bzi Berliner Zentrum für Industriekultur

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt | be Berlin



Stadtentwicklung

Teil 1 + 2

Industriekultur in Berlin

Starke Vergangenheit – starke Zukunft



© Regionalmanagement Berlin Schöneweide, Foto: David von Becker

Neue Potenziale für die Stadtentwicklung

Berlin wächst. Menschen aus aller Welt kommen in die Stadt. Als Wirtschaftsstandort für neue kreative Ideen, aber auch traditionelle Wirtschaftszweige wird Berlin immer beliebter. Entwicklung braucht Raum. Nicht zuletzt der große Bestand an historischen Industriebauten und -arealen mit seiner eindrucksvollen Industriegeschichte bietet diesen Raum – für innovative Ideen, als traditioneller Industriestandort oder als erlebbare Industriekultur. Viele Akteure und Experten engagieren sich für die Entwicklung und den Fortbestand dieses einmaligen Erbes der Industriekultur und erfüllen es mit neuem Leben. Mit dieser Informationsmappe wollen wir Interessierte darüber informieren und mit den richtigen Ansprechpartnern vernetzen.

Berlin besitzt wie kaum eine andere Metropole Europas eine große Zahl herausragender Zeugnisse der industriellen Entwicklung. Ob in Wedding oder Tempelhof, in Pankow, Schöneberg, Schöneweide oder Reinickendorf – mit der Elektroindustrie, dem Maschinen- und Eisenbahnbau, der Nachrichten- und Funktechnik, der Textil- und Modeindustrie oder selbst mit der Lebensmitteltechnik hat die Stadt internationale Wirtschafts- und Architekturgeschichte geschrieben. Im beginnenden 20. Jahrhundert war sie die größte Industriemetropole auf dem europäischen Kontinent. Das verpflichtet uns zum verantwortungsvollen Umgang mit dem industriellen Erbe und zur kreativen Weiterentwicklung der wirtschaftlichen und städtebaulichen Tradition. Die Zeugnisse von einst sind kreatives Potenzial für morgen. Mit ihrem einzigartigen Charakter und ihrer Vielfalt bieten sie sowohl Raum für Neues und Ungewöhnliches als auch für wirtschaftliche Nutzungen in ihrer traditionellen Bedeutung als Industriestandorte.

Bei der zukünftigen Entwicklung muss über Weiter-, Um- oder Nachnutzung an jedem Standort neu entschieden werden. Hierfür braucht es Fachleute, die den ideellen, architektonischen und kulturellen Wert einschätzen können, und ebenso „Kümmerer“, die sich für den Erhalt im Stadtbild engagieren. Zur zukunftsfähigen Entwicklung der Standorte müssen alle Akteure der Stadt eng zusammenarbeiten. Damit wird Industriekultur zum ressortübergreifenden Medium, das die Wirtschafts-, die Kultur- und die Stadtentwicklungsverwaltung mit engagierten Fachleuten, Investoren und kulturell interessierten Menschen zusammenführt, in Netzwerken, die über Berlin hinaus agieren und das Thema in einen europäischen Bedeutungsrahmen stellen.

Ich begrüße und unterstütze die Initiativen, die die Weiterentwicklung der Industriekultur in Berlin fördern. Sie leisten damit nicht nur einen kulturellen Beitrag, sondern tragen zur Zukunftsfähigkeit und wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt bei. Die Beispiele der vorliegenden Faltmappe zeigen das breite Spektrum an Möglichkeiten. Es gibt viel zu tun, aber das Engagement lohnt sich für alle.



Andreas Geisel
Senator für Stadtentwicklung und Umwelt

Berlin ist Industriekultur

Industrielle Bauten und Anlagen prägen das Stadtbild Berlins in allen Bezirken und damit die Identität der Stadt ebenso wie die Alltagskultur in den Stadtteilen. Die Wahrnehmung Berlins als Industriestadt wurde in den letzten Jahrzehnten noch von den Assoziationen als Kreativmetropole überlagert. Seit Kurzem wird Berlin wieder stärker als die gleichzeitig arbeitende und erfindende Stadt erkannt, die sie seit Beginn ihrer Metropolenwerdung ist.

Als bedeutender Standort der Zweiten Industriellen Revolution um die Wende zum 20. Jahrhundert entwickelte sich Berlin binnen weniger Jahrzehnte zu einer der modernsten Industriemetropolen der Welt. Ihre wirtschaftliche, technische und architektonische Innovationskraft war international wegweisend. High-Tech-Produkte „Made in Berlin“ eroberten den Weltmarkt. Auch die Versorgung der Stadt mit öffentlichen Infrastruktursystemen hatte weltweit eine Vorbildfunktion. Eindrucksvolle bauliche und geistige Hinterlassenschaften zeugen von dieser Zeit und stellen eine besondere kulturelle Herausforderung für die aktuelle Stadt- und Wirtschaftsentwicklung dar.

Die effiziente und angemessene Fortnutzung bestehender Produktionsstätten ebenso wie die kreative Um- und Nachnutzung aufgegebener Industrieareale sind wichtige Aufgaben der künftigen Entwicklung in Berlin. Unter dem Begriff „Industriekultur“ entstand ein Querschnittsthema, das die drei Senatsverwaltungen für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Kultur in einem gemeinsamen Anliegen zusammenführt. Mit eigenen inhaltlichen und strategischen Beiträgen ermöglicht Industriekultur eine neue Qualität der Auseinandersetzung und der Entwicklung des Bestands. Auch die Tourismuswirtschaft und einen innovativen Imagewandel der Stadt kann sie mit kreativen Ansätzen bereichern.

Wirtschaftsentwicklung ist vielseitig

Industrielle Bauten, Anlagen und Objekte legen Zeugnis ab von der Einzigartigkeit, mit der sich Unternehmen früher wie heute entwickeln, wie sie vor Ort und auf dem Weltmarkt agieren und überall ihre Spuren hinterlassen. Technische Innovationen entstehen nicht von allein, sondern sind immer eingebettet in ein bestimmtes kulturelles Umfeld. Das besondere Geflecht technischer und gesellschaftlicher Neuerungen der „Elektropolis Berlin“ beispielsweise hatte entscheidenden Einfluss auf die Entwicklung hier wie in anderen Ländern der Welt. Eine Industriekultur, die wirtschaftliche Entwicklung auch als einen kulturellen Prozess begreift, nimmt Vergangenes und Zukünftiges gleichzeitig in den Blick. Sie reflektiert die aktuellen Trends einer regionalen Wirtschaftskultur ebenso wie ihre spezifischen Wurzeln und ihre Verflochtenheit mit der globalisierten Welt.

Neues aus der Geschichte entwickeln

Entwicklung nachhaltig gestalten heißt: die kulturelle Kontinuität von Orten wahren und Zukunft im Bewusstsein von historischen Schichten planen. Eine Stadtentwicklung, die das industrielle Erbe Berlins ernst nimmt, geschieht im Spannungsfeld von Industriepolitik, Kreativwirtschaft und Regionalkultur und umfasst materielle wie immaterielle Aspekte. An aufgegebenen Industrieareale sollen vergangene Innovationen nachvollziehbar bleiben; zur Berliner Industriekultur gehört aber auch und gerade die lebendige und die neu entstehende Industrie der Stadt. Die Nutzungskontinuität vieler industrieller Standorte in Berlin ist ein besonderer Wert; hier braucht es neue Konzepte für den Umgang mit dem industriellen Erbe.

Neugier und Faszination...

Industriekultur hat Potenzial auch für die Kultur- und Tourismuswirtschaft. Mit neuen Interpretationen erweitert sie das klassische Angebot um ungewöhnliche Orte und neue Blickweisen: Der ständige Wandlungs- und Werdeprozess der Stadt wird zum Gegenstand, die Neugier auf „unbekannte Orte“ und die Peripherie geweckt. Zweit- und Drittbesucher entdecken das Berlin jenseits von Siegessäule und Brandenburger Tor, setzen andere Prioritäten und verteilen sich neu. Die globale Verflechtung der Großstadt und ihrer zugewanderten Bewohner wird greifbar – und damit ist das Thema aktuell und gesellschaftlich relevant auch für junge Generationen, die das klassische Industriezeitalter in Europa nicht mehr selbst erlebt haben.

Aktive Industrie / Berlin produziert



© SenStadtUm, Fotograf: Wolfgang Bittner

Leerstand / Berlin inspiriert



© SenStadtUm, Fotograf: Ulrich Reinheckel

Kreative Nutzungen / Berlin elektrisiert



© Tempelhof Projekt GmbH



Industriekulturlandschaft von Schöneweide – urbanes Flair in der Peripherie

Innovation als Basis

Im Gegensatz zu den Schauplätzen der Ersten Industriellen Revolution ist Berlin als industriell geprägte Großstadt-Landschaft kein Resultat von Abbau oder Aufbereitung natürlicher Rohstoffe, sondern wurde von einer wissensabhängigen Industrie und ihren innovativen und international gut vernetzten Akteuren geformt. Mit einer Dynamik, wie sie sonst nur aus nordamerikanischen Städten bekannt war, entwickelte sich die junge deutsche Hauptstadt Ende des 19. Jahrhunderts innerhalb weniger Jahrzehnte zur zeitweise größten Industriemetropole auf dem europäischen Kontinent.

Die Vernetzte Stadt

Berlin war immer das Labor für neue großstädtische Infrastrukturen. Als „Elektropolis“ wurde Berlin zum Synonym der modernen vernetzten Stadt, in der Technik und Kultur eng ineinander wirkten. Auch die Verkehrs-, Wasserversorgungs- und Kommunikationsnetze waren maßstabsetzend. Hinter diesen harten Strukturen stehen eher unsichtbare, mentale Landschaften als Ergebnis technischer und gesellschaftlicher Innovation. Die Großstadt war Testfeld für die Einführung neuer Technologien und neuer Konsumgüter. Utopische Stadterzählungen wie Fritz Langs Film „Metropolis“ reflektieren dies eindrucksvoll.

Werbeplakat für Industrieansiedlung um 1914



© Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, AEG-Archiv

Technische Infrastruktur am Gleisdreieck



© Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, Foto: Kirchner

„Berlin ist ein Wirtschaftsstandort, an dem sich Zukunft und Tradition auf vielfältige Weise widerspiegeln. Die Stadt hat eine moderne Industrie, die auch an historischen Standorten innovative Produkte für den globalen Markt entwickelt und herstellt. Ob Global Player, Traditionsunternehmen, innovative Start-Ups oder Hidden Champions: Insbesondere in den wachsenden, technologienahen Branchen verfügt Berlin über eine hohe Kompetenz, die sich in einem attraktiven „Sortiment“ manifestiert. Um dem Erbe der Berliner Industriekultur eine Zukunft zu bieten, braucht es die gezielte Vernetzung von Unternehmen, Forschung und Politik.“
Guido Beermann, Staatssekretär der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung, Berlin



© Regionalmanagement Berlin Schöneweide, Foto: David von Becker

Die Erfindung des Stroms

Berlin war auch ein wichtiger Knotenpunkt der weltweiten Elektrifizierung, die maßgeblich von den Unternehmen AEG und Siemens vorangetrieben wurde. Der Elektromotor löste die Dampfkraft als wichtigste Energiequelle ab. Mit dem Strom wurde Kraft über weite Strecken effizient übertragbar. Die neuen elektrischen Systeme und Geräte veränderten den Alltag und die Wahrnehmung von Stadt. Mit den erneuerbaren Energien wird der Strom gegenwärtig noch einmal „neu erfunden". Die „Elektropolis Berlin" hat das Potenzial, in der bevorstehenden Energiewende wieder Vorreiter zu werden:

Think global, act local.

Die Stadt und die Welt

Berlins industrielle Entwicklung war immer verflochten mit globalen Dynamiken. Die Exportnation Deutschland ist ohne den Weltmarkt nicht denkbar. Die Akteursnetzwerke der „Elektropolis Berlin" waren Teil eines globalen Wirtschafts- und Finanzsystems. Die Stadt selbst galt zu Beginn des 20. Jahrhunderts als internationaler Prototyp für wirtschaftliches Wachstum und Erfolg. Gehandelt wurden nicht nur reine Technik, sondern auch Ideen und Methoden – ein ganzheitliches Projekt. Technologietransfer und Fachkräftemigration sind keine Einbahnstraßen; sie verlaufen immer in beide Richtungen. Erst aus einer globalen Perspektive heraus werden die industrielle Geschichte Berlins und seine aktuelle Entwicklung erklärbar und begreifbar.



© Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, AEG-Archiv

Werbeplakat für die Glühbirne



© Historisches Institut der Deutschen Bank, Frankfurt am Main

Zentrale der Deutschen Bank in Berlin, 1929

„Viele Industrieanlagen und Bauten in Berlin werden bis heute in ihrer ursprünglichen Funktion oder von neuen produzierenden Industrien genutzt. Die lebendige Industrie in der Stadt macht die besondere Authentizität der Berliner Industriekultur aus; sie ist Alleinstellungsmerkmal und Herausforderung zugleich. Vielerorts arbeiten Denkmalpflege und Nutzer bereits seit Jahrzehnten sensibel und erfolgreich zusammen. Das soll auch in Zukunft so sein."

Prof. Jörg Haspel, Leiter des Landesdenkmalamtes, Berlin



Ehemaliges Gleisfeld des Anhalter Bahnhofs – Industrienatur in der Innenstadt

Stadt am Wasser

Schon das vorindustrielle Berlin war „aus dem Kahn gebaut". Mit dem Aufschwung zur Industriemetropole wurden die vorhandenen Wasserstraßen neu genutzt, weitere ausgebaut. Die meisten Industrieareale Berlins liegen am Wasser; Rohstoffanlieferung, Entsorgung und Export brauchten den Zugang. Häfen, Kais, Schleusen und Kanäle bilden die Transmissionsriemen alter und neuer Industriekultur. Die zukünftige industrielle Entwicklung braucht den Fluss nicht mehr in diesem Maße. Vielerorts hat sich die Stadt daher öffentliche Räume und neue Nutzungen am Wasser erobert. Ufer sind keine Hindernisse mehr – sie eröffnen neue Wege.

Vielfalt und Kontinuität

Die Berliner Industriekultur bietet ein vielschichtiges Nebeneinander von industrieller Originalnutzung, kreativer Umnutzung und teils auch Leerstand der Industrieanlagen. Jede Situation braucht eigene Konzepte für den Umgang mit dem industriellen Erbe. Einerseits müssen die Bedingungen für Fortbestand und Weiterentwicklung lebendiger Industrie geschaffen, andererseits innovative Wege der Um-, Zwischen- und Nachnutzung gefunden werden, ohne dabei wesentliche Spuren aufzugeben. An die Identität der Industriemetropole anzuknüpfen, um die kulturelle Kontinuität vor Ort zu wahren, ist Aufgabe einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

„Die Berliner Unternehmen haben ein großes Interesse an der Industriegeschichte der Stadt. Ihnen liegt viel am Erhalt der Zeugnisse vergangener Baukultur, gleichzeitig müssen sie ihre Gebäude profitabel bewirtschaften. Gute Konzepte für die effiziente und kulturvolle Weiterentwicklung der Industrie in Berlin gibt es; sie beruhen auf der gegenseitigen Akzeptanz von Wirtschaft und Denkmalschutz."
Jochen Brückmann, Bereichsleiter Stadtentwicklung, Industrie- und Handelskammer zu Berlin

Westhafen



© Andreas Muhs



© SDTB / Berliner Zentrum für Industriekultur, Foto: Nico Kupfer

Neue Fragen, neue Aufgaben

Zahlreiche aktuelle Beispiele zeigen: Die Event- und Kreativindustrie, aber auch tradierte Berliner Unternehmen suchen vermehrt nach kulturellen Bezugspunkten in der Stadt. Sie stellen neue Fragen an alte Gemäuer; Identität und Unterscheidbarkeit in einer globalisierten Welt spielen dabei ebenso eine Rolle wie Historical Marketing. Und mit neuen Fragen entstehen auch neue Aufgaben. Erste regionale Pilot-Studien verknüpfen die Geschichte von Orten mit Vorschlägen für ihre angemessene künftige Gestaltung. Hier gehen industriearchäologische Grundlagenforschung und die Erarbeitung von Handlungsempfehlungen Hand in Hand, die Komplexität historischer Verläufe wird sichtbar, und eine neue Sinnhaftigkeit entsteht.



© ullstein bild – XAMAX

Konzert im E-Werk

Berlin elektrisiert

Berlin zieht magisch viele an, die auf der Suche sind nach dem „anderen Ort". Die Brüche der Geschichte sind hier wie in kaum einer anderen Stadt spürbar. Leerstehende Industriegebäude bieten viel Raum für wenig Geld, und sie öffnen Möglichkeitsräume für neue Interpretationen. Der Reiz des Unentdeckten inspiriert Raumpioniere zu kreativen Zwischennutzungen. Viele ehemalige Industrieorte werden mittlerweile auf Dauer von der Kultur-, Kreativ- und Event-Industrie genutzt. Der ungewöhnliche Geist dieser Orte fasziniert Besucher wie Bewohner der Stadt; er ist Teil einer besonderen Lebensqualität in Berlin und Motor eines Tourismus der „anderen Art". Statt des Offensichtlichen nimmt „Urban Exploration" die geheimen Orte und Geschichten in den Blick.

Das Berliner Zentrum für Industriekultur

Um das Potenzial ins Bewusstsein zu rücken und zu formen, braucht es Information, Aufarbeitung und Vermittlung. Mit dem BZI, einem Gemeinschaftsprojekt der Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin und der Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, hat Berlin einen Motor, der mit seinem Engagement bereits dazu beträgt, das städtebauliche, wirtschaftliche, touristische wie kulturelle Entwicklungspotenzial auszubauen. Gemeinsam mit den Berliner Verwaltungen und mit privaten und öffentlichen Initiativen erarbeitet es Konzepte und Strategien, vernetzt die Orte und Akteure nach innen und außen, führt öffentliche Veranstaltungen durch und betreibt wissenschaftliche Grundlagenforschung. Es hat ein Tourismus-Konzept mit ungewöhnlichen Ansätzen und nutzt die neuen Medien.

„Berlin ist gerade wieder einmal dabei, sich neu zu erfinden. Aus dem Zusammenspiel von Kreativszene, digitalen Innovationen, Kultur und Wissenschaft und den einzigartigen Orten der Industriekultur entsteht eine neue Berliner Mischung. Diese Entwicklung kompetent und inspirierend zu begleiten, ist die originäre Aufgabe des BZI."

Tim Renner, Staatssekretär für Kulturelle Angelegenheiten, Berlin

Mehr zur Berliner Industriekultur:

Berliner Zentrum für Industriekultur (BZI)
Zentrale Vernetzungsplattform für Industriekultur in Berlin
www.industrie-kultur-berlin.de

Regionale Industriekultur
Initiativen in den Bezirken: Überblick auf der BZI-Webseite, Rubrik „Das Netzwerk“

Diese Faltmappe ist eine Kooperation der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm) und des Berliner Zentrums für Industriekultur (BZI)
Konzept: Dagmar Tille (SenStadtUm) und Marion Steiner (BZI)
Text Mantel: Marion Steiner und Joseph Hoppe
Text Einlegebögen: Thorsten Dame, Marion Steiner, Nico Kupfer
Redaktionsstand Mantel: September 2013; Einlegebögen: siehe dort.
Grafische Gestaltung: SenStadtUm, Team Kommunikation
Druck: medialis GmbH

AnsprechpartnerInnen / V.i.S.d.P.:

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
Dr. Dagmar Tille, Leiterin
Stabstelle Denkmalschutz und UNESCO-Welterbe, Oberste Denkmalschutzbehörde
Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin
www.stadtentwicklung.berlin.de/denkmal

Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin, Fachbereich 5
Prof. Dr. Dorothee Haffner, Leiterin
Berliner Zentrum für Industriekultur (BZI)
Wilhelminenhofstraße 75 A, 12459 Berlin
www.industrie-kultur-berlin.de

Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin
Prof. Joseph Hoppe, Stellv. Direktor
Berliner Zentrum für Industriekultur (BZI)
Trebbiner Straße 9, 10969 Berlin
www.sdtb.de

Das BZI wird über die Senatskanzlei für Kulturelle Angelegenheiten des Landes Berlin aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert.

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur

Europäische Union
„Investition in Ihre Zukunft“
Europäischer Fonds für regionale Entwicklung

EFRE ...eine Chance durch Europa!

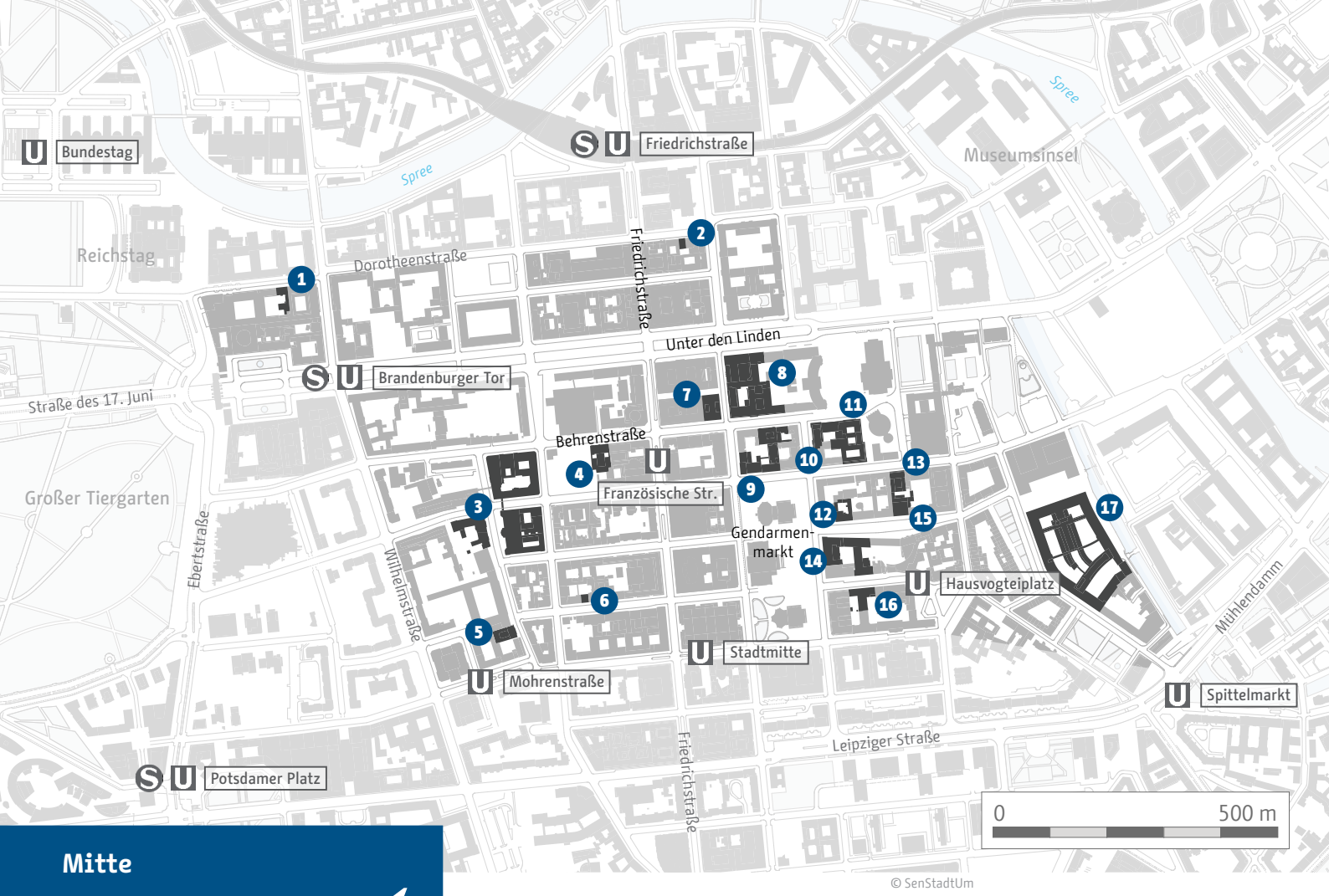
Titelbild: © Regionalmanagement Berlin Schöneweide, Foto: David von Becker

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

be Berlin

Kommunikation
Württembergische Straße 6, 10707 Berlin
broschuerenstelle@senstadtum.berlin.de

Stand: Dezember 2014



Mitte

Bankenviertel

Banken spielen eine zentrale Rolle bei der industriellen Entwicklung – und besonders wichtig waren sie für die Vorfinanzierung der kapitalintensiven Bauten und Anlagen der Elektrischen Revolution. Jedes große Unternehmen hatte seine ‚Hausbank'. Für viele Projekte im Ausland wurden übergreifende Konsortien gebildet; ein Netz aus Holdings und Tochtergesellschaften umspannt bis heute die Welt. Im Berliner Bankenviertel konzentrieren sich noch immer die Direktionsgebäude und Stammhäuser bedeutender staatlicher wie privater Geldinstitute.

Wichtige Orte im Überblick

1. Deutsche Hypothekenbank
2. Preußische Hypothekenbank
3. Deutsche Bank
4. Schaafhausen'scher Bankverein
5. Bankhaus von der Heydt „Kleisthaus"
6. Deutsche Bau- und Bodenbank
7. Berliner Bank
8. Disconto-Gesellschaft
9. Berliner Handels-Gesellschaft
10. Pommersche Hypotheken-Aktienbank
11. Dresdner Bank
12. Bankhaus Ebeling
13. Handelsgesellschaft J. Dreyfuß & Co
14. Seehandlungsgesellschaft
15. Bankhaus Mendelssohn & Co
16. Bankhaus Hardy & Co
17. Reichsbank

Im Zentrum der Macht – zwischen der Behrensstraße im Süden, dem Prachtboulevard Unter den Linden im Norden, der Börse und dem Königlichen Hof weiter östlich und dem Bundesrat im Westen – siedelten sich seit dem frühen 19. Jahrhundert immer größere Teile der deutschen Finanzwelt an und sorgten für die Herausbildung eines Bankenviertels in der nördlichen Friedrichstadt.

Florierende Finanzmetropole an der Spree

Die Bedeutung Berlins als Finanzmetropole wuchs mit der politischen und industriellen Entwicklung der Stadt. Den ersten Impuls gab die 1815 wiedererlangte Unabhängigkeit Preußens. Mit der Reichsgründung von 1871 zog die neue Hauptstadt mit dem bisher dominierenden deutschen Finanzplatz Frankfurt am Main gleich. Bankhäuser siedelten an die Spree um, bestehende Institute wurden ausgebaut, neue gegründet. Nach Überwindung der Gründerkrise folgte in den 1880er Jahren ein weiterer, massiver Zuzug von Banken und die Finanzmetropole Berlin entwickelte internationale Strahlkraft. Eine Zäsur setzte 1929

die Weltwirtschaftskrise, wenige Jahre später folgte die Auflösung der durch jüdische Eigner geführten Banken. Der Zweite Weltkrieg und die politische Neuorientierung nach 1945 ließen das im Ostteil der Stadt gelegene Bankenviertel weitgehend an Bedeutung verlieren.

Am Platz

Als „die Ersten am Platz“ können die beiden staatlichen Finanzinstitute Preußens gelten: die 1765 gegründete Königliche Hauptbank und die 1772 von Friedrich dem Großen ins Leben gerufene Seehandlungsgesellschaft. Letztere, seit 1807 dem Finanzministerium unterstellt und zu einer einflussreichen Staatsbank entwickelt, unterstützte neben Handelsgeschäften auch den Ausbau der Eisenbahn und die junge Preußische Industrie. Neben älteren Banken etablierte sich das Berliner Bankenviertel in den 1870er und 1880er Jahren mit der Deutschen Bank, der Dresdner Bank und der Nationalbank für Deutschland.

Investition in die Stadt

Attraktiv war der florierende Finanzplatz auch aufgrund des rasanten Wachstums der Stadt. Insbesondere der Aufbau neuer städtischer Infrastruktursysteme ließ einen enormen Kapitalbedarf entstehen. Beispiele sind der Bau der Berliner U-Bahn oder das Kraftwerk Klingenberg, das eine weitgehende Unabhängigkeit der Stadt von der Fernstromversorgung sicherstellen sollte und für dessen Realisierung der Berliner Magistrat Auslandskredite einwarb und die AEG mit der Planung und Ausführung beauftragte.

Globale Geschäfte

Mit der Elektrischen Revolution etablierten sich Siemens und die AEG auch auf dem Weltmarkt schnell als Global Player und sicherten sich den Zugang zu den Märkten auf nahezu allen Kontinenten. Die Vorfinanzierung der transnationalen Projekte leisteten Groß- und Privatbanken, die zusammen mit den Industrieunternehmen übergreifende Konsortien gründeten, an denen alle Beteiligten Anteile hielten.

Strom für die Welt

Zu den größten Auslandsinvestitionen des deutschen Kapitals vor dem Ersten Weltkrieg gehört das Lateinamerikageschäft der deutschen Elektroindustrie. Die Deutsche Überseeische Elektricitäts-Gesellschaft (DÜEG), ein 1898 in Berlin gegründetes Konsortium, erwarb erste Konzessionen für den Kraftwerksbau und die Elektrifizierung der Straßenbahnen in den Hauptstädten Buenos Aires, Montevideo und Santiago de Chile. Vorsitzender des Aufsichtsrates war Arthur von Gwinner von der Deutschen Bank; die AEG lieferte Stromversorgungstechnik, Siemens Maschinen. Für das Management der Systeme vor Ort waren Tochtergesellschaften zuständig, über deren Geschicke in Berlin oder London entschieden wurde.

Repräsentative Palazzi

Die erhaltenen Häuser im Berliner Bankenviertel zeugen bis heute von der Gründungszeit der Exportnation Deutschland. Die großen Banken und die zwei staatlichen Finanzinstitute schmückten sich bei ihrer stetigen Vergrößerung mit aufwendigen Fassaden. Einige der kleinen Privatbanken wie das Bankhaus Mendelssohn strahlen bis heute eine außergewöhnliche Noblesse aus.

Mit dem Bedeutungsverlust Berlins als Finanzplatz wurde die Mehrzahl der Häuser nach 1945 neuen Zwecken zugeführt und u.a. als Ministerien, politische und kulturelle Einrichtungen und Hotels genutzt. Eine erstaunliche Kontinuität als Bank weist das Gebäude der Berliner Handels-Gesellschaft auf, das zunächst Sitz der Staats- und Außenhandelsbank der DDR war und heute die Kreditanstalt für Wiederaufbau KfW beheimatet.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: September 2013



© Andreas Muhs



© Andreas Muhs



© SenStadtUm, Wolfgang Bittner

Staatsbank: Die zur Reichsbank umgewandelte Königliche Hauptbank errichtete ab 1934 einen riesigen Baukomplex am Werderschen Markt.

Großbank: Die Berliner Handels-Gesellschaft war neben anderen Großbanken und mehreren Privatbanken Anteilseigner an der DÜEG.

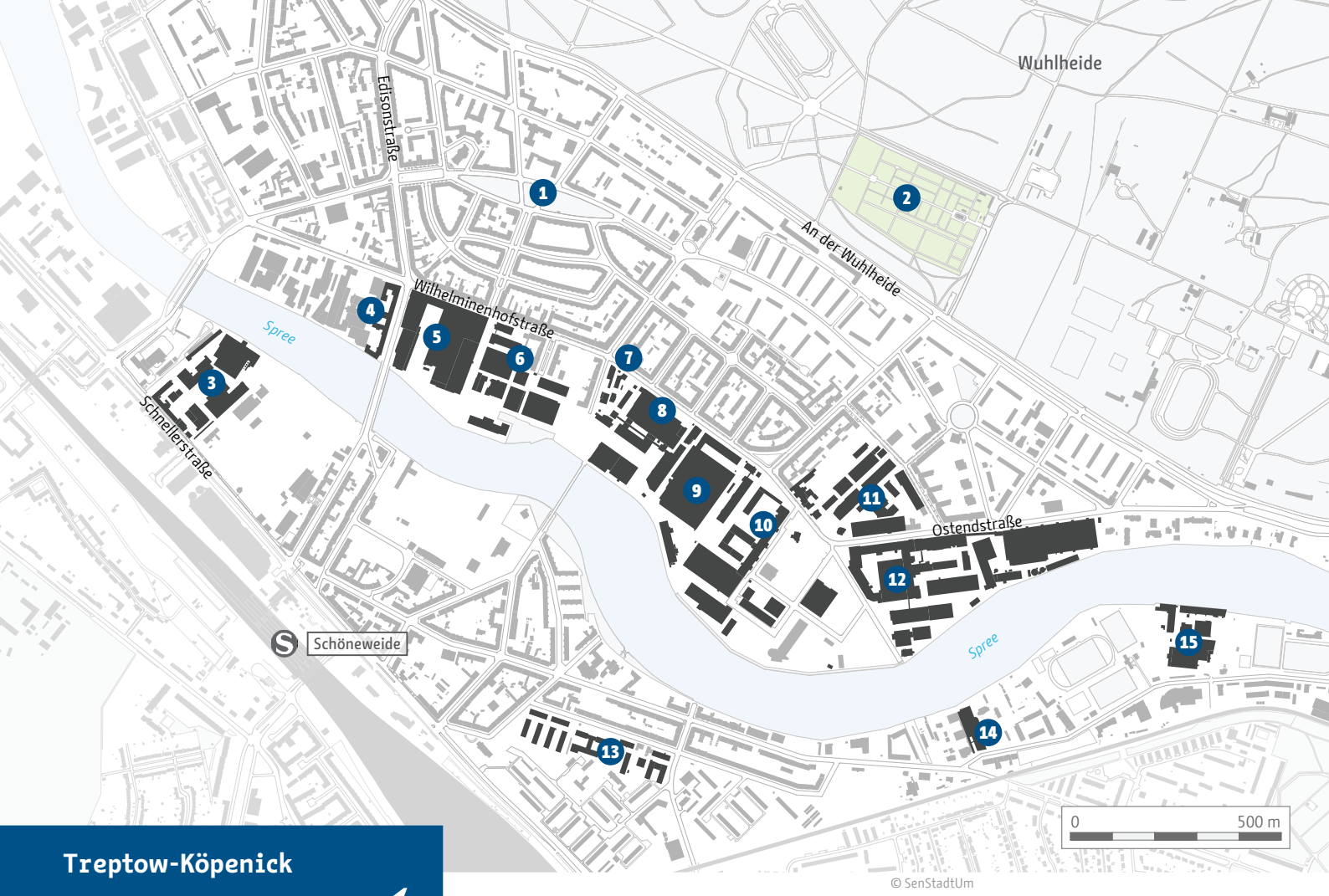
Privatbank: 1893 bezog das Bankhaus Mendelssohn & Co den Neubau neben seinem Stammhaus.

Infos für Neugierige

Literatur: Pohl, Hans (Hg.): Geschichte des Finanzplatzes Berlin, Frankfurt am Main 2002

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft“ Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE ...eine Chance durch Europa!
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin



Treptow-Köpenick

Schöneweide

Ab den 1890er Jahren entstand auf der „Schönen Weyde“ vor den Toren Berlins ein neuer Stadtteil mit industrieller Produktion und Wohnsiedlungen für die Arbeiter. Nach der politischen Wende 1990 schloss der Großteil der produzierenden Industrie in der Region, zahlreiche neue Industrieansiedlungen kamen und gingen, einige blieben. Der Wandel ist auch heute noch in vollem Gang: Der Stadtteil hat gut 20 Jahre Erfahrung mit sozialer Stadtentwicklung, ab 2006 siedelte sich die Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin hier an, und seit 2011 wird die wirtschaftliche Entwicklung, darunter die Kultur- und Kreativwirtschaft, intensiver betrieben.

Wichtige Orte im Überblick

1. Siedlungen mit Gemeinschaftseinrichtungen
2. Friedhof mit Grabstätte der Rathenaus
3. ehem. Borussia-Brauerei, VEB Bärenquell
4. Spreehöfe, ehem. Lampenfabrik Frister
5. Rathenau-Hallen, ehem. Transformatorenwerk TRO
6. Besucherzentrum Industriesalon Schöneweide
7. Skulpturengießerei Knaak, ehem. Umspannwerk
8. ehem. Kraftwerk Oberspree
9. Kabelwerk Oberspree, KWO
10. Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin, HTW
11. BAE Batterien GmbH, ehem. AFA
12. Peter-Behrens-Haus, ehem. Automobilfabrik NAG
13. Dokumentationszentrum NS-Zwangsarbeit
14. Freie Waldorfschule, ehem. Textilfabrik Otto Schneider
15. ehem. Batterienfabrik Pertrix

Schöneweide, mit den Ortsteilen Oberschöneweide am nördlichen und Niederschöneweide am südlichen Spreeufer, gehörte Ende des 19. Jh. zu den bevorzugten Siedlungsgebieten der Berliner Industrie. Das 1598 als „Schöne Weyde“ bezeichnete Gebiet war bis dahin nur dünn besiedelt und bot ausreichend günstige Grundstücke mit Anbindung an die Spree, die zusammen mit der Bahn ein wichtiger Transportweg für die Industrie war.

Auf zu neuen Ufern

Auch heute ist die Wasserlage wieder von Vorteil – allerdings unter neuen Vorzeichen. Die Stadt am Wasser mit ihrer besonderen industriekulturellen Atmosphäre ist attraktiv für Kreative aus dem In- und Ausland. Neue Industrien siedeln sich an, und die Nähe zur Hochschule (HTW) ermöglicht produktive Querverbindungen. So entstehen an diesen Traditionsstandorten heute wieder innovative Ideen – eine interessante Parallele zu damals, als die Berliner Industrie nach der überstandenen „Gründerkrise“ von 1873 und der Erholung der Finanzmärkte nach attraktiven Standorten am Rand der Großstadt suchte.

Beidseits der Spree

Niederschöneweide war bereits 1886 mit einem eigenen Bahnhof an die Berlin-Görlitzer Eisenbahn angeschlossen und konnte auf die Interessen der Industrie früher reagieren als das nördliche Ufer. Als eines der größten Unternehmen hatte sich hier bereits 1882 die Borussia-Brauerei angesiedelt, die nach 1945 als VEB Bärenquell weitergeführt wurde und mit ihren Türmen bis heute die Ufersilhouette prägt. Daneben zeugen die Textilfabrik von Otto Schneider und das Pertrix-Werk sowie die großflächigen Gleisfelder, Betriebswerke und Werkstätten der Bahn vom industriellen Aufschwung der Gemeinde. Zur dunklen Seite der Berliner Industriegeschichte gehört ein 1943 eingerichtetes Zwangsarbeiterlager, in dem seit 2006 ein Dokumentationszentrum über die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Gefangenen berichtet.

Am nördlichen Spreeufer kaufte 1889 die von Carl Deul geleitete „Grundrentengesellschaft“ die Ländereien des Gutsbezirks Wilhelminenhof, begann mit der Parzellierung des Landes und sorgte mit einer ersten Brücke über die Spree und mit dem Bau von Straßen und Gleisen für eine Anbindung an die Berlin-Görlitzer Bahn im Süden. Durch eine eigenständige Stromversorgung, weitere Brücken und den Anschluss an den Bahnhof Rummelsburg im Norden überflügelte das neue Industriegebiet bald seinen südlichen Nachbarn. Mit dem Kraftwerk, dem Kabelwerk der AEG, den später für die Transformatorenproduktion übernommenen Niles-Werken, der Automobilproduktion, einer Batterienfabrik und der Lampenproduktion Frister wurde Schöneweide zu einer der wichtigsten Ansiedlungen der Berliner Elektroindustrie.

Wendezeiten

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurde die Produktion in Oberschöneweide aufrechterhalten. Mit rund 30.000 Beschäftigten nahmen die als VEB geführten Betriebe eine herausgehobene Stellung in der Elektroindustrie der DDR ein. Unmittelbar nach 1990 begann ein massiver Stellenabbau, der die Mehrheit der Beschäftigten betraf. Um die negativen Effekte abzufangen, wurde ab 1995 in Oberschöneweide ein Quartiersmanagement eingerichtet, begleitet von der Sanierung der Siedlungen (bis 2010).

Akteure und Visionen

Zu den Industriebetrieben, die seit ihrer Gründung bis heute vor Ort produzieren, gehören die mittelständische BAE Batterien GmbH, ehem. AFA, und das heute privat geführte Kabelwerk. Die Neuansiedlung produzierender Industrie in Schönweide nach 1990 gelang bisher nur bedingt. So kaufte z.B. Samsung 1993 den ehem. NAG-Komplex, gab den Standort aber 2005 wieder auf. Heute prägen vor allem klein- und mittelständische Unternehmen aus den Bereichen Optik, Maschinenbau und Energieeffizienz den Standort Schöneweide.

Ein Quantensprung gelang mit der Ansiedlung der Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin ab 2006. Die Nähe von Hochschule und Unternehmen gilt heute als eines der wichtigsten Potenziale für die künftige Wirtschaftsentwicklung, die seit 2011 mit dem Einsetzen des Regionalmanagements Berlin Schöneweide durch den Bezirk strategisch und gemeinsam mit den Investoren, Gründern und Unternehmen vor Ort angegangen wird. Das Regionalmanagement begleitet diese bei ihrer Ansiedlung und Entwicklung, fördert die Kooperation zwischen Wirtschaft und Wissenschaft und stärkt die regionale Öffentlichkeitsarbeit. Daneben macht die kreative Szene des Stadtteils Schöneweide als Ort der Kunst und Kultur mittlerweile stadtweit bekannt.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: September 2013



© Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, AEG-Archiv



© HTW Berlin/DOM publishers



© HTW Berlin/Andreas Kettenhofen und Max Schäfer

Luftbild des AEG-Kabelwerks Oberspree (KWO) um 1928

Luftbild Oberschöneweide, 2011

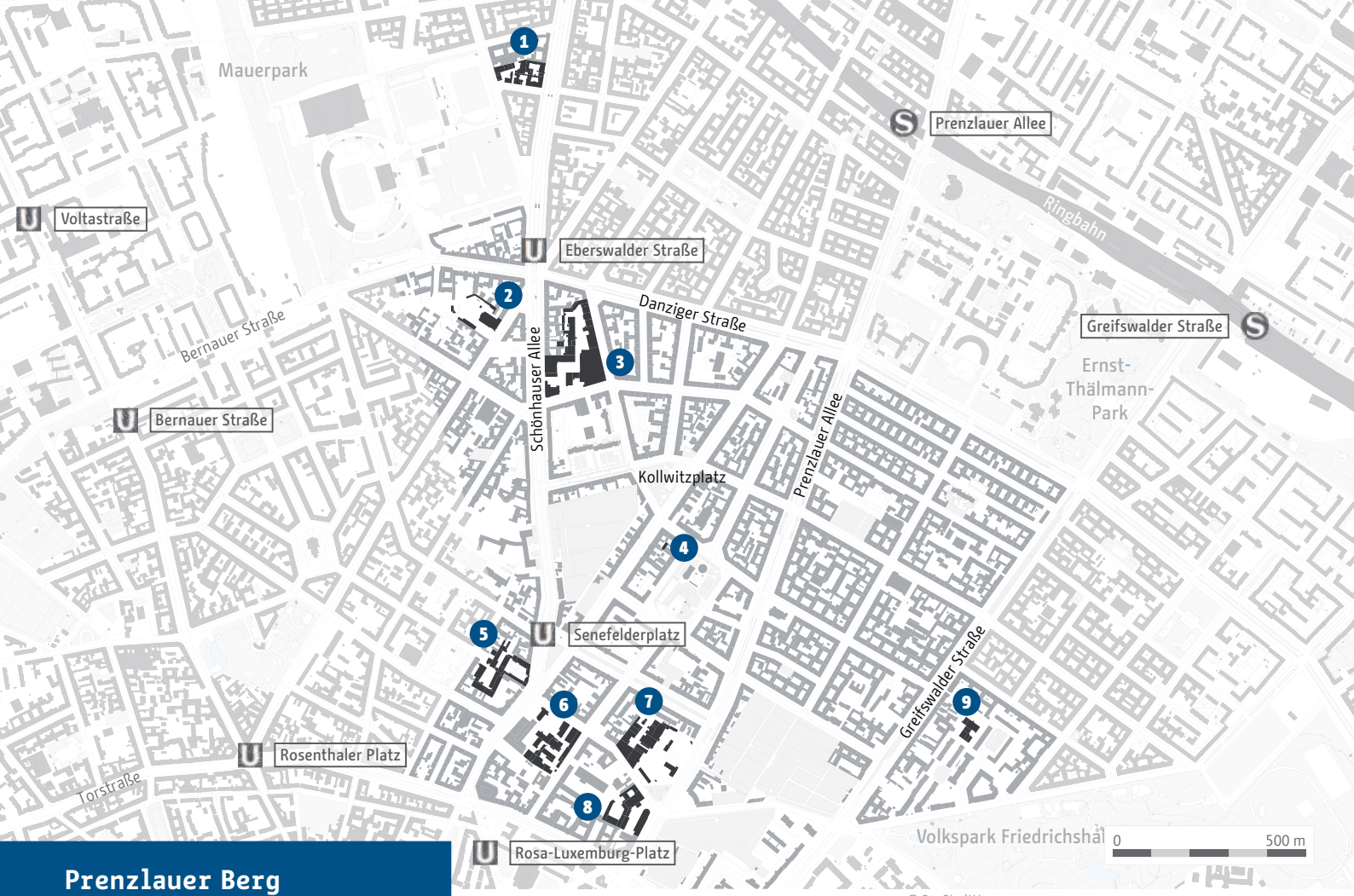
Der Campus Wilhelminenhof der Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin (HTW) in dem sanierten Teil des früheren AEG-Kabelwerks Oberspree (KWO) wurde 2009 offiziell eröffnet.

Weitere Infos

Besucherzentrum: Industriesalon Schöneweide, www.industriesalon.de
Regionalmanagement Berlin Schöneweide, www.schoeneweide.com
NS-Zwangsarbeit: Dokumentationszentrum, www.topographie-des-terrors.de

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft“ Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE ...eine Chance durch Europa!
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin



© SenStadtUm

Prenzlauer Berg

Brauereiquartier

Als „Brauereimetropole“ apostrophiert, kam Berlin zu Beginn des 20. Jahrhunderts eine besondere Rolle zu: als Produktions- und Konsumtionsort von Bier. Der Wettbewerb sorgte seither für eine zunehmende Konzentration in der Branche, und nur wenige Brauereien konnten sich bis heute mit ihren Marken behaupten. Doch wie die kleinen Berliner Brauereien, die im 19. Jahrhundert ihre „Berliner Weiße“ gegen das aus Bayern importierte „Lagerbier“ der Großbrauereien verteidigten, entstehen heute neue Mikro-Brauereien, die ihre Spezialitäten für einen lokalen Markt produzieren. Denn der Bierdurst der Berliner ist groß – und nachhaltig.

Wichtige Orte im Überblick

1. Groterjan, Milastraße 2
2. Prater-Biergarten, Kastanienallee 7-9
3. Kulturbrauerei, ehem. Schultheiß, Schönhauser Allee 36 (und weitere Eingänge)
4. Weißenburger Brauerei E. Lewin, Kollwitzstraße 54
5. Pfefferberg, Schönhauser Allee 176 (weiterer Zugang über Christinenstraße)
6. Königstadt-Brauerei, Saarbrücker Straße 24
7. Bötzow-Brauerei, Prenzlauer Allee 242
8. Aschinger‘s Bierquelle AG, Saarbrücker Straße 36-38
9. Schneider-Brauerei, Am Schweizer Garten 82-84

Die Barnimkante, dieser nördlich vom alten Berlin gelegene Hang, ist sanft und doch spürbar. Und im Unterschied zu den sandigen Niederungen des eiszeitlichen Urstromtals mit seinem hohen Grundwasserspiegel eignete er sich ab Mitte des 19. Jahrhunderts hervorragend für den Bau von Kellergewölben zur Lagerung und Kühlung von Bier.

Der große Durst der Berliner

Bis Leonard Hopf um 1828 das „Bayrische Bier“ in Berlin einführte, brauten die Berliner Brauereien obergäriges Bier, das als „Berliner Weiße“ in einer Vielzahl kleiner Brauereien hergestellt und frisch ausgeschenkt wurde, denn es war nur bedingt lagerfähig. Die aus Bayern importierte untergärige Brauart erlaubte eine längere Lagerung und eignete sich damit zu einer ganzjährigen, auf Bevorratung zielenden Bierproduktion. Das in Berlin bis dahin unbekannte „Lagerbier“ traf auf eine dynamische industrielle Entwicklung der Stadt, in der immer mehr Zugezogene immer mehr Durst hatten. Die neuen Biere, die im industriellen Maßstab in Großbrauereien hergestellt werden

konnten, dominierten schon nach wenigen Jahrzehnten den Markt, und die Industriemetropole Berlin stieg auf zu einer der größten „Brauereimetropolen“ der Welt.

Ritt durch die Brauereien

Von der Größe und Vielzahl der Berliner Brauereien zeugen noch heute die nah beieinander liegenden Standorte im südlichen Prenzlauer Berg: Den Anfang machte die „Bairischbier-Brauerei Pfeffer“, die 1842 an der Schönhauser Allee ihre Keller anlegte und sich in der Folge stetig erweiterte. 1880 übernahm sie zum eigenen Ausschank den etwas weiter im Norden gelegenen Prater. Die Verbindung ihrer Brauereien mit eigenem Ausschank – im Sommer im Biergarten, im Winter in großen Hallen – suchten nachfolgend auch die Königstadt-Brauerei, die angrenzende Bötzow-Brauerei, die Brauerei Schneider am Schweizer Garten oder die weiter nördlich gelegene Schultheiß-Brauerei, die sich von einem kleinen Unternehmen schnell zu einer dominanten Großbrauerei entwickelte.

Mit der Aufnahme von Aktienkapital finanzierten die Brauereien ihren Ausbau, sicherten sich gegen die Konkurrenz ab und versuchten, wann immer sich die Gelegenheit bot, mit Übernahmen den Markt zu lichten. Die „Aschinger’s Bierquelle AG“ etwa, die mit rund 4.000 Mitarbeitern ihre Stehbierhallen verköstigte, wurde zu einem Branchenriesen, der bis in die 1920er Jahre zum größten Hotel- und Gastronomiebetrieb Europas expandierte.

Kleinere Brauereien wie die weiter hangaufwärts gelegene Groterjan-Brauerei mit ihren Malzbierspezialitäten versuchten mitzuhalten. Doch kaum zehn Jahre nach Fertigstellung einer ansehnlichen Brauerei musste Groterjan 1908 Insolvenz anmelden. Selbst der Verkauf von Teilen des Biergartens für Wohnhäuser konnte den Betrieb nicht sanieren.

Durst nach Kreativität

Die meisten früheren Brauereien im Prenzlauer Berg waren in den 1990er Jahren Hotspots der kreativen Szene Berlins und sind mittlerweile dauerhaft ungenutzt. Das Spektrum neuer Nutzungen ist breit: Viele Restaurants, Cafés oder Clubs nutzen einen Teil der Räumlichkeiten und schreiben damit die Geschichte als Orte der Konsumtion und Unterhaltung in gewisser Weise fort. Hinzu kommen Kinos, Theater, Ateliers, Galerien, kleine Museen, Vertretungen von Verlagen, Schulen und Instituten, Proberäume, Tonstudios und Büros verschiedener Künstler. Auch Hostels und neue Wohnungen bis hin zu Lofts sind zu finden.

Die Organisationsformen der Nutzer sind ebenso unterschiedlich: Mal hat ein Areal mehrere Privateigentümer, mal wird es wie die Kulturbrauerei aus einer Hand betrieben. Daneben gibt es gemeinnützige Projekte wie den Pfefferberg, wo eine Stiftung und ein Verein für eine neue Nutzung sorgen, oder die Königstadt Brauerei, wo eine Genossenschaft ortsansässiger Gewerbetreibende neue Arbeitsplätze schafft und die Gebäude modernisiert.

Nachhaltiger Durst

Mit dem Mentalitätswechsel im beginnenden 21. Jahrhundert, zunehmender Kritik an großindustrieller Lebensmittelproduktion und steigender Nachfrage nach regionalen Produkten rückt eine weitere mögliche Zeitparallele in den Blick: Wie die traditionellen Berliner Weißbierbrauereien, etwa die in den 1890er Jahren in einer Remise in der Kollwitzstraße 54 untergebrachte „Weißenburger Brauerei E. Lewin“, konzentrieren sich auch die heutigen Mikrobrauereien auf einen kleinen und meist lokalen Kundenkreis. In vielen Berliner Kneipen gehört es mittlerweile zum guten Ton, den Gästen Bier aus der Region anzubieten.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: September 2013



© Andreas Muhs



© Andreas Muhs



© SenStadtUm, Wolfgang Bittner

Großbrauerei: Schultheiß, heute Kulturbrauerei

Mikrobrauerei: Weißenburger E. Lewin, heute eine Galerie

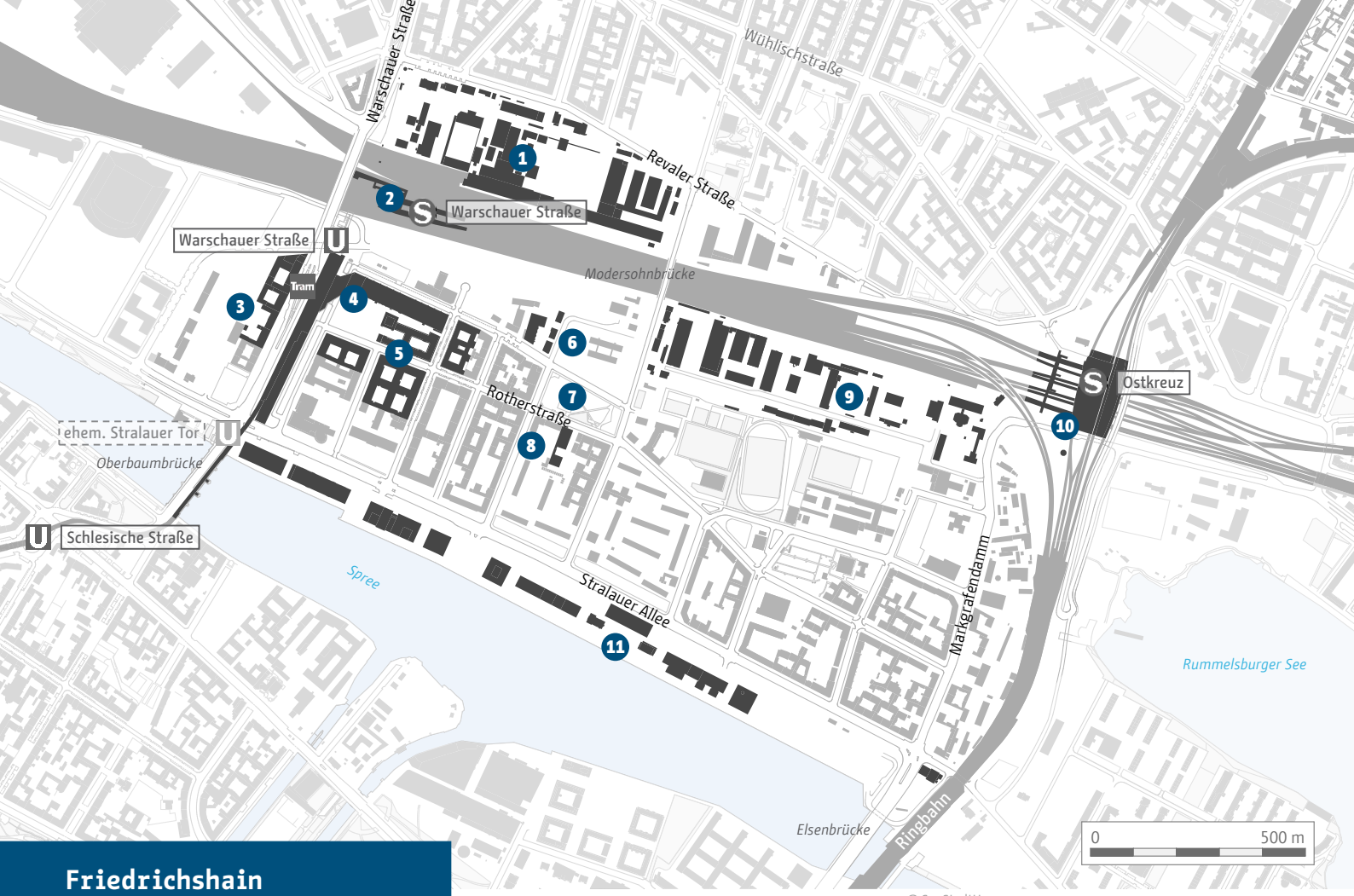
Nutzungskontinuität: Der Prater-Biergarten eröffnete 1837 als erster Biergarten im Berliner Norden und ist bis heute in Betrieb.

Infos für Durstige

Mikrobrauereien in Berlin: www.visitberlin.de/de/keyword/brauhaus
Buchtipp: Kürvers, Roder, Tacke: Hopfen & Malz. Geschichte und Perspektiven der Brauereistandorte im Berliner Nordosten, Berlin 2005

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft“ Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE ...eine Chance durch Europa!
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin



© SenStadtUm

Friedrichshain

Am Stralauer Tor

Ein ebenso vielfältiger wie hochkarätiger Bestand an Industriebauten in einem Quartier ist kaum ein zweites Mal in Berlin zu finden: Vor dem ehemaligen Stralauer Tor, zwischen der Spree im Süden und dem Gleisfeld im Norden, drängeln sich in unmittelbarer Nachbarschaft Hafenanlagen und Brücken, Bahnhöfe und Werkstätten, ein Pumpwerk der Wasserbetriebe, ein Umspannwerk zur Stromversorgung und ein Schalt- und Gleichrichterwerk der Berliner S-Bahn. Und nicht zuletzt eine Gruppe von Geschossfabriken sowie ein Stadtquartier mit Wohnungen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Betriebe.

Wichtige Orte im Überblick

1. RAW-Tempel, ehem. Eisenbahn-Hauptwerkstatt Berlin II (Reichsbahn-Ausbesserungswerk RAW II)
2. S-Bahnhof Warschauer Straße mit Gleisfeld und Stellwerken
3. Industriepalast (heute: Büros, Hotel/Hostel, Gewerbe, Einzelhandel und Veranstaltungen)
4. U-Bahnhof Warschauer Straße mit Wagenhallen und Oberbaumbrücke (in Betrieb)
5. ehem. DGA / Osram / Narva (heute: Büros)
6. Pumpstation XII (in Betrieb)
7. Rudolfplatz
8. Umspannwerk Am Rudolfplatz (in Betrieb)
9. Eisenbahn-Hauptwerkstatt Berlin I (RAW I) mit Schalt- und Gleichrichterwerk (beide in Betrieb)
10. S-Bahnhof Ostkreuz (in Betrieb) mit Wasserturm
11. ehem. Osthafen (heute: Musik, Medien, Mode)

Bis in die 1860er Jahre hinein lag das Gebiet vor der Berliner Zollmauer und profitierte von der unmittelbaren Nähe zur Stadt und der Lage am Fluss. Ein großer Teil der hier entstandenen Anlagen und Bauten der städtischen Infrastruktur ist bis heute in Betrieb, und im Rotherkiez wird das Wohnen wieder attraktiv. Die Fabrikarbeit wurde von der Kreativwirtschaft abgelöst.

Die vernetzte Stadt

1853 begann die in London gegründete „Berlin Waterworks Company“ vor dem Stralauer Tor mit dem Bau des ersten Berliner Wasserwerkes, das mit seinem Pumpenhaus, den Filterbecken und Reservoirs 1856 eröffnet wurde. Von der großflächigen Nutzung des Areals ist die bis heute arbeitende Pumpstation XII an der Rudolfstraße 15 mit einigen Pumpen, Motoren und Werkstätten aus den ersten Dekaden ihres Bestehens erhalten. Das ab 1889 geplante Werk mit seinem Maschinen- und Kesselhaus sowie einem zugehörigen Verwaltungsgebäude war Teil der zwölf Berliner „Radialsysteme“, die James Hobrecht ab 1869 für die Abwasserentsorgung entwickelte.

Die Bahn

Neben der vorteilhaften Lage an der Spree bestimmte auch die Nähe zur Bahn die Entwicklung des Gebietes. Es profitierte vom Anschluss an die Fernbahn und stellte auf beiden Seiten des breiten Gleisfeldes Flächen für zwei große Eisenbahn-Werkstätten bereit. Schon bald war das Gelände auch an den Personenverkehr der Stadt- und Straßenbahn angeschlossen; 1902 folgte die Hochbahngesellschaft mit den zwei Bahnhöfen Warschauer Straße und Stralauer Tor sowie mit Werkstätten und Wagenhallen. Die gesamte Stromversorgung der Berliner S-Bahn wird heute von der zentralen Schaltwarte am Ostkreuz aus geregelt.

Stromversorgung

Als 1908 in der Nachbarschaft der Pumpstation die Berliner Elektrizitätswerke mit der Errichtung eines Umspannwerkes begannen, hatte sich das Quartier in ein riesiges Baufeld verwandelt. Unmittelbar am Rudolfplatz gelegen, musste die Fassade des Werkes jetzt in die neu entstandene Wohnhausbebauung eingepasst werden und den Qualitätsvorgaben entsprechen, die durch die zeitgleich entstandene Zwingli-Kirche und einen am Platz geplanten Schulbau vorgegeben wurden.

Der Osthafen

Während im Zentrum des Quartiers mit dem Rudolfplatz ein begrünter Schmuckplatz mit Wohn- und Gemeindebauten entstand, hatte im Süden der Bau des Osthafens begonnen. Auf einer Länge von rund 1.400 Metern entstand am Uferstreifen zwischen Oberbaumbrücke und Ringbahn ab 1907 der bis dahin größte Hafen der Stadt. Mit seinen Lagerhäusern, den Gebäuden für die Arbeiter und die Verwaltung und nicht zuletzt einem eigenen Betriebskraftwerk und den Entladeeinrichtungen entwickelte sich am Spreeufer bis 1913 ein prägnantes Ensemble, das mit seinen repräsentativen Fassaden zum Fluss ausgerichtet war.

Glühlampen

Zeitgleich mit dem Ausbau des Hafens hatte die Deutsche Gasglühlicht-Aktiengesellschaft den bis dahin angemieteten „Industriepalast“ verlassen und 1906 ihre erste Geschossfabrik an der Rotherstraße bezogen. Die in den 1920er Jahren als Osram-Werk D bekannt gewordene Fabrik fuhr unmittelbar nach dem Bezug ihres Neubaus mit dem Kauf weiterer Grundstücke fort, die sie bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs schrittweise bebaute. In dem schließlich auf vier Blöcke aufgeteilten Werk wurde die Lampenfabrikation kontinuierlich fortgesetzt und erst 1992 mit der Verlegung der zwischenzeitlich zur NARVA umfirmierten Produktion nach Lichtenberg eingestellt.

Kontinuität und Wandel

Während auch der Osthafen in den frühen 1990er Jahren geschlossen und die Krananlagen demontiert wurden, konnten die Bahnhöfe und Wagenhallen der U-Bahn nach der Wiederherstellung der Oberbaumbrücke ab 1995 erneut in Betrieb genommen werden. Auch die Anlagen der S- und Fernbahn, die Pumpstation der Wasserbetriebe und das Umspannwerk der Elektrizitätswerke werden größtenteils weiter in ihrer alten Funktion genutzt. Das Mitte der 1990er Jahre stillgelegte RAW II profitierte bald vom Wandel des Stadtteils Friedrichshain und beheimatet heute unter anderem eine Skaterhalle, einen Kletterturm, diverse Diskotheken, Biergärten und Bars, einen Flohmarkt und ein Freiluftkino. Eine dauerhafte Zukunft dieser kreativen Bottom-Up-Projekte am Standort ist allerdings nicht gesichert. Auf dem Gelände des ehemaligen RAW I erklären erfahrene und ehemalige Mitarbeiter der S-Bahn in zwei historischen Werkstatthallen, wie der Strom zur Berliner S-Bahn kommt – seit der „Großen Elektrisierung“ Ende der 1920er Jahre über die DDR-Zeit bis heute.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: Juli 2014



© Andreas Muhs



© Andreas Muhs



© Andreas Muhs

Der Osthafen wurde nach seiner Schließung in den frühen 1990er Jahren zu einem Standort für Musik, Medien und Mode entwickelt.

Die ehemalige Eisenbahn-Hauptwerkstatt II – später auch Reichsbahn-Ausbesserungswerk II genannt – ist heute als „RAW-Tempel“ bekannt.

