

Spiegelbild Ludwigsfelde

"In Ludwigsfelde ist alles anders als anderswo", wie einer meiner Freunde, der seit nahezu 50 Jahren hier wohnt, zu sagen pflegt. Mit anderen Worten - es handelt sich um eine außergewöhnliche Stadt, deren Spiegelbild wir hier in wenigen Zeilen zu umreißen versuchen. Aufgrund der Prägung durch die Industrieentwicklung herrscht bei vielen die Meinung vor, Ludwigsfelde habe keine Geschichte. Nun, für die vor wenigen Jahren eingemeindeten und das städtische Zentrum wie eine Perlenkette umgebenden, größtenteils wunderschön ursprünglich erhaltenen märkischen Dörfer gilt dies gewiß nicht - sie stammen allesamt aus dem 13. oder 14. Jahrhundert. Und was ist mit der jetzigen metropolis, ist sie wirklich so viel jünger als ihre Töchter? Was bis vor wenigen Jahren nur wenigen Interessierten bekannt war, daß es im Weichbild der Stadt im Mittelalter eine dörfliche Vorgängersiedlung gab, die Damsdorf hieß, 1375 im berühmten Landbuch Kaiser Karls IV. erstmalig erwähnt wurde, in einem halben Dutzend Urkunden mit den Herren von Torgow auf Zossen in Verbindung gebracht und schließlich im letzten Drittel des 15. Jahrhunderts wüst fiel, ist nach den Ausgrabungen in den Jahren 1996 bis 1998 auf dem Areal des Preußenparks mittlerweile vielen vertraut.

Warum die Bewohner damals diesen Ort verließen, ist auch nach den archäologischen Untersuchungen noch nicht endgültig geklärt. Aber immerhin hat man nach den Holzfunden aus dem ca. 9 m tiefen Brunnen die Entstehung des Dorfes sicher vor das Jahr 1240 zurückverlegen können. Vielleicht hatten wir ja im Jahr 2000 das 775-jährige Jubiläum ohne es zu wissen? Den Brunnen als symbolischen Hort des lebensspendenden Wassers haben wir jedenfalls an Ort und Stelle wieder aufgebaut.

Da die Feldmark des verlassenen Dorfes seinerzeit unter die beiden benachbarten Gutshöfe Genshagen und Löwenbruch aufgeteilt wurde, mußte auch von dort die Initiative zum Neubeginn ausgehen. Der Zufall wollte es, daß der Gutsherr von Löwenbruch Ernst Ludwig von der Gröben gerade zu der Zeit Kurmärkischer Kammerpräsident war, als der "Alte Fritz" sein Programm zur Repeuplierung einstmals besiedelter und dann verlassener Landstriche auflegte, um der leeren Staatskasse mittelfristig durch höhere Steuereinkünfte aufzuhelfen.

Und so kam es, daß er sich, um diesem königlichen Edikt nachzukommen, um 1750 mit seinem Gutsnachbarn auf Genshagen, dem Hauptmann von Haacke, verständigte und zwei neue, durch die Gemarkungsgrenze getrennte, sonst aber dicht beieinander liegende Kleinsiedlungen entstanden. Sie waren für Kleinbauern bestimmt, die aber wegen des geringen Bodenertrages noch ein Handwerk nebenbei betrieben und wurden im folgenden als "Kolonie" oder "Etablissement" bezeichnet. Selbstverständlich durfte ob der Lage an einer wichtigen Poststraße auch ein Krug nicht fehlen, denn Reisende und Pferde wollten versorgt werden. Es ist sicher kein Zufall, daß von dem ursprünglich ca. ein Dutzend Häusern sich nur eines bis heute erhalten hat – der "Alte Krug", das älteste in Ludwigsfelde noch existierende Gebäude.

Die administrative Trennung der beiden Vorwerke (Damsdorf zu Genshagen und das der Einfachheit halber nach dem zweiten Vornamen des Gutsherrn benannte Ludwigsfelde zu Löwenbruch) hielt bis zur Gemeindereform von 1928 in Brandenburg an.

Damals wurden sie zu einer Landgemeinde zusammengeschlossen, die sehr zum Leidwesen der Ludwigsfelder zunächst den Namen Damsdorf erhielt. Weniger die Berufung auf die Überzahl, sondern mehr der Hinweis auf den Bahnhof führte im Februar 1929 zur Umbenennung in Ludwigsfelde. Im Jahre 1841 war die Berlin-Anhaltinische Eisenbahn als eine der ersten Bahnlinien Deutschlands durch unsere Region gebaut worden. Die Großagrarier erkannten sofort die in dem neuen Transportmittel steckenden Möglichkeiten für die Vermarktung ihrer landwirtschaftlichen Produkte in den entstehenden Ballungsgebieten Berlin im Norden und Dessau-Köthen im Südwesten und sorgten dafür, daß ein sogenannter Bedarfshaltepunkt eingerichtet wurde. Von da an zog in Ludwigsfelde sehr allmählich die moderne Zeit ein; ein zunächst bescheidener, doch regional bedeutender Knotenpunkt mehrerer Landstraßen mit der Eisenbahn entstand. Im Jahre 1886 fand dieser Prozeß seinen Ausdruck im Bau des Bahnhofs; für ein Dorf von rund 200 Einwohnern damals ein großer und repräsentativer Backsteinbau, um den herum sich ein neuer Siedlungskern mit Wohnhäusern für Bahnbeamte, einigen schönen Privatvillen und dem Post- und Telegraphenamt von 1904 entwickelte.

Dieser Bahnhof aber hatte schon immer Ludwigsfelde geheißen und sicherte wegen seines Bekanntheitsgrades und der Eintragung im Kursbuch den Namen Ludwigsfelde für die junge Gemeinde.

Endgültig vorbei mit der ländlichen Idylle war es im Jahre 1936, als Daimler-Benz begann, das größte und modernste Flugzeugmotorenwerk Europas aus dem Boden zu stampfen oder vielmehr schon in Anbetracht des Luftschutzes im Wald zu verstecken. Damit begann ein ambivalentes Kapitel der Ortschronik, aber Geschichte ist eben nicht etwa das, woran wir uns besonders gern erinnern, Geschichte ist das, was tatsächlich war. Und so stehen in dieser Zeit neben hervorragenden technischen Entwicklungen und Sozialleistungen für die Angehörigen des „Nationalsozialistischen Musterbetriebes“ eben auch Kriegsvorbereitung, unermessliches Leid von ca. 11.000 Zwangs- und Sklavenarbeitern verschiedenster Kategorien und folgerichtig der Schrecken des Bombenkrieges, der zu seinem Ursprung zurückkehrt. Tatsache ist aber auch, daß zunächst parallel zum Industriebetrieb für die Tausende aus ganz Deutschland zusammengeholten Facharbeiter und Ingenieure die Werksiedlung auf dem Reißbrett und in drei Bauphasen auch in der Landschaft entsteht. Die örtliche Siedlungsstruktur nimmt damit einen völlig neuen, beinahe schon städtischen Charakter an. Wir haben übrigens den Original-Bauplan seit kurzem in unserem Museumsbestand.

Die Nachkriegszeit war hart. Das Werk war weitgehend zerstört, Restbestände wurden zufolge internationaler Verträge über die Nachkriegsordnung in Form der sogenannten Demontage abgebaut

und als Reparation in die Sowjetunion verfrachtet. Hier waren zunächst Tausende Menschen ohne Lohn und Brot, etliche Fachkräfte wanderten ab. Deshalb war es für Ludwigsfelde außerordentlich wichtig, daß im Jahre 1952 in Form des Industrierwerkes Ludwigsfelde (IWL) eine industrielle Neugründung erfolgte. Von all den diversen Produkten sind vielen zwei im Gedächtnis haften geblieben: die Dieselameise und die Serie der Motorroller Pitty, Wiesel, Berlin und Troll, die mittlerweile bei der wachsenden Gemeinde der Roller-Fans Kultstatus genießen – für sie ist Ludwigsfelde das Mekka, wie die unglaublich hohe Teilnahme am Rollertreffen im Sommer 2000 bewies. Nicht unerwähnt bleiben soll auch die Beteiligung Ludwigsfelder Spezialisten an der Entwicklung des ersten zivilen deutschen Strahltriebwerks TL 014.

Für die neu herbeizuziehenden Arbeitskräfte wurde das sogenannte "Dichterviertel" errichtet und Ludwigsfelde bekam schließlich sein neoklassizistisch beeinflusstes Kulturhaus. Beides war Ausdruck einer bestimmten Kulturpolitik, weg von der Elite, hin zu den "arbeitenden Massen", wie es damals hieß. In der Folgezeit wurde das "Klubhaus", wie es im Volksmund genannt wurde, sehr gut angenommen und bot nicht nur Kino, Theater und Konzerten eine Heimstatt sondern auch zahlreichen „Volkskunstzirkeln. Ein unschätzbare Vorteil war natürlich auch, daß die industriellen sozialistischen Großbetriebe IWL und später IFA als Träger des Hauses fungierten.

Apropos IFA, wieder war es die Industrie, der Ludwigsfelde eine entscheidende Veränderung verdankte: mit dem Bandanlauf für die Produktion des LKW W50 am 18. Juli 1965 bekam Ludwigsfelde endlich den Status der Stadt – nebenbei gesagt, die zweitjüngste der DDR. Die Produktionshalle 142 war mit 72.000 m² die größte Halle des Landes. Von ca. 600.000 produzierten Exemplaren gingen ca. zwei Drittel in alle Welt und rollen teilweise heute in vielen osteuropäischen und Entwicklungsländern mehrerer Kontinente. Zum Zeitpunkt der Wende waren rund 10.000 Menschen im Werk beschäftigt und eine weitere Aufstockung der Produktion war vorgesehen. Nun begann eine Periode des Hoffens und Bangens. Würde sich das angedachte Joint Venture mit Daimler-Benz (Prototyp IFA 1318) realisieren lassen und könnten alle Beschäftigten ihren Arbeitsplatz behalten?

Kurz gesagt, für viele gelang das nicht, aber Ludwigsfelde insgesamt hatte durch die Rückkehr von Daimler-Benz an den von dieser Firma einstmals begründeten Industriestandort, was zahlreiche Zulieferer und Dienstleister und auch so renommierte Firmen wie MTU Maintenance Berlin-Brandenburg und Thyssen Umformtechnik Ludwigsfelde + Guss GmbH nach sich zog, relatives Glück. Glück hat auf die Dauer aber nur der Tüchtige und man muss feststellen, dass die Stadtoberen den Bonus in den letzten 10 Jahren weitsichtig genutzt und vor allem auf den Ausbau der Infrastruktur und der drei Industrie- und Gewerbeparks gesetzt haben. Die Chance für eine Entwicklung als „aufstrebendes Mittelzentrum“ in Hauptstadtnähe und mit Brückenfunktion nach Osteuropa erscheint durchaus realistisch. In den nächsten Jahren wird dann hoffentlich auch das "richtige Stadtzentrum" in origineller Bauweise unter der neugestalteten Autobahntrasse entstehen. Die Arbeiten gehen voran.

Ludwigsfelde hat für die Größe der Stadt ein erstaunliches Freizeitangebot: zahlreiche kulturelle, sportliche und soziale Angebote, ein reges Vereinsleben, Kindereinrichtungen, Schulhorte, ein

"Märkisches Kinderdorf" e.V., viele Schulen, eine Musikschule, Spiel- und Freizeitparks, ein Kinder- und Jugendfreizeitzentrum, eine Schwimmhalle und ein Freibad, ein Seniorenheim und vieles mehr sorgen für ein attraktives Leben in dieser Stadt.

Heutiges Geschehen wird zur Geschichte von morgen. Im 1994 eröffneten städtischen Museum findet man interessante Ausstellungen über die städtische und industrielle Entwicklung, Technik, die in Ludwigsfelde entstand (darunter die komplette Motorroller-Palette, einen Flugzeugmotor aus dem ehemaligen Rüstungswerk, zahlreiche Modelle der Nutzfahrzeugproduktion zwischen 1965 und 1996) und natürlich die Geschichte der Stadt.

Dr. Bernhard Rink
Museum der Stadt