

Zur Geschichte und Gegenwart des Ludwigsfelder Industriegeländes

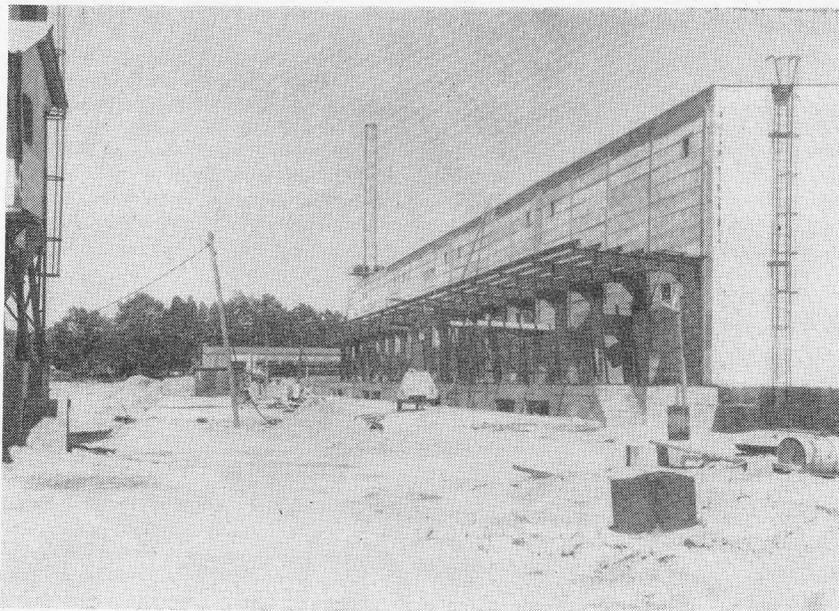
Henry Tober, Ludwigsfelde

Wird in der Stadt Ludwigsfelde ein Einwohner gefragt: „Wo ist das Industriegelände?“, so hat dieser bestimmt keine plausible Antwort parat. Dieser Begriff hat sich noch nicht behauptet.

Keine offizielle Bezeichnung, kein Hinweis, kein Straßenschild, kein Vermerk auf den vorhandenen Schildern der Firmen oder ihren Kopfbögen, keine Eintragung im Telefonbuch der Deutschen Post usw. geben diesen Namen kund. Vielleicht wechselt der Befragte dieses Gelände mit dem Gebiet des VEB IFA-

Kombinat für Nutzfahrzeuge und dem danebenliegenden VEB Instandsetzungswerk. Das wäre verständlich, zumal allein die Produktionsfläche des Autowerkes größer ist als die genutzte Fläche des Industriegeländes.

Das Industriegelände wurde 1962 auf Beschluß der damaligen Gemeindevertretung zum weiteren Auf- und Ausbau anderer örtlicher Betriebe bestimmt, um diese nach dem Beispiel der Bezirkshauptstadt Potsdam aus dem Weichbild der Wohngebiete zu entfernen.



GHG WtB mit Lagerhalle, Heizhaus und Schornstein, 1977 im Bau befindlich

Foto: F. Kappel (†), Ludwigsfelde

Das Industriegelände liegt am nord-östlichen Rand von Ludwigsfelde und wird von der insgesamt 2,4 km langen Genshagener Straße östlich begrenzt, die in nordsüdlicher Richtung verläuft. Die nördliche Grenze bildet die Autobahn des Berliner Ringes, die westliche Eisenbahnstrecke Berlin—Halle/Leipzig und die südliche verläuft etwa 150 m nördlich der Potsdamer Straße.

Die Genshagener Straße mit ihrem 1,4 km langen Ludwigsfelder Abschnitt ist der einzige Zu- und Abfahrtsweg der dortigen Betriebe. Dieser Abschnitt beginnt an der Autobahn-Auf- und -Abfahrt.

Das Alter dieser Straße läßt sich bis ins 12. Jahrhundert zurück verfolgen.¹⁾ Die ehemalige Charakterisierung „Poststraße“ ist strittig, da nach Mund²⁾ nur ganz wenige gebaut worden sind und die Post nur andere Kurse einschlug, indem sie andere Orte berührte als die nach Zoll und Geleit sich richtenden Heer- und Handelsstraßen³⁾. Häufig wurden auch diese Straßen, falls sie von der Post benutzt wurden, für den Fuhrverkehr gesperrt, um die „Schnelligkeit der Post“ nicht zu verringern. Die Genshagener Straße bildete aller Wahrscheinlichkeit nach einen Verbindungsweg zwischen den Orten Genshagen und Siethen, da der erste bereits 1289 und der letztere seit 1375 urkundlich existiert.⁴⁾



Abfahrt in der Genshagener Straße zu den Betrieben

Foto: F. Kappel (†), Ludwigsfelde

Eine Besserung ergab sich zwar im 16./17. Jahrhundert, besonders nachdem die Postanstalten mehr und mehr an Bedeutung gewonnen hatten. So ging 1795 auch der „kleine Postkurs“ als Verbindung von Berlin über Trebbin nach Luckenwalde an Damsdorf/Ludwigsfelde vorbei.⁵⁾ In dieser Zeit wird auch die Bezeichnung Genshagener Straße entstanden sein, was jedoch unverbrieft ist, da seit dem Bestehen von Wegen und Straßen, besonders mit dem Beginn des Chausseebaues in der Mark Brandenburg um 1800, diese vielfach nach ihrem Wohin und Woher benannt wurden.

Die Trassenführung ist mehrmals verändert worden. Der ursprünglich unbefestigte Weg verlief bis zum Autobahnbau in östlicher Richtung quer durch den Wald und über die Wiesen nach Genshagen, den auch die Kinder aus Damsdorf als Schulweg nutzten. Hingegen wurden die Ludwigsfelder Kinder in Löwenbruch beschult. Begradigt und gepflastert wurde die Straße in den Jahren 1925/27. In dieser Zeit wurden auch die heute noch vorhandenen Straßenbäume gepflanzt. Mit der Inbetriebnahme der Südtangente des Berliner Autobahnringes am 1. Januar 1939 führte die Genshagener Straße über die zweispurige Autobahnbrücke. Seitdem ist sie auch mit einer Schwarzdecke versehen. Im Jahre 1975 wurde vom VEB Baureparaturen Zossen die Befestigung des Sommerweges (2,40 m) abgeschlossen und die Straße auf insgesamt 5,70 m verbreitert.

Das Industriegelände liegt im Bereich der ehemaligen adligen Kolonie zu Genshagen, die als Vorwerk Damsdorf bezeichnet wurde und dessen erste urkundliche Erwähnung 1375 erfolgte, auch wenn sich die Schreibweise insgesamt fünfmal veränderte. Da ein Weg bereits vorhanden war, entstand Damsdorf als typisches

deutsches Straßendorf mit Kirche und Friedhof, welches dem Angerdorf verwandt ist, jedoch mit dem Begriff einer durchgehenden Heerstraße nichts zu tun hat, da das Dorf die primäre Stellung einnimmt.

Mehrmal brannte es nieder, wurde von der Pest heimgesucht, verwaiste danach und war immer eine wüste Feldmark in einem Umfang von 3 152 Morgen (1 Morgen damals ca 25,63 a). Doch war seit 1610 eine Schäferei vorhanden. 1753 wurde der Bau von Damsdorf neu begonnen, und sehr häufig wechselten die Besitzer. Der letzte Eigentümer war der Rittergutsbesitzer von Eberstein in Genshagen. Hauptmann Friedrich von Hacke nahm 1756 in seinen Plänen ein Kapitel auf „insonderheit zu dem neuen Etablissement Damsdorf“, da das mittelalterliche Dorf spätestens im 15. Jahrhundert eingegangen ist.⁶⁾ Alte Reste der Kellergewölbe wurden zum Aufbau des Vorwerkes verwandt. Das heutige modernisierte Haus für 10 Familien in der Genshagener Straße 7/9 des Staatlichen Forstwirtschaftsbetriebes, welches als Weber-, Landarbeiter- oder Forsthaus bekannt wurde, stammt mit seinen Grundmauern aus jener Zeit und wurde nach den Bränden immer wieder aufgebaut.

In den 30er Jahren unseres Jahrhunderts gab es hinter dem Haus einen Pferdestall, der vom Fuhrunternehmer Hermann Wiese genutzt wurde. Ein unbekannter, handwerklich begabter Landarbeiter verzierte „sein Wohnhaus“ mit einem riesigen Stierkopf. In Damsdorf gab es 1860 nur 5 Wohngebäude. Im Ludwigsfelder Vorwerk, wo auch seit 1843 der Bahnhof war, wurde im gleichen Jahr die Post im Chausseehaus eingerichtet, das aber erst 1882 in seiner heutigen Form erbaut wurde. 1904 zog die Post ins jetzige Fernmeldegebäude um, bis im Juni 1958 das Postleitamt eröffnet wurde.

Am 30. September 1928, dem Jahr der Auflösung der Gutsbezirke, wurden der Damsdorfer Ortsteil des Gutsbezirkes Genshagen mit 332 ha einschließlich der Damsdorfer Heide und der Ludwigsfelder Ortsteil des Gutsbezirkes Löwenbruch eine Gemeinde. Nach der Bildung des Gemeinderates wurde der Getreide- und Kohlenhändler Robert Menzel Gemeindevorsteher. „Dorfschulze“ stand auf einem Schild an seinem Haus. Im Damsdorfer Gebeit veränderte sich kaum etwas. Die Einwohnerzahl blieb konstant. 85 waren es im Jahre 1800, 22 insgesamt 1925 und 1977 auch nur 75, davon 56 im Bereich der Genshagener Straße. Zur Versorgung der Bevölkerung gab es den kleinen Lebensmittelladen von Max Müller, einen Elektroladen, die Kohlenhandlung von Robert Menzel & Sohn, den Kohlenplatz von F. W. Otto aus Großbeeren, den Pferdefuhrbetrieb Wiese und den Taxibetrieb Haase. Ansonsten versorgte sich die Bevölkerung in Berlin-Lichterfelde, wo sie ihre selbst-erzeugten Produkte verkaufte und auch die Kinder der oberen Klasse zur Schule gingen. In dem heutigen 10 Familien-Wohnhaus war jahrelang der Sitz der Revierförsterei Genshagen. Es gilt auch als das älteste Haus im Damsdorfer Vorwerk, gefolgt vom Gebäude der Post. Das Wohnhaus der Familie Menzel entstand 1912/13 und 1926 das der Familie Hinneburg. Alle anderen entstanden danach. Das alte Schulhaus und der Dorfbackofen existieren nicht mehr. Ebenso der kleine Friedhof, dessen Gräber 1940 auf den Waldfriedhof umgebettet wurden, wo sich heute noch einige eiserne Grabkreuze befinden.

Im 2. Weltkrieg wurde es lebhafter in dieser Gegend. 1940/41 richteten die Deutsche Reichsbahn und die sogenannte Organisation Todt ein Eisenlager ein. Die Baracke des seit 1946 dort bestehenden Handwerks-

betriebes für Batterien von Karl Trotschkeit ist der Rest des Lagers. Hier wurde Stahl und Moniereisen für Rüstungsobjekte gebogen und verformt. Zum schnelleren Transport der Rohstoffe und Halbfertigteile wurde ein zweigleisiger Bahnanschluß gebaut, der mitten in das Gelände führte. Die Arbeitskräfte bestanden aus ca. 100 verschleppten polnischen Zivilarbeitern, deren 3 Unterkunftsbaracken auf dem heute freien Platz gegenüber dem Wohnhaus Menzel standen. Diese Zwangsarbeiter waren entrechtet, unterstanden dem Kriegsrecht und wurden gedemütigt durch das ständige Tragen eines gelben, ca. 5×5 cm großen Karos mit einem schwarzen „P“ (Pole) an jedem Oberbekleidungsstück.

Wenig bekannt wurde, daß die Firma Bergmann-Borsig 1943 etwa 400 m südlich der Autobahn ein Versuchs- und Munitionslager besaß, von dem noch ein Stück betonierter Straße übrig ist. Da es sich um militärische Objekte handelte, ist in den Beständen der Zivilbehörden darüber heute kein Material vorhanden. In jener Zeit gab es in den dichten Waldbeständen auch einige Holzmeiler, errichtet von der Revierförsterei Genshagen. Als sich der Sägewerksbesitzer Pollock auf 10 250 m² ansässig machte und ausschließlich Baracken für den Reichsarbeitsdienst produzierte, mußte die Lebensmittelhandlung abgerissen werden. 1945 ging dieser Betrieb in Treuhand und wurde später enteignet. Die Firma Dübener erwarb 1940 ein Gelände von 35 230 m² als Lagerplatz für die Baugeräte seines Tiefbauunternehmens. Reste dieses Betriebes gingen später an die Tiefbaufirma Düwert in Kerzendorf über, und nach dem Tode des Besitzers wurde aus der Hinterlassenschaft der Ludwigsfelder Tiefbaubetrieb gegründet.

Im Industriegelände gibt es zur Zeit 7 VEG (davon eine GHG), 2 PGH und 2 Privatbetriebe, die sich auf

einer Fläche von 268 400 m² ausbreiten. Jährlich wird in diesen Betrieben (ohne private) eine Bruttoproduktion von 335,1 Mio Mark unserer Volkswirtschaft zur Verfügung gestellt. Daran haben ca. 650 Werk-tätige Anteil.

Mit Baubeginn des zur Zeit größten Betriebes im August 1974, der Großhandels-gesellschaft für Waren täglichen Bedarfs (GHG WtB) in der Genshagener Straße 13, erhielt dieses Gelände eine neue Dominante. Es wurde der fünfte Schornstein größerer Art in Ludwigsfelde ertet, ein 40 m hoher Montageschornstein für das 12-Kessel-Heizhaus mit 5 gkl je Stück. Zum Vergleich haben die beiden Schornsteine des VEB IFA-Kombinate für Nutzkraftwagen eine Höhe von 60 m und 100 m, wobei beim letzteren die Lichtbrücke 15 m tiefer liegt. Höhe und Durchmesser bei Schornsteinen sind von der Zahl und Art der Feuerstätte (Zugerzeugung) abhängig. 1979 wird die GHG WtB teilweise und 1980/81 endgültig fertiggestellt sein. Mit seiner 7 993 m² großen Haupt-funktionsfläche versorgt der Betrieb 2 Kreise mit Waren des täglichen Bedarfs und 7 Kreise mit Haushaltschemie in Umsatzhöhen von 231 Mio Mark und 57 Mio Mark. Die Wareneingänge erfolgen zu 70 % über den Gleisanschluss und zu 30 % per Straße durch LKW. Die Warenausgänge grundsätzlich durch LKW. Für die Umschlagfähigkeit der Waren stehen moderne Paletten, Regale — auch für die Stapelung mit Gabelstapler — sowie eine moderne Flurfördertechnik in der Lagerhalle mit ihren Klima- und Kühlhausanlagen zur Verfügung. Alle Bauten wurden in der Montagebauweise errichtet, mit geringem Monolithanteil, ebenso die Betriebs-gaststätte für ca. 300 Essen, ein Arztstützpunkt und eine betriebseigene Verkaufsstelle.

Flächenmäßig ist der Gerätehof der

Bezirksdirektion für Straßenwesen Potsdam in der Genshagener Straße 17 der zweitgrößte dortige Betrieb, aber der am längsten vorhandene (1951), auch wenn die Firmenbezeichnung und -unterstellung mehrmals wechselte. In der genannten Bruttoproduktion des Industriegeländes ist dieser Betrieb nicht enthalten. Er ist hauptsächlich Lagerplatz für die Straßenunterhaltung (Maschinen, Straßenschilder, Winterdienstmaterialien usw.) des gesamten Bezirkes Potsdam.

In der Flächengröße folgt der VEB Holzhandel Berlin, Lager Ludwigsfelde, der mit 20 Arbeitskräften jährlich für 11,6 Mio Mark Schnittholz bezieht und damit den ganzen Bezirk Potsdam versorgt. Bis zu 90 % kommen die Hölzer aus Importen (Sowjetunion), der Rest aus inländischer Produktion. Seit 1962 wurde das Lager ständig vervollkommenet.

Auf einer Fläche von 30 300 m² folgt der VEB Technische Gebäudeausrüstung Potsdam, Betriebsteil Elektroanlagen Ludwigsfelde, der seit 1957 besteht und bis 1967 seinen Sitz in der Taubenstraße hatte. Mit seiner Verlagerung in das Industriegelände im Jahre 1968 wurde der Betrieb gleichzeitig rekonstruiert. Die 210 Arbeitskräfte des Betriebes erarbeiten jährlich eine Industrieproduktion von 16,5 Mio Mark bei Elektromontageleistungen auf Baustellen und in der stationären Fertigung von Schaltanlagen. Sie waren mit beteiligt an den Bauvorhaben: Wohnungsbau Potsdam „Stern“ und Ludwigsfelde Nord, ASK Potsdam, Flughafen Berlin-Schönefeld und im Rahmen des Bauprogramms Hauptstadt der DDR. „Dieser Produktionsbereich fertigt u. a. hochwertige Schalt- und Steuerungsanlagen für die zum Export bestimmten Spezialwerkzeugmaschinen und für industrielle Aufzucht- und Siloanlagen der Landwirtschaft unserer Republik.“ 7)

Leistungsmäßig folgt mit ca. 10 Mio Mark industrielle Warenproduktion im Jahre 1978 der VEB Dachbeschläge Ludwigsfelde, dessen Betriebsgelände 12 000 m² groß ist. Das Produktionsprogramm beinhaltet überwiegend Dachbauteile, d. h. Schneefanggitter mit dazugehörigen Stützen, Laufstege, Laufstegestützen und Dachbelüftungsfenster. Darüber hinaus werden Wetterschutzschienen produziert, die zum Abgleiten des Regenwassers an Balkontüren dienen. Erstmals im Dezember 1977 wurden Balkonkastenhalter für den NSW-Export Norwegen gefertigt. Der Betrieb beschäftigte im Planjahr 1978 mit einem Frauenanteil von ca. 25 % 56 Arbeitskräfte, die teilweise im 3-Schicht-System arbeiten. Es ist der größte Hersteller dieser Erzeugnisse in der Republik und beabsichtigt in den kommenden Jahren seine Produktion weiterhin erheblich zu steigern. Alle Erzeugnisse erhalten eine gute Oberflächenveredlung, die durch Feuerverzinken erreicht wird. Der Betrieb wurde im Jahre 1972 aus der ehemaligen PGH der Schwerbeschädigten — der ersten 1948 im Bezirk Potsdam gebildeten PGH — in den VEB Dachbeschläge umgewandelt, so daß eine stete zielstrebige Entwicklung der Werktätigen auf gesellschaftlichem und politischem Gebiet erfolgte. Der gesamte Betrieb nimmt am sozialistischen Wettbewerb teil, und alle fünf Kollektive kämpfen um den Ehrentitel „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“.

Der VEB Kreisbetrieb für Landtechnik Zossen nimmt mit einer Jahresbruttoproduktion von 4 Mio Mark keine unbedeutende Stellung ein. Seit 1967 ist er auf einer Fläche von 12 000 m² ansässig. Er ist verantwortlich für 6 Kreise des Bezirkes zur Instandsetzung der LKW „W 50“ der Land- und Nahrungsgüterwirtschaft und ist ferner Vertragswerkstatt des VEB IFA Kombines für Nutzkraftwagen.

Der VEB Kombinat Tiefbau Potsdam, Sitz Brandenburg, BT Ludwigsfelde steht mit einer Jahresproduktion von ca. 3 Mio Mark den anderen Betrieben nicht nach. Von 1956 bis 1964 war es der VEB (K) Bau Zossen, der 1964 zugegliedert wurde und seitdem sein Domizil im Industriegelände hat. Der Betrieb führt in der Regel die gesamten Erschließungsarbeiten (Verlegen von Frisch-, Schmutz-, Regenwasserleitungen, von Elt-Kabeln, Heizkanälen usw.) im komplexen Wohnungsbau (Neubau), an LVO-Objekten sowie Struktur- und Direktivvorhaben durch. Seine wichtigsten Baustellen waren in der Vergangenheit das W 50-Werk, der Wohnkomplex Ludwigsfelde, 1. Ausbaustufe, die Kläranlagen Löwenbruch und gegenwärtig der Wohnkomplex Ludwigsfelde-Nord und LVO-Objekte.

Die PGH für Dachdecker, seit 1960 dort ansässig, erreicht mit ihren 33 Arbeitskräften eine Jahresbruttoproduktion von 1,28 Mio Mark. Neben ihrer eigentlichen Aufgabe als Dachdecker im gesamten Kreisgebiet führt sie noch Dichtungs-, Rüstungsbau- und Klempnerarbeiten aus. Vielfach sind es auch Werterhaltungsmaßnahmen und Sturmschädenbeseitigungen. Sie ist Vertragspartner für die Halle 142 im Nutzkraftwagenwerk und hat 4 Häuser in der Klement-Gottwald-Straße in Potsdam bei der Modernisierung der Bezirkshauptstadt umgebaut.

Seit September 1966 ist mit ihren 15 Arbeitskräften die PGH für Bauenschutz auf diesem Gelände heimisch. Sie hat bei gleichbleibenden Arbeitskräften in 11 Jahren ihre Jahresproduktion um 54,6 % gesteigert. Die Hauptproduktion ist die Schädlingsbekämpfung als direkte Dienstleistung. Als Spezialgebiet hat sich bei ihr die Imprägnierung von Kühltürmen entwickelt. Genauso wie die PGH Dachdecker war die PGH

Bautenschutz an den Potsdamer Objekten beteiligt, baute in Schkopau mit an der Dachkonstruktion einer Wasseraufbereitungshalle und ist ebenfalls Vertragspartner des größten Betriebes der Stadt.

Im Zuge der Elektrifizierung der Reichsbahnstrecke wird auf dem etwa 20 ha großen Geländestück, welches fast so groß ist wie die jetzt bebaute Fläche, zwischen der Autobahn und der Nordgrenze der VEB TGA und Kfl. ein Umspannwerk der Deutschen Reichsbahn gebaut. Das Dreieck im nordwestlichen Teil dieses Geländes wird für einen reichsbahneigenen Gleisanschluß verfüllt. Neben den technischen Details entsteht ein kleines Wohngebäude mit 2 Wohnungseinheiten und einem Sozialtrakt. Durch die Schaffung einer Fußgängerbrücke über die Eisenbahnstrecke wird das Gelände zugänglicher und für die dort Beschäftigten schneller erreichbar. Damit ist die momentane Entwicklung des kleinen Industriegeländes in der Genshagener Straße abgeschlossen. Zwar gibt es noch einige Baulücken. Das zeigt die Niederlassung des privaten Handwerksmeisters für Zweiradfahrzeuge Werner Musiol im Jahre 1977. Jedoch ist der weitere Ausbau von den Er- und Aufschließungsmöglichkeiten abhängig. Es

ließe sich so manches auch durch eine noch bessere betriebliche Zusammenarbeit rationeller und ökonomischer gestalten.

Anmerkungen:

- 1) vgl. H. Reich, Historischer Lehrpfad, Heimatkalender Zossen 1974, Seite 32
- 2) vgl. H. Mundt, Die Heer- und Handelsstraßen der Mark Brandenburg, S. 141
- 3) vgl. W. Heinelt, Plauderei über die Verkehrsverhältnisse unseres Kreises vor 150 Jahren, Heimatkalender Zossen 1963, Seite 91 ff.
- 4) vgl. Historisches Ortslexikon für Brandenburg, Seite 48 und 165 f.
- 5) vgl. E. Pätzold, Dissertation: Die räumliche Entwicklung des Straßennetzes in Brandenburg seit dem Beginn des Chausseebaues,
- 6) vgl. B. Schulze, Neue Siedlungen in Brandenburg 1500—1800, Seite 114
- 7) vgl. Märkische Volksstimme Zossen, vom 20. 12. 19 77
- 8) weitere Angaben sind entnommen aus Gesprächen mit Frau Frieda Schuricke, Herrn Karl Schulz, den Familien Hinneburg und Fritz Menzel, sowie schriftlichen Berichten der Betriebe und persönlichen Aussprachen mit diesen. Unterlagen beim Verfasser.