000 € Brutto) und für die Vorzugsvariante 2 rund 32.000 € Netto (39.000 € Brutto).

Darin sind die folgenden Pflegemaßnahmen enthalten:

- Reinigung der Wege,
- Müllentsorgung,
- Vandalismusbeseitigung,
- Grünflächenpflege,
- Heckenschnitt (nur Variante 2) sowie
- Pflege und Wässern der Bäume.

Die der Kostenschätzung zugrundeliegenden Werte und Annahmen sowie deren Zusammensetzung sind den nachfolgenden Kalkulationstabellen zu entnehmen.

Jährliche Kosten für die Erhaltungspflege - Vorzugsvariante 2

	Pflegemaßnahmen	Beschreibung	m	m ²	Stk.	EP (€)	Summe (€)
1	Reinigung der Wege	Reinigung der Wegeflächen (Fläche aus Betonplatten, Weg aus Großsteinpflaster, Weg aus Gussbeton) und Entfernen von Aufwuchs mit einem Kercher, 1x pro Jahr, 3 Tage Arbeitsdauer; inklusive Arbeitsgerät. Bei Großsteinpflaster und Betonplatten nach Bedarf mit geeignetem Gerät nacharbeiten.		2.308,00		pauschal	5.000,00
2	Müllentsorgung	Entleeren der Müllbehälter und Entsorgung von Abfall, 1 x pro Woche 7 Stück			336,00 Leerungen	20,00	
3	Vandalismusbeseitigung	Beseitigung von Vandalismusschäden				pauschal	5.000,00

	Pflegemaßnahmen	Beschreibung	m	m²	Stk.	EP (€)	Summe (€)
4	Grünflächenpflege	Erhaltungspflege gemäß DIN 18919. Pflegemaßnahmen sind nur von fachlich qualifizierten Mitarbeitern durchzuführen, 5 Pflegegänge jährlich. Zu den Pflegemaßnahmen gehören: <ul style="list-style-type: none"> Entfernen von unerwünschtem Aufwuchs sowie unerwünschten Arten Beseitigen von Laub und abgestorbenen Pflanzenteile Entfernen von Unrat und Steinen 		1.139,72		2,50	2.849,30
5	Heckenschnitte	Erhaltungspflege gemäß DIN 18919. Pflegemaßnahmen sind nur von fachlich qualifizierten Mitarbeitern durchzuführen, 2 Pflegegänge jährlich. Zu den Pflegemaßnahmen gehören: <ul style="list-style-type: none"> Verjüngungsschnitt Formschnitt 	60,60			15,00	909,00
6	Baumpflege	Erhaltungspflege gemäß DIN 18919. Pflegemaßnahmen sind nur von fachlich qualifizierten Mitarbeitern durchzuführen, 5 Pflegegänge jährlich. Zu den Pflegemaßnahmen gehören: <ul style="list-style-type: none"> Kronenschnitt und Kronensicherung Wundbehandlung und Entfernen von unerwünschten Austrieben 			64,00	150,00	9.600,00
7	Bäume wässern	5 Bewässerungsgänge pro Jahr, Diese sind unverzüglich schriftlich anzuzeigen. Ohne Nachweis der Durchführung erfolgt keine Vergütung. Die Abrechnung erfolgt nach Anzahl der tatsächlich erfolgten Arbeitsgänge. Wasserkosten gehen zu Lasten des AG, Hydranten im öffentlichen Straßenland			64,00	45,00	2.880,00
	Gesamtkosten für Erhaltungspflege - jährlich						
	Netto						32.958,30
	Brutto						39.220,38

Jährliche Kosten für die Erhaltungspflege - Variante 0

	Pflegemaßnahmen	Beschreibung	m	m²	Stk.	EP (€)	Summe (€)
1	Reinigung der Wege	Reinigung der Wegeflächen (Weg aus Großsteinpflaster) und Entfernen von Aufwuchs mit einem Kercher, 1x pro Jahr, 1 Tag Arbeitsdauer; inklusive Arbeitsgerät. Bei Großsteinpflaster und Betonplatten nach Bedarf mit geeignetem Gerät nacharbeiten.		717,00		pauschal	1.550,00
2	Müllentsorgung	Entleeren der Müllbehälter und Entsorgung von Abfall 1 x pro Woche; 2 Stk.			96,00 Leerungen	20,00	1.920,00

	Pflegemaßnahmen	Beschreibung	m	m²	Stk.	EP (€)	Summe (€)
3	Vandalismusbeseitigung	Beseitigung von Vandalismusschäden		1.400,00		pauschal	5.000,00
4	Grünflächenpflege	Erhaltungspflege gemäß DIN 18919. Pflegemaßnahmen sind nur von fachlich qualifizierten Mitarbeitern durchzuführen, 5 Pflegegänge jährlich. Zu den Pflegemaßnahmen gehören: <ul style="list-style-type: none"> Entfernen von unerwünschtem Aufwuchs sowie unerwünschten Arten Beseitigen von Laub und abgestorbenen Pflanzenteile Entfernen von Unrat und Steinen 		682,00		10,00	6.820,00
5	Baumpflege	Erhaltungspflege gemäß DIN 18919. Pflegemaßnahmen sind nur von fachlich qualifizierten Mitarbeitern durchzuführen, 5 Pflegegänge jährlich. Zu den Pflegemaßnahmen gehören: <ul style="list-style-type: none"> Kronenschnitt und Kronensicherung Wundbehandlung und Entfernen von unerwünschten Austrieben 			22,00	150,00	3.300,00
6	Bäume wässern	5 Bewässerungsgänge pro Jahr, Diese sind unverzüglich schriftlich anzuzeigen. Ohne Nachweis der Durchführung erfolgt keine Vergütung. Die Abrechnung erfolgt nach Anzahl der tatsächlich erfolgten Arbeitsgänge. Wasserkosten gehen zu Lasten des AG, Hydranten im öffentlichen Straßenland			22,00	45,00	990,00
	Gesamtkosten für Erhaltungspflege - jährlich						
	Netto						19.580,00
	Brutto						23.300,20

8. UMSETZUNGSSCHRITTE UND MAßNAHMEN

Die Vorzugsvariante 2 sowie die Variante 0 zeigen Möglichkeiten zur zukünftigen Entwicklung des bestehenden Gedenkorts Güterbahnhof Moabit auf und untersetzen diese mit erforderlichen Finanzierungsbedarfen. Davon ausgehend werden nachfolgend die erforderlichen weiteren Schritte und Maßnahmen für die Umsetzung einer Gedenkort-Erweiterung beschrieben und konkrete Aufgaben sowie mögliche Akteure benannt.

Die verschiedenen Schritte bauen dabei zwar aufeinander auf, stehen jedoch in einer engen Abhängigkeit zueinander. So bildet z.B. die Klärung der Finanzierung eine wichtige Voraussetzung für alle weiteren Schritte, zugleich wirkt sich aber bspw. der Flächenerwerb auch auf den Finanzierungsbedarf aus.

Im Rahmen des Erarbeitungsprozesses konnten Grundlagen für die Umsetzung gelegt werden, zugleich war aber an verschiedenen Stellen eine weiterführende Konkretisierung einzelner Schritte und eine Bewertung der Machbarkeit nicht möglich, da es teilweise an Ansprechpersonen und Zuständigkeiten in den verschiedenen Verwaltungseinheiten mangelte. So konnte vor allem der Flächenerwerb bzw. die vertragliche Sicherung der Nutzung privater Grundstücke nicht im Detail mit den gesprächsbereiten Eigentümer:innen geklärt werden, da es hierfür an einem entsprechenden politischen Beschluss fehlte. Es

8

werden daher nachfolgend nicht nur der aktuelle Stand und die Aufgaben beschrieben, sondern auch die erforderlichen Voraussetzungen für eine erfolgreiche Umsetzung benannt.

Bei einzelnen Maßnahmen und Schritten bedarf es zudem einer weiteren Konkretisierung im weiteren Projektverlauf. So hängt das Betreiberkonzept von verschiedenen Rahmenbedingungen ab, insbesondere von der Ausgestaltung und dem Umfang einer Erweiterung des Gedenkorts sowie der vorab erforderlichen Klärung von Zuständigkeiten und Aufgabenverteilungen. Hier werden daher Möglichkeiten und Ansatzpunkte aufgezeigt, die die Basis für spätere Ausarbeitungen bilden können.

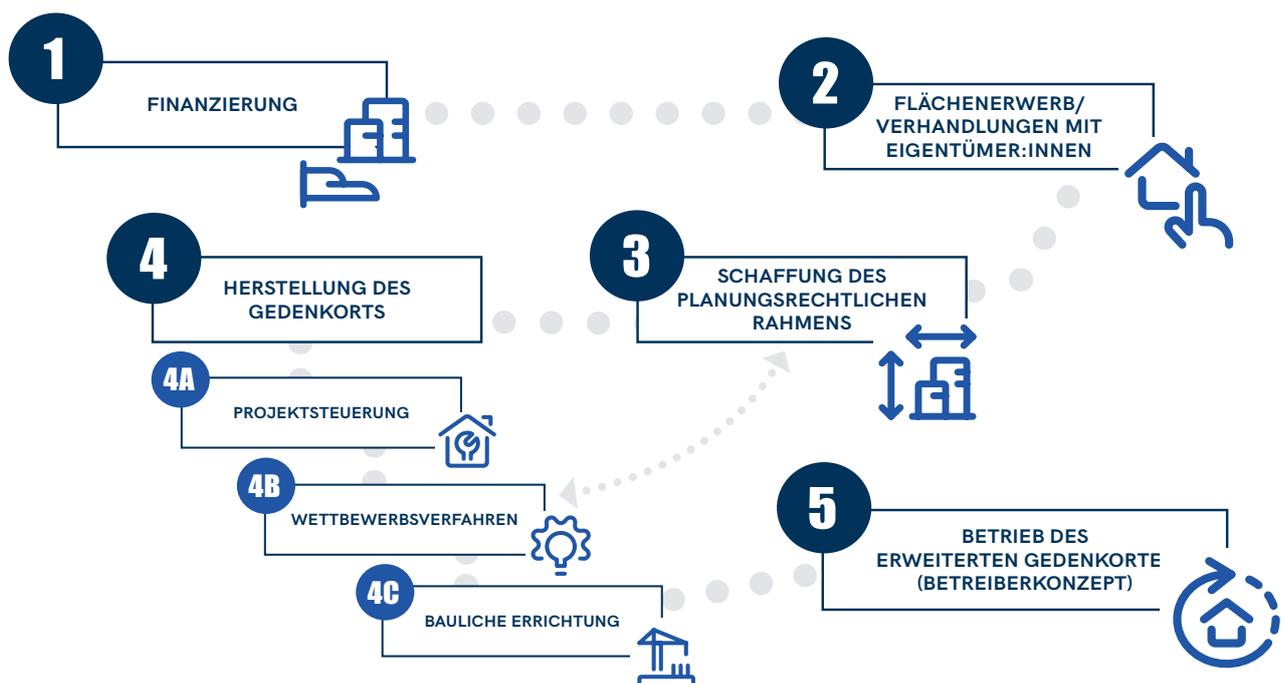


Abb. 33: Umsetzungsschritte, eigene Darstellung

1

FINANZIERUNG



Die vorliegende Machbarkeitsstudie ermittelt erstmalig Kosten für die Herrichtung und den Betrieb eines erweiterten Gedenkorts Güterbahnhofs Moabit. Auf dieser Grundlage gilt es nun in einem weiteren Schritt die Finanzierungsmöglichkeiten auf den verschiedenen räumlichen Ebenen (Bezirk, Land und Bund) zu prüfen und ggf. ein geeignetes Förderprogramm für die Herstellung zu identifizieren.

Teilschritte/Aufgaben:

- Prüfung verschiedener Finanzierungsmöglichkeiten und ggf. geeigneter Förderprogramme des Bundes und der EU
- Beantragung von Fördermitteln bzw. Sicherung über entsprechende Haushaltspositionen
- Ermittlung eines möglichen Umsetzungszeitraums in engem Abgleich mit Finanzplanungen

Ziel:

- Identifikation und Sicherung der Finanzierung von Errichtung sowie dauerhaftem Betrieb des erweiterten Gedenkort

Prämissen/Voraussetzungen:

- Entscheidung über die umzusetzende Variante durch entsprechende politische Beschlussfassung
- Herausforderung der aktuellen Haushaltssituation ermöglicht ggf. nur eine mittel- bis längerfristige Finanzierung

Mögliche Akteure:

- Land Berlin (SenFin, SenKultGZ), Bezirksamt Mitte sowie ggf. Bund und EU

2

FLÄCHENERWERB/ VERHANDLUNGEN MIT EIGENTÜMER:INNEN



Die Machbarkeitsstudie sieht, ausgehend von den identifizierten Anforderungen und Bedarfen an einen neuen Gedenkort, die Errichtung eines öffentlichen Gedenkort auf den heute in privatem Eigentum befindlichen Flächen des Denkmalbereichs vor. Die Schaffung eines öffentlichen, frei zugänglichen Gedenkort erfordert – neben der planungsrechtlichen Sicherung – den Erwerb der entsprechenden Grundstücksteilflächen oder die Sicherung einer dauerhaften öffentlichen Nutzung über entsprechende vertragliche Vereinbarungen mit den privaten Grundstückseigentümer:innen.

Der Erarbeitungsprozess der Machbarkeitsstudie zeigte, dass die Eigentümer:innen grundsätzlich bereit sind, über einen Verkauf oder eine dauerhafte Bereitstellung der betreffenden Grundstücksteile zu sprechen. Für weitere Konkretisierungen fehlt es bisher jedoch an einem legitimierten Akteur/Verhandlungspartner auf Seiten des Bezirks bzw. Landes.

Teilschritte/Aufgaben:

- Festlegung eines Verantwortlichen und der weiteren Beteiligten sowie deren politischer Legitimierung
- Entscheidung für eine Erweiterung als Voraussetzung für Verhandlungen mit den Eigentümer:innen
- Entscheidung, ob Flächenerwerb oder eine vertragliche Flächensicherung erfolgen soll
- Aufnahme von Verhandlungen mit Eigentümer:innen

Ziel:

- Sicherung der privaten Flächen für die Errichtung eines öffentlichen Gedenkort

Prämissen/Voraussetzungen:

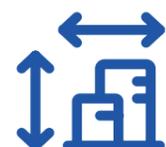
- Verhandlungsbereitschaft der Eigentümer:innen (2 von 3 Eigentümer:innen haben im bisherigen Prozess wiederholt ihre Bereitschaft signalisiert)
- Entwicklungsvorstellungen der Eigentümer:innen zur zukünftigen baulichen Entwicklung und Nutzung ihrer Grundstücksflächen

Mögliche Akteure:

In Abhängigkeit von der Art der Flächensicherung: Erwerb muss durch das Land Berlin erfolgen, vertragliche Vereinbarungen können auch vom Bezirk geschlossen werden.

3

SCHAFFUNG DES PLANUNGSRECHTLICHEN RAHMENS



Zur Realisierung der angestrebten Erweiterung des Gedenkort als öffentlicher, frei zugänglicher Ort empfiehlt sich eine entsprechende planungsrechtliche Festsetzung für die Flächen des Denkmalbereichs. Der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan sollte die für die Gedenkort-Erweiterung vorgesehenen Flächen sowie den bestehenden Gedenkort mit Zuwegung planungsrechtlich sichern und entsprechend der Ergebnisse des Wettbewerbsverfahrens (vgl. Maßnahme 4 B) festsetzen.

Denkbar wäre bspw. eine Festsetzung als Gemeinbedarfsfläche mit Zweckbestimmung „Gedenkort Deportation“, wobei die angestrebte Art der Nutzung im Verfahren zu prüfen und festzulegen wäre. Eine solche Festsetzung würde nicht nur die angestrebte Art der Nutzung, sondern auch die Verantwortlichkeit der öffentlichen Hand (hier zunächst des Bezirks) für den Ort und seine Nutzung definieren. Zugleich ergibt sich mit einer solchen Festsetzung auch ein Übernahmeanspruch für die betroffenen privaten Flächeneigentümer. Die Festsetzung als Gemeinbedarfsfläche erscheint daher nur sinnvoll, wenn tatsächlich die Erweiterung des Gedenkort vorgesehen ist.

Die Aufstellung eines Bebauungsplans bietet darüber hinaus aber auch weitere Vorteile, so wird ein Entwicklungsrahmen für das Gewerbegebiet – insbesondere hinsichtlich Art und Maß der zulässigen baulichen Nutzung – definiert, der den privaten Eigentümer:innen und ansässigen Unternehmen Planungssicherheit für zukünftige Entwicklungen bietet.

Teilschritte/Aufgaben:

- Fortführung des laufenden Bebauungsplanverfahrens zur planungsrechtlichen Sicherung des Bereichs der räumlichen Erweiterung des Gedenkort (Denkmalbereich)

Ziel:

- Planungsrechtliche Sicherung der privaten Flächen für die Errichtung eines öffentlichen Gedenkort
- Schaffung von Planungssicherheit für Eigentümer:innen und ansässige Unternehmen

Prämissen/Voraussetzungen:

- Verhandlungsbereitschaft der Eigentümer:innen (2 von 3 Eigentümer:innen haben im bisherigen Prozess wiederholt ihre Bereitschaft signalisiert)
- Entwicklungsvorstellungen der Eigentümer:innen zur zukünftigen baulichen Entwicklung und Nutzung ihrer Grundstücksflächen

Mögliche Akteure:

- Bezirksamt Mitte, Fachbereich Stadtplanung

4

HERSTELLUNG DES GEDENKORTS (FEDERFÜHRUNG)

Im Anschluss an die Schaffung der erforderlichen Grundlagen, d. h. die Schaffung der eigentumsrechtlichen, planungsrechtlichen und finanziellen Voraussetzung für eine räumliche Erweiterung des Gedenkortes, kann eine Konkretisierung der in der vorliegenden Machbarkeitsstudie skizzierten Gedenkorterweiterung erfolgen.

Erfahrungen aus vergleichbaren Projekten der öffentlichen Hand zeigen, dass es für die Steuerung des gesamten Prozesses von der Konkretisierung der Planung und der Durchführung eines Wettbewerbsverfahrens bis hin zur Vergabe von erforderlichen Bauleistungen eines zentralen Akteurs bedarf, der über entsprechende Erfahrungen in der Realisierung von baulichen bzw. freiraumgestalterischen Projekten verfügt. Diese zentrale Rolle kann sowohl aus der Verwaltung heraus übernommen werden als auch durch einen beauftragten Dritten, z. B. eine landeseigene Gesellschaft.

4A

PROJEKTSTEUERUNG

Die Realisierung eines solchen Verfahrens erfordert über den gesamten Planungs- und Umsetzungsprozess hinweg eine einheitliche Projektsteuerung, die sowohl die Vergabe von Leistungen übernimmt als auch die Abstimmungen mit der Politik sowie ein fortlaufendes Projektcontrolling.



4B

WETTBEWERBSVERFAHREN

Ausgehend von der Machbarkeitsstudie ist ein Wettbewerbsverfahren zur Konkretisierung der landschaftsplanerischen Gestaltung sowie der Ausstellungsgestaltung durchzuführen. Die in diesem Zusammenhang zu erbringenden Leistungen umfassen die gesamte Wettbewerbsdurchführung von der Erstellung der Wettbewerbsunterlagen über die Einbindung der Fachstellen bis zur Durchführung der Jurysitzung.



4C

BAULICHE ERRICHTUNG

Ausgehend von den Wettbewerbsergebnissen sind die Planungen bis hin zu einer Ausführungsplanung zu konkretisieren und anschließend auch baulich umzusetzen. Hier bedarf es vor allem der Ausschreibung der erforderlichen Planungs- und Bauleistungen sowie auch deren Überwachung, anschließender Abnahme und Abrechnung.



BETRIEB DES ERWEITERTEN GEDENKORTES (BETREIBERKONZEPT)

5



Alle in der Machbarkeitsstudie entwickelten Varianten verfolgen das Ziel der Schaffung eines öffentlich zugänglichen Gedenkortes Güterbahnhof Moabit, der Raum für Information, Bildung und Gedenken bietet. Die Varianten sehen jeweils die Schaffung eines begehbaren Gedenkortes vor und verzichten bewusst auf zusätzliche Räumlichkeiten und Ausstellungselemente, die eine dauerhafte personelle Präsenz vor Ort erfordern. Auch bei den Grünflächen wurde Wert auf eine pflegeleichte Gestaltung gelegt.

Für die Phase des Betriebs lassen sich daher grundsätzlich drei Aufgabenfelder unterscheiden: der bauliche Unterhalt und die landschaftsgärtnerische Pflege, die inhaltliche Verantwortlichkeit für den Ort und die dort stattfindenden Ausstellungen sowie die Durchführung von Führungen und Veranstaltungen. Die Aufgaben des Betriebs lassen sich entsprechend auf mehrere Akteure aufteilen oder alternativ auch aus einer Hand erbringen.

Aufgaben:

1. Baulicher Unterhalt und landschaftsgärtnerische Pflege
2. Inhaltliche Verantwortlichkeit: Kuratierung des Gedenkortes und von (wechselnden) Ausstellungen, Koordination von Führungen und Veranstaltungen, Öffentlichkeits- und Informationsarbeit, ...
3. Durchführung von Führungen, Veranstaltungen etc.

Erforderliche Ressourcen - Vorzugsvariante:

1. 39.220 Euro für Unterhaltspflege sowie Budget für punktuelle Erneuerungen, Nachpflanzungen etc.
2. Wissenschaftliche Mitarbeiter:in sowie Budget für Öffentlichkeitsarbeit, Umsetzung neuer Ausstellungsinhalte etc.

Erforderliche Ressourcen - Variante 0:

1. 23.300 Euro für Unterhaltspflege sowie Budget für punktuelle Erneuerungen, Nachpflanzungen etc.
2. Wissenschaftliche Mitarbeiter:in sowie Budget für Öffentlichkeitsarbeit, Umsetzung neuer Ausstellungsinhalte etc.

Nächste Schritte:

Ein Betreiber des Ortes konnte im bisherigen Prozess nicht identifiziert werden. Den verschiedenen in den Runden Tisch eingebundenen Akteuren fehlen die erforderlichen Ressourcen bzw. sehen sie aufgrund ihrer inhaltlichen Ausrichtung (Stiftungszweck etc.) keine Zuständigkeit für den Betrieb des Gedenkortes.

Es gilt daher im weiteren Prozess verschiedene Ansätze für einen Betrieb - auch unter Einbindung der privaten Akteure, von Stiftungen sowie der Zivilgesellschaft - zu prüfen. In der Anlage sind beispielhaft rechtliche Konstruktionen und Aufgabenverteilungen aufgezeigt, wie sie an anderen Standorten umgesetzt werden.

9. FAZIT UND AUSBLICK

Im Rahmen der Erarbeitung der vorliegenden Machbarkeitsstudie wurden die grundsätzlich bestehenden Möglichkeiten einer räumlichen Erweiterung und inhaltlichen Ergänzung des bestehenden Gedenkorts Güterbahnhof Moabit auf ihre Realisierbarkeit hin untersucht. Die erarbeiteten Varianten geben ein erstes Bild einer zukünftigen Entwicklung des Gedenkorts und benennen die jeweiligen Kosten für Planung und Errichtung sowie den späteren Betrieb und Unterhalt.

Das Votum für eine Umsetzung der Vorzugsvariante 2 durch die Mitglieder des Runden Tisches, der als Beteiligungsgremium die Bemühungen um die Entwicklung des Gedenkorts bereits seit mehreren Jahren aktiv begleitet, zeigt eine gemeinsame Zielvorstellung der Entwicklung und schafft die Voraussetzung für weitere Schritte hin zu einer Realisierung.

Für die Bearbeitung der in der Studie dargestellten Umsetzungsschritte und Maßnahmen Bedarf es zunächst entsprechender politischer Beschlüsse. Die nachfolgende Klärung von Finanzierungsmöglichkeiten sowie des Zugriffs bzw. Erwerbs der privaten Grundstücksflächen sind wesentliche Voraussetzungen für eine anschließende Herstellung und den Betrieb des Gedenkorts.

Die Machbarkeitsstudie zeigt die weiteren erforderlichen Aktivitäten für die Realisierung einer Erweiterung des Gedenkorts Güterbahnhof Moabit und benennt insbesondere die verschiedenen Voraussetzungen. Mit der Visualisierung der Vorzugsvariante 2 wurde zudem eine wichtige Grundlage für die Diskussion über die Ausgestaltung eines zukünftigen Gedenkorts geschaffen. Die Visualisierung kann und soll auch der Kom-

munikation der Entwicklungsmöglichkeiten dienen, jedoch nicht die Ergebnisse eines zukünftigen Wettbewerbsverfahrens vorwegnehmen.

An die gute Zusammenarbeit mit verschiedenen engagierten Akteuren aus Initiativen, Museen und Gedenklandschaft sowie den privaten Grundstückseigentümer:innen kann im Rahmen der Realisierung einer Erweiterung des Gedenkorts Güterbahnhof Moabit angeknüpft werden. Eine Fortführung des Runden Tisches als etabliertes Austausch- und Beratungsgremium ermöglicht eine gemeinsame Reflexion des Projekts, kann wichtige inhaltliche Impulse geben und den Bezirk Mitte und das Land Berlin beratend unterstützen.



10. VERZEICHNISSE

10.1. Abbildungen

Abb. 1	Blick auf die aktuelle Gedenkstätte gestaltet vom raumlaborberlin, eigene Abbildung	5
Abb. 2	Anmerkungen zu verschiedenen Entwicklungsvarianten im Rahmen des 2. Workshops, eigene Abbildung.....	6
Abb. 3	Übersicht Bearbeitungsprozess und Leistungsbausteine der Machbarkeitsstudie.....	7
Abb. 4	Einordnung im städtischen Kontext, Geoportal / Digitale farbige TrueOrthophotos 2024, bearbeitet durch LOKATION:S	8
Abb. 5	Überblick Gedenkstätte, Geoportal / Digitale farbige TrueOrthophotos 2024 & ALKIS Berlin, bearbeitet durch LOKATION:S.....	9
Abb. 6	Laderampe, Gleise und Deportationsrampe des Gleises 69 Güterbahnhofs Moabit, Januar 1993, Andreas Szagun.....	11
Abb. 7	Einweihung der Skulptur „Treppe ins Nichts“ von Volkmar Haase auf der Putlitzbrücke, Oktober 1987, Andreas Szagun	11
Abb. 8	Lageplan und Bestand Gedenkort Güterbahnhof Moabit, eigene Darstellung.....	13
Abb. 9	Auszug aus dem Flächennutzungsplan Berlin.....	14
Abb. 10	Auszug aus dem Baunutzungsplan Berlin.....	14
Abb. 11	Auszug aus dem Wirtschaftsflächenkonzept Mitte.....	15
Abb. 12	Einzeldenkmal mit Denkmalbereich, eigene Darstellung	15
Abb. 13	Flächengrößen, eigene Darstellung.....	16
Abb. 14	Eigentumsverhältnisse, eigene Darstellung	16
Abb. 15	D3-Ansicht des Gedenkorts mit Simulation eines möglichem Neubauvorhaben auf dem westlichen Grundstück, eigene Darstellung.....	17
Abb. 16	Zufahrtsrampe LIDL, eigene Aufnahme	18
Abb. 17	Deportationsrampe im ungestalteten Bereich, eigene Abbildung.....	19
Abb. 18	Anforderungen und Prämissen der Gedenkort-Erweiterung, eigene Darstellung	21
Abb. 19	Gesamtperspektive der Variante 2, eigene Darstellung	23
Abb. 20	Piktogramm Erschließung, eigene Darstellung	24
Abb. 21	Piktogramm Nutzungskonzept, eigene Darstellung	25
Abb. 22	Lageplan der Variante 2, eigene Darstellung.....	26
Abb. 23	Perspektive 1, eigene Darstellung.....	27
Abb. 24	Perspektive 2, eigene Darstellung.....	27
Abb. 25	Perspektive 3, eigene Darstellung.....	28
Abb. 26	Perspektive 4, eigene Darstellung.....	28
Abb. 27	Perspektive 5, eigene Darstellung.....	29
Abb. 28	Perspektive 6, eigene Darstellung.....	29
Abb. 29	Perspektive 7, eigene Darstellung.....	30

Abb. 30	Perspektive 8, eigene Darstellung	30
Abb. 31	Perspektive 9, eigene Darstellung	31
Abb. 32	Perspektive 10, eigene Darstellung.....	31
Abb. 33	Perspektive 11, eigene Darstellung.....	32
Abb. 34	Perspektive 12, eigene Darstellung.....	32
Abb. 35	Gesamtperspektive der Variante 1, eigene Darstellung	34
Abb. 36	Gesamtperspektive der Variante 1 ohne Lidl-Zufahrt, eigene Darstellung	36

10.2. Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildungsverzeichnis
AG	Auftraggeber
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
DIN	Deutsche Industrie-Norm
e. V.	eingetragener Verein
EP	Einzelpreis
evtl.	eventuell
ff.	fortfolgende
FNP	Flächennutzungsplan
GFZ	Geschossflächenzahl
ggf.	gegebenenfalls
Kap.	Kapitel
LAGA TR Boden	Länderarbeitsgemeinschaft - Technische Regeln Boden
LDA	Landesdenkmalamt
LED	Leuchtdiode
m	Meter
m ²	Quadratmeter
m ³	Kubikmeter
Nr.	Nummer
NS	Nationalsozialismus
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PAK	
PKW	Personenkraftwagen
s.	siehe
SENFin	Senatsverwaltung für Finanzen
SENKultGZ	Senatsverwaltung für Kultur und Gesellschaftlichen Zusammenhalt
Stk	Stück

StU	Stammumfang
u. ä.	und Ähnlichem
vgl.	vergleiche
z. B	zum Beispiel
z. T.	zum Teil

10.3. Quellen

- Szagun, Andreas (2022): Deportationsgleise auf dem Güterbahnhof Moabit (Gutachten), Berlin.
- Dettmer, Gottwaldt, Schulle (2006): Forschungsgutachten zur Geschichte des Güterbahnhofs Berlin-Moabit unter schwerpunktmäßiger Berücksichtigung der Geschichte der Deportation der Berliner Juden von den Gleisen 69, 81 und 82., Berlin.
- Oberbaum GmbH (2018): Bericht zur Vorplanung durch Restaurierung am Oberbaum GmbH, Berlin.
- Nutzungskonzept Gedenkort Güterbahnhof Berlin-Moabit, Mai 2022.
- Landesdenkmalamt (2018): Erläuterungsbogen Landesdenkmalamt, Deportationsanlagen auf dem ehem. Güterbahnhof Moabit, Berlin.
- Landesdenkmalamt (i. A. Haseley) (2025): Denkmalpflegerische Zielstellung des Landesdenkmalamts mit Betr. Quitzowstraße, Güterbahnhof Moabit, Entwicklung Gedenkort Berlin.
- Moses Mendelssohn Stiftung, Else-Ury-Campus: Dokumentationszentrum und Gedenkort Gleis 17, Berlin.
- DB Bahnbau Gruppe GmbH (2022): Konzept zur Erhaltung der Deportationsrampe Gleis 69, Dresden: DB Bahnbau Gruppe GmbH.

11. ANHANG

1.	Überschlägige Kostenschätzung für die Errichtung der Vorzugsvariante 2.....	49
2.	Überschlägige Kostenschätzung für die Errichtung der Variante 0.....	52
3.	Stellungnahme des Landesdenkmalamts vom 03. März 2025.....	54
4.	Beispielübersicht für Betrieb von Gedenkorten und dauerhaften Ausstellungen	56

1. Überschlägige Kostenschätzung für die Errichtung der Vorzugsvariante 2

	Material	Beschreibung	m	m ²	m ³	Stk	EP (€)	Summe (€)
1	Baustelleneinrichtung	Baustelleneinrichtung, Auf- und Abbau					pauschal	2.500,00
2	Rodung von Gehölzen	Vorhandene Gehölzflächen und Einzelgehölze (außer im Plan markierte Gehölze) roden und ordnungsgemäß entsorgen, Abrechnung nach gemeinsamen Aufmaß, Entsorgungsnachweis!		1.205,00			30,00	36.150,00
3	Baufeldfreimachung	Vorhandene durchwurzelte Vegetationsschicht mit geeignetem Gerät abtragen, laden und entsorgen, Entsorgungsnachweis!		1.205,00			15,00	18.075,00
4	Schotter ausbauen und entsorgen	Vorhandenen Schotter 32/63 ausbauen, laden und entsorgen, Entsorgungsnachweis!		29,70			20,00	594,00
5	Maschendrahtzaun abbauen und entsorgen	Vorhandenen Maschendrahtzaun 1,07m hoch; abbauen, laden und entsorgen, Entsorgungsnachweis!	19,00				15,00	285,00
6	Betonmauer abbrechen und entsorgen	Vorhandene Betonmauer 0,72m hoch; 0,16m tief; 3,18m lang; abbrechen, laden und entsorgen, Entsorgungsnachweis!					pauschal	2.500,00
7	Betonelemente abbrechen und entsorgen	Vorhandene Betonelemente 0,04-1,58m (stufenweise 4cm); 0,12m dick; 1m pro Element; 26 Stück; abbrechen, laden und entsorgen, Entsorgungsnachweis!					pauschal	4.500,00
8	Fundament des alten Lidl- Schilds abbrechen und entsorgen	Vorhandenes Fundament des alten Lidl-Schilds abbrechen, laden und entsorgen, Entsorgungsnachweis!					pauschal	1.000,00
9	Fundament des alten Lidl- Schilds abbrechen und entsorgen	Vorhandenes Fundament des alten Lidl-Schilds abbrechen, laden und entsorgen, Entsorgungsnachweis!					pauschal	2.500,00
10	Großstein- Kopfsteinpflaster aus Granit abbrechen und seitlich lagern	Vorhandenes Großstein-Kopfsteinpflaster aus Granit 0,10 x 0,10 / 0,15 x 0,15 / 0,10 x 0,15m abbrechen und seitlich lagern		717,00			40,00	28.680,00
11	Betonplatten abbrechen und seitlich lagern	Vorhandene Betonplatten 2,0 x 2,0m abbrechen und seitlich lagern		1.277,00			150,00	191.550,00
12	Oberboden lösen und seitlich lagern	Vorhandenen Oberboden mit geeignetem Gerät lösen, aufnehmen und seitlich lagern, Abrechnung nach gemeinsamen Aufmaß			717,50		15,00	10.762,50

	Material	Beschreibung	m	m ²	m ³	Stk	EP (€)	Summe (€)
13	Bodenbeprobung Haufwerkbe- probung/ Mischbe- probung Mindestunter- suchungs- programm	Auf Miete aufgesetzten Boden beproben und auf Schadstoffe analysieren. LAGA TR Boden/ Bauschutt, Bewertungbestimmender Parameter sind PAK in der Originalsubstanz. Zusätzlich ist eine Deklarationsanalyse durchzuführen, um den Entsorgungsweg zu klären. Die Probenahme und Untersuchung ist durch ein akkreditiertes Erd- baulabor oder Ingenieurbüro für Geotechnik durchführen zu lassen. In der Kalkulation sind die Probenahmen sowie die jeweiligen An- und Abfahrten zu berücksichtigen.					pauschal	700,00
14	Oberboden auffüllen oder ent- sorgen	Vorhandenen seitlich gelagerten Oberboden laden und lagenweise höhengerecht wieder einbauen, Abrechnung nach gemeinsamen Aufmaß; Nicht benötigten Oberboden laden, abtransportieren und entsorgen, Abrechnung nach gemeinsamen Aufmaß, Ent- sorgungsnachweis!			500,00		60,00	30.000,00
15	Vorh. Großstein- Kopfsteinpflaster aus Granit einbauen oder entsorgen	Vorhandenes zwischengelagertes Großstein- Kopfsteinpflaster aus Granit 0,10 x 0,10 / 0,15 x 0,15 / 0,1 x 0,15m inklusive Trag- und Bettungsschicht fachgerecht, fugen höhen- und fluchtgerecht pflastern (Wilder Verband)		711,00			95,00	67.545,00
16	Vorh. Betonplatten einbauen oder ent- sorgen	Vorhandene zwischengelagerte Betonplatten 2,0 x 2,0m fachgerecht mit 3mm Kreuzfugen höhen- und flucht- gerecht verlegen; Fugen mit Brech- sand 0/2-0/4mm einschlämmen		1.277,00			120,00	153.240,00
17	Weg, Beton gegossen	Fußweg aus gegossenem Ort- beton, Einbau ein- schließlich Frostschutz (0/45) und Tragschicht (0/32)		311,00			100,00	31.100,00
18	Geländer	Geländer liefern und einbauen Höhe: 1,5m lang; 0,6m Durch- messer; 1,5m hoch	81,60				72,90	5.948,64
19	Corten-Stahl- Wet- terschutz- elemente	Wetterschutzelemente aus Corten- Stahl Vertikale Elemente: 2,0 x 4,2 x 0,1m Horizontale Elemente: 2,0 x 7,0 x 0,1m					pauschal	300.000,00
20	Mastleuchten (ehemaliger Bahnsteig)	Mastleuchten liefern und einbauen Höhe: 3,5m; Durchmesser: 0,2m; LED				6,00	1.349,50	8.097,00
21	Leuchtband	Leuchtband für Außenbereich, LED liefern und einbauen, Schalt- kreis vollständig einkapseln, IP44, Lichtstrom: 22.500 lm	120,00				8,40	1.008,00

	Material	Beschreibung	m	m ²	m ³	Stk	EP (€)	Summe (€)
22	Infoband aus Stahl	Infoband aus Stahl liefern und einbauen; Gesamtlänge: 120m Gesamthöhe: 3,3m; Pfähle - Höhe: 1,3m (17 Stück) Infosäule - Höhe: 2,0m					pauschal	100.000,00
23	Betonwinkel (als Infoelemente bei den ehemaligen Bahngleisen)	Betonwinkel liefern und einbauen; Gesamtlänge: 30m Unterteil: 0,1 x 0,8m; Oberteil: 0,1 x 0,5m					pauschal	30.000,00
24	Corten-Stahl-Gedenktafeln	Gedenktafeln aus Corten-Stahl (1,0 x 2,4 x 0,1m) liefern und einbauen				2,00	8.000,00	16.000,00
25	Parkbank	Parkbank liefern und einbauen 0,81m hoch; 0,66m tief; 2,0m breit				6,00	1.350,00	8.100,00
26	Müllbehälter	Müllbehälter, 39 Liter, Außenbereich, Wand/Pfostenbefestigung, mit Ascher liefern und einbauen				7,00	328,90	2.302,30
27	Vegetationsflächen vorbereiten	Anstehenden Boden im Bereich der geplanten Vegetationsflächen auflockern; Unrat, Steine und schwer verrottbare Pflanzenteile auflesen und entsorgen; Grobplanum herstellen, bevor Oberboden aufgetragen wird		1.142,00			1,00	1.142,00
28	Baum, Solitär	Pinus sylvestris (Wald-Kiefer) liefern und einpflanzen; Solitär, Hochstamm, 6xv, 300-350cm, 40-45cm StU				25,00	2.510,00	62.750,00
29	Baum, Reihe (südliche Grenze beim ehemaligen Bahnsteig)	Carpinus betulus (Hain-Buche) liefern und einpflanzen; Solitär, Hochstamm, 3xv, 250-300cm, 20-25cm StU				36,00	2.360,00	84.960,00
30	Hecke (1x Lidl-Parkplatz und Grünfläche; 1x südliche Grenze beim ehemaligen Bahnsteig)	Carpinus betulus (Hain-Buche) liefern und einpflanzen; Container, 3xv, geschnitten 200-225cm; Gesamtlänge: 88,50m				220,00	105,00	23.100,00
31	Bodendecker	Ansaat Wildkräuterwiese liefern und herstellen, gleichmäßiges Aufbringen von 10 g/m ² , flach einarbeiten und abwalzen		1.000,00			2,00	2.000,00
32	Fertigstellungspflege Pflanzungen	Fertigstellungspflege nach DIN 18916 für Zeitraum von 1 Vegetationsperiode; insgesamt 10 Pflege- und Bewässerungsgänge, die vorher schriftlich anzuzeigen sind; keine Entgeltung ohne Durchführungsnachweis!	Bäume			61,00	100,00	6.100,00
			Hecken			225,00	70,00	15.750,00
			Bodendecker	1.000,00			2,50	2.500,00
	Gesamt							1.250.364,44
33	8% unvorhergesehene Kosten (Brutto)							100.029,16

	Material	Beschreibung	m	m ²	m ³	Stk	EP (€)	Summe (€)
34	Restauration der Deportationsrampe							2.001.051,11
35	Honorar für die Landschaftsarchitekten	Leistungsphase 1 - 9						544.274,00
36	Kunstwerk	Abwicklung Kunstwettbewerb						20.000,00
37		Umsetzung Siegerentwurf und Materialkosten						300.000,00
38		Honorar für die Künstler						50.000,00
	Gesamt Netto							4.265.718,71
	Gesamt Brutto							5.076.205,26

2. Überschlägige Kostenschätzung für die Errichtung der Variante 1

	Material	Beschreibung	m	m ²	m ³	Stk.	EP (€)	Summe (€)
1	Baustelleneinrichtung	Baustelleneinrichtung, Auf- und Abbau					pauschal	1.000,00
2	Baufeldfreimachung	Vorhandene durchwurzelte Vegetationsschicht mit geeignetem Gerät antragen, laden und entsorgen, Entsorgungsnachweis!		8,00			15,00	120,00
3	Großstein- Kopfsteinpflaster aus Granit abbrechen und seitlich lagern	Vorhandenes Großstein-Kopfsteinpflaster aus Granit 0,10 x 0,10 / 0,15 x 0,15 / 0,10 x 0,15m abbrechen und seitlich lagern		90,00			40,00	3.600,00
4	Oberboden lösen und seitlich lagern	Vorhandenen Oberboden mit geeignetem Gerät lösen, aufnehmen und seitlich lagern, Abrechnung nach gemeinsamen Aufmaß			90,00		15,00	1.350,00
5	Bodenbeprobung Haufwerkbe- probung/ Mischbe- probung Mindestuntersuchungs- programm	Auf Miete aufgesetzten Boden beproben und auf Schadstoffe analysieren. LAGA TR Boden/ Bauschutt, Bewertungbestimmender Parameter sind PAK in der Originalsubstanz. Zusätzlich ist eine Deklarationsanalyse durchzuführen, um den Entsorgungsweg zu klären. Die Probenahme und Untersuchung ist durch ein akkreditiertes Erd- baulabor oder Ingenieurbüro für Geotechnik durchführen zu lassen. In der Kalkulation sind die Probenahmen sowie die jeweiligen An- und Abfahrten zu berücksichtigen.					pauschal	700,00

	Material	Beschreibung	m	m ²	m ³	Stk.	EP (€)	Summe (€)
6	Oberboden auffüllen oder entsorgen	Vorhandenen seitlich gelagerten Oberboden laden und lagenweise höhengerecht wieder einbauen, Abrechnung nach gemeinsamen Aufmaß; Nicht benötigten Oberboden laden, abtransportieren und entsorgen, Abrechnung nach gemeinsamen Aufmaß, Entsorgungsnachweis!			70,00		60,00	4.200,00
7	Vorh. Großstein-Kopfsteinpflaster aus Granit einbauen oder entsorgen	Vorhandenes zwischengelagertes Großstein- Kopfsteinpflaster aus Granit 0,10 x 0,10 / 0,15 x 0,15 / 0,1 x 0,15m inklusive Trag- und Bettungsschicht fachgerecht, fugen höhen- und fluchtgerecht pflastern (Wilder Verband)		80,00			95,00	7.600,00
8	Wetterschutzelement aus Corten-Stahl	Wetterschutzelement aus Corten-Stahl (1,0 x 2,4 x 0,1m) liefern und einbauen					pauschal	150.000,00
9	Müllbehälter (Bedarfsposition)	Müllbehälter, 39 Liter, Außenbereich, Wand/Pfostenbefestigung, mit Ascher liefern und einbauen				2,00	328,90	
	Gesamt							168.570,00
10	5% unvorhergesehene Kosten (Brutto)							8.428,50
11	Restauration der Deportationsrampe							688.416,00
12	Honorar für die Landschaftsarchitekten	Leistungsphase 1 - 9						25.651,70
13	Kunstwerk (Informationselemente)	Abwicklung eingeschränkter Kunstwettbewerb						18.000,00
		Umsetzung Siegerentwurf und Materialkosten						52.000,00
		Honorar Künstler						30.000,00
	Gesamt Netto							991.066,20
	Gesamt Brutto							1.179.368,78



Landesdenkmalamt Berlin, Klosterstraße 47, 10179 Berlin

Bearbeiter*in:

Sybille Haseley, LDA 13
Tel. +49 30 90259-3642
Fax. +4930 90259-3700
sybille.haseley@lda.berlin.de

Altes Stadthaus
Klosterstraße 47, 10179 Berlin
 Parochialstraße

03. März 2025

Betr.. Quitzowstraße, Güterbahnhof Moabit, Entwicklung Gedenkort

Hier: Denkmalpflegerische Zielstellung des Landesdenkmalamts

Sehr geehrte Damen und Herren,

als einem der letzten erhaltenen baulichen Zeugnisse der Deportation Berliner Bürgerinnen und Bürger, von dem die größte Zahl Deportierter aller Berliner Bahnhöfe verschleppt wurde, ist dem ehemaligen Güterbahnhof Moabit aus der fachlichen Sicht des Landesdenkmalamts eine enorm hohe Bedeutung beizumessen. (vgl. Erläuterungsbogen Landesdenkmalamt, Deportationsanlagen auf dem ehem. Güterbahnhof Moabit, 2018).

Das Schutzgut besteht aus einigen authentisch überlieferten Elementen, der Zufahrtsstraße und der in Teilen zugeschütteten Rampe des Gleis 69, die durch eine Stahlwand gehalten wird. Die Betonplatten auf der Rampe sind Teil des flächig kartierten Denkmalbestands (vgl. Statement Dr. Schulte vom 3.11.2022). Von den historischen Gleisanlagen sind keine materiellen Zeugnisse mehr vorhanden. Innerhalb des Denkmalsbereichs liegt eine Gedenkstätte, bestehend aus einem Kiefern-Hain und einer Rekonstruktion des Gleisabschnitts.

Als Grundlage für die Weiterentwicklung des Areals zum Gedenkort sollten folgende denkmalpflegerischen Kriterien berücksichtigt werden:

Die Sicherung der überkommenen baulichen Substanz, zum Erhalt, zur Entwicklung und Pflege des Gedenkortes ist dringend geboten und sollte als einer der ersten Schritte in Angriff genommen werden. Neben den konservatorischen Maßnahmen an den einzigen vorhandenen materiellen Überresten sollte eine angemessene, zurückhaltende Gestaltung und vor allem würdevolle Vermittlung des historisch hochbedeutsamen Ortes erreicht werden.

Dazu ist die Sichtbarmachung der räumlichen Dimension der Anlage und die Wiederherstellung des Sinnzusammenhangs der beiden Rampenabschnitte, die derzeit durch die Auffahrt zum Lidl-Supermarkt unterbrochen werden, wünschenswert. Nachträglich eingebrachte Elemente, wie Zäune und Geländer, sollten zur Klärung der Situation zurückgebaut werden. Zusätzliche bauliche Elemente, die der Erläuterung und der künstlerischen Gestaltung des Ortes dienen, sollten sparsam verwendet werden und die Erfahrbarkeit der originalen Spuren nicht beeinträchtigen oder verunklären. Eine akustische und gegebenenfalls auch räumliche Abgrenzung zur stark befahrenen Ellen-Epstein-Straße wäre durch geeignete Maßnahmen zu erreichen und dient der Stärkung der Ruhe und Würde des Ortes.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Sybille Haseley

Referentin Bau- und Kunstdenkmalpflege

www.berlin.de/landesdenkmalamt

www.youtube.com/LandesdenkmalamtBerlin

Telefonische Sprechzeiten: Dienstag & Freitag, 9 bis 12 Uhr und nach Vereinbarung

Zahlungen bitte bargeldlos an die Landeshauptkasse Berlin:

Berliner Sparkasse, IBAN: DE25100500000990007600, BIC: BELA2333

elektronische Zugangsöffnung gemäß § 3a Absatz 1 VwVfG

