

Ampelturm am
Potsdamer Platz –
seit 2000 steht dort
eine Nachbildung

Zu den – zu Unrecht – unbekannten Architekten und Schülern des Ausnahme-Bau-meisters Peter Behrens zählt Jean Krämer (1886–1943). Dabei prägen seine Bauten bis heute unser Bild von der alten Mitte Berlins. 1924 baute Krämer den ersten Ampelturm am Potsdamer Platz. Dieses Verkehrszeichen wurde Teil des kollektiven Gedächtnis der Stadt, weshalb seit dem Jahr 2000 ein Nachbau die Kreuzung ziert.

Krämers anderes Spezialgebiet waren Hallen für Straßenbahnen. Es war üblich etwa für die AEG und die Hoch- und Untergrundbahngesellschaft Stararchitekten wie Peter Behrens und Alfred Grenander zu engagieren, damit deren Entwürfe den Stempel der Unverwechselbarkeit tragen. Genauso übertrug die Berliner Straßenbahn GmbH Krämer die Aufgabe, Betriebsbahnhöfe neuer Dimension für die „Elektrischen“ zu entwerfen.

Die Umstellung der Straßenbahnen vom Pferdebetrieb auf Elektroantrieb erfolgte zwischen 1898 und 1914. 1911 bedienten 2.000 Zugmaschinen ein Streckennetz von 113 Linien. Untergestellt waren sie in 21 Bahnhöfen, die Wartung erfolgte in zwei Werkstattbahnhöfen. Krämer war Büroleiter bei Peter Behrens und baute danach 1918/1919 die Norddeutsche Kühlturmfabrik in der Oberlandstraße im Stil der Neuen Sachlichkeit. Dunkler Hartklinker wurde zur Grundausstattung jedes seiner Bauwerke.

Mit Otto Salvisberg errichtete er die erste Straßenbahnstadt an der Königin-Elisabeth-Straße, wobei die Innenhoffläche von einer riesigen Halle mit mehr als vierzehn Einfahrten für die Straßenbahnen ausgefüllt wurde.



UNTERNEHMENSHISTORIE

Häuser für Straßenbahnen

Der Architekt Jean Krämer hatte großen Anteil an einer frühen smarten Mobilität: Er baute den Ampelturm am Potsdamer Platz und Ensembles rund um den Tram-Verkehr » **Von Prof. Dr. Klaus Dettmer**

In schneller Folge entstanden das Ensemble von Betriebshof, Verwaltungsbauten und Wohnungen in der Müllerstraße – Hallenlänge: 124 Meter, Kapazität: 320 Wagen –, der Betriebshof Wiebestraße mit drei Hallen à sechs Straßenbahneinfahrten (heute die Classik Remise), die Reparaturwerkstätten in der Badstraße mit den strukturierenden Zierbändern aus Hartklinkern und das Depot in Tempelhof an der Kaiserin-Augusta-Straße mit seinem geschwungenen Hallendach.

Der Betriebshof in der Pankower Dietzgenstraße funktioniert bis heute, während der Bahnhof in der

Britzer Gradestraße wie der in der Mül-lerstraße zum Busbahnhof wurde. Das Britzer Bahnhofsgelände ist von Werks-wohnungen umgeben, der Straßenname „Am Straßenbahnhof“ deutet auf die frühere Nutzung. Die Umwid-mung zu Busbahnhöfen war der Stillle-gung der Straßenbahnen im Westteil der Stadt zu danken, die den Akzent auf den U-Bahn-Ausbau setzte.



Unbekannt, aber
prägend: Jean Krämer

Für Interessierte geöffnet

BBWA

Das Berlin-Brandenburgische Wirtschaftsarchiv (BBWA) ist eine Forschungseinrichtung für regionale Wirtschaftsgeschichte und Industriekultur. Bestände können eingesehen werden. **Kontakt und Info:** www.bb-wa.de