

19. Wahlperiode

## **Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Reinhard Naumann (SPD)**

vom 7. Mai 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Mai 2026)

zum Thema:

**Gedenkort Güterbahnhof Moabit / Deportationsrampe Gleis 69 (I)**

und **Antwort** vom 27. Mai 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Mai 2026)

Senatsverwaltung für  
Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

Herrn Abgeordneten Reinhard Naumann (SPD)  
über

die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin  
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/26065  
vom 7. Mai 2026  
über Gedenkort Güterbahnhof Moabit / Deportationsrampe Gleis 69 (I)

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Die Schriftliche Anfrage betrifft teilweise Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Frage zukommen zu lassen und hat daher den Bezirk Mitte um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie ist in die nachfolgende Beantwortung eingeflossen.

Frage 1:

Wie ist der 2016 erfolgte Denkmalschutzstatus durch das Landesdenkmalamt seinerzeit begründet worden?

Antwort zu 1:

Die „Deportationsanlagen auf dem ehemaligen Güterbahnhof Moabit“ wurden am 07.04.2016 aufgrund ihrer geschichtlichen Bedeutung in die Denkmalliste Berlin eingetragen.

Die Denkmalbegründung lautete wie folgt:

„Die überlieferten Anlagen auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes Moabit (bestehend aus Stichstraße von der Quitzowstraße und Resten der Militärrampe und Gleisanlage) sind ein authentischer Ort der Deportation Berliner Juden in die NS-Vernichtungslager. Mit den im Oktober 1941 begonnenen und bis 1943 andauernden "Berliner Osttransporten" wurden 50.000 jüdische Bürger Berlins in die Vernichtungslager Theresienstadt und Auschwitz transportiert. Bereits im September hatte die Gestapo in der Synagoge in der Levetzowstraße ein Deportationssammellager für ca. 1.000 Personen eingerichtet. Die in der Synagoge zusammengetriebenen Menschen wurden von hier aus zu den Güterbahnhöfen

Grunewald und Moabit gebracht. Der Transport vom Sammellager in der Synagoge Levetzowstraße zu den für Militärtransporte genutzten Gleisen des Güterbahnhofs Moabit an der Putlitzstraße führte quer durch Moabit. Ab Anfang 1943 mussten die Deportierten, zumeist in Kolonnen zusammengefasst, zum Bahnhof laufen. Das letzte Stück Weg war die gepflasterte Stichstraße zu den Gleisen. Die Bahntransporte gingen vom Gleis 69 und den eine Ladestraße einfassenden Gleisen 81 und 82 ab. Die historischen Gleisanlagen sind inzwischen abgebaut. Auch der nach 1945 erneuerte Teil des Gleises 69 mit der sogenannten Militärrampe ist weitgehend verschwunden. Die improvisierte Rampe bestand aus einer von Spundwänden aus eisernen Schwellen (der Bauart Hilf) eingefassten Aufschüttung. Von der Rampe sind zugeschüttete Reste (Flurstücke 359 und 367) erhalten. Mehr als 32.000 jüdische Bürger Berlins wurden von hier in die Vernichtungslager transportiert. Durch Beseitigung der Bahnanlagen und der Brücke ist der authentische Ort nur noch über die Zufahrtsstraße (Flurstücke 287 und 360) und den inzwischen zugeschütteten Resten der sogenannten Militärrampe und des Gleises 69 (Flurstück 254, 255, 269, 275, 359, 367, 392 und 393) fassbar. Als authentisches Zeugnis, das die planmäßig vorbereitete und in einer unfassbaren Konsequenz durchgeführte Vernichtung Berliner Juden dokumentiert, kommt dieser Anlage geschichtliche Bedeutung zu. Auf einer 2007 aufgestellten Gedenkstele wird auf den historischen Ort verwiesen.“

Frage 2:

Warum sind nach über 10 Jahren und nach Veröffentlichung einer Machbarkeitsstudie (August 2025) keine dieses wichtige Denkmal erhaltenen Maßnahmen durch das Land Berlin und/oder den Bezirk Mitte eingeleitet worden?

Antwort zu 2:

Die Zuständigkeit für den Gedenkort Güterbahnhof Moabit liegt primär beim Bezirk, gleichwohl engagiert sich der Senat seit vielen Jahren unterstützend und intensiv um den Erhalt der denkmalgeschützten Deportationsrampe sowie um die Weiterentwicklung des gesamten Gedenkortes. Das Areal wurde seit seiner unter Schutzstellung im Jahr 2016 keineswegs vernachlässigt, sondern in mehreren Phasen erfolgreich entwickelt. Bereits im Juni 2017 konnte dank des zivilgesellschaftlichen Engagements des Vereins Gleis 69 e. V. und nach einem gemeinsamen Kunstwettbewerb des Bezirks und des Senats der Gedenkort feierlich eröffnet werden. Durch den realisierten Entwurf „Hain“ des Kollektivs raumlabor wurden geschützte Bereiche wie die historische Stichstraße und ein Reststück des Gleises 69 überhaupt erst wieder freigelegt und für die Öffentlichkeit lesbar gemacht. Zur historischen Vermittlung dienen seither Informationstafeln, regelmäßige Führungen sowie eine eigene Webseite für Schulklassen. Im Jahr 2021 wurde das Areal zudem durch ein solarbetriebenes Lichtzeichen aus Mitteln der City-Tax ergänzt, welches die Gleisreste an den Jahrestagen der Deportationen beleuchtet. Zur Vermeidung von Begriffsverwirrungen wurde der Name zudem offiziell in den Berliner Karten verankert. Pläne für eine wegeleitende Beschilderung im öffentlichen Raum sind bereits angestoßen, bedürfen aufgrund aktuell fehlender bezirklicher Ressourcen jedoch noch der Einwerbung von Fördermitteln.

Dass an der eigentlichen Deportationsrampe und der dazugehörigen Spundwand bislang keine baulichen Erhaltungsmaßnahmen durch das Land oder den Bezirk umgesetzt werden konnten, ist den komplexen Eigentumsverhältnissen vor Ort geschuldet. Diese historischen Elemente befinden sich außerhalb des öffentlichen Gedenkortes auf benachbarten Grundstücken in Privatbesitz, womit die gesetzliche Erhaltungs- und Sicherungspflicht des Denkmals rechtlich zunächst bei den jeweiligen Privateigentümern liegt. Um eine fundierte und rechtssichere Grundlage für das weitere Vorgehen zu schaffen, hat der Bezirk im Jahr 2024 die umfassende Machbarkeitsstudie „Weiterentwicklung des Gedenkortes Güterbahnhof Moabit als Teil der Berliner Erinnerungslandschaft“ in Auftrag gegeben.

Seit der Veröffentlichung dieser Studie im August 2025 wurden durch die zuständigen Stellen unverzüglich erste konkrete Abstimmungen zur Sicherung des Denkmals aufgenommen. Hierzu zählen insbesondere die fachliche Einbindung der Denkmalbehörden sowie die Aufnahme von Verhandlungen mit den betroffenen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern, um zielgerichtet Maßnahmen zum Erhalt der Deportationsrampe zu initiieren.

Frage 3:

Welche Kontakte bestanden bzw. bestehen

- a) zu den Eigentümern des Grundstücks, auf dem sich die frühere Deportationsrampe Gleis 69 befindet und
- b) zur zivilgesellschaftlichen Initiative Gleis 69 e.V.?

Antwort zu 3, 3 a):

Die Reste der Deportationsrampe und die Spundwand befinden sich auf privaten Grundstücken. Unmittelbar nach der Denkmalschutzstellung im Jahr 2016 informierte das Landesdenkmalamt die Eigentümer offiziell über ihre rechtlichen Erhaltungspflichten. Seit November 2022 ist ein Vertreter der Eigentümerseite festes Mitglied des Runden Tisches bei der Stiftung Topographie des Terrors. Zudem führte das vom Bezirk beauftragte Planungsbüro während der Erstellung der Machbarkeitsstudie wiederholt bilaterale Gespräche mit den privaten Eigentümern, um deren Interessen und Mitwirkungsbereitschaft zu ermitteln. Da trotz vorliegender technischer Konzepte der Deutsche Bahn (DB) Bahnbau Gruppe und fachlicher Vorgaben des Landesdenkmalamtes bisher keine konservatorischen Maßnahmen durch die Eigentümer erfolgten, richtete der ein Schreiben an eine dem Eigentümer nahestehende Stiftung, um ein verantwortungsvolles Einlenken zu erwirken. Die operative Kommunikation obliegt weiterhin dem Bezirk, da der Senat keinen direkten Kontakt zu den Eigentümern hält.

Antwort zu 3b):

Der Verein Gleis 69 e.V. ist von Beginn an eng in den Entstehungsprozess des Gedenkortes eingebunden und arbeitet kontinuierlich mit dem Bezirk, dem Landesdenkmalamt sowie dem Senat im Rahmen des Runden Tisches zusammen. Im Jahr 2021 machte die Initiative die Baupläne eines Discounters auf der Rampe öffentlich und organisierte im März 2022 eine entscheidende Begehung mit Vertretern der DB Bahnbau Gruppe, des Landesdenkmalamtes, des Bezirks und des Deutschen Technikmuseums. Dieser Impuls führte dazu, dass DB-

Spezialisten ein denkmalverträgliches Sicherungskonzept ausarbeiteten. Darüber hinaus kooperiert der Verein mit den bezirklichen Kultureinrichtungen und organisierte von September 2023 bis März 2024 eine regionalgeschichtliche Ausstellung im Mitte Museum des Bezirks.

Berlin, den 27.05.2026

In Vertretung

Prof. Kahlfeldt

.....

Senatsverwaltung für  
Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen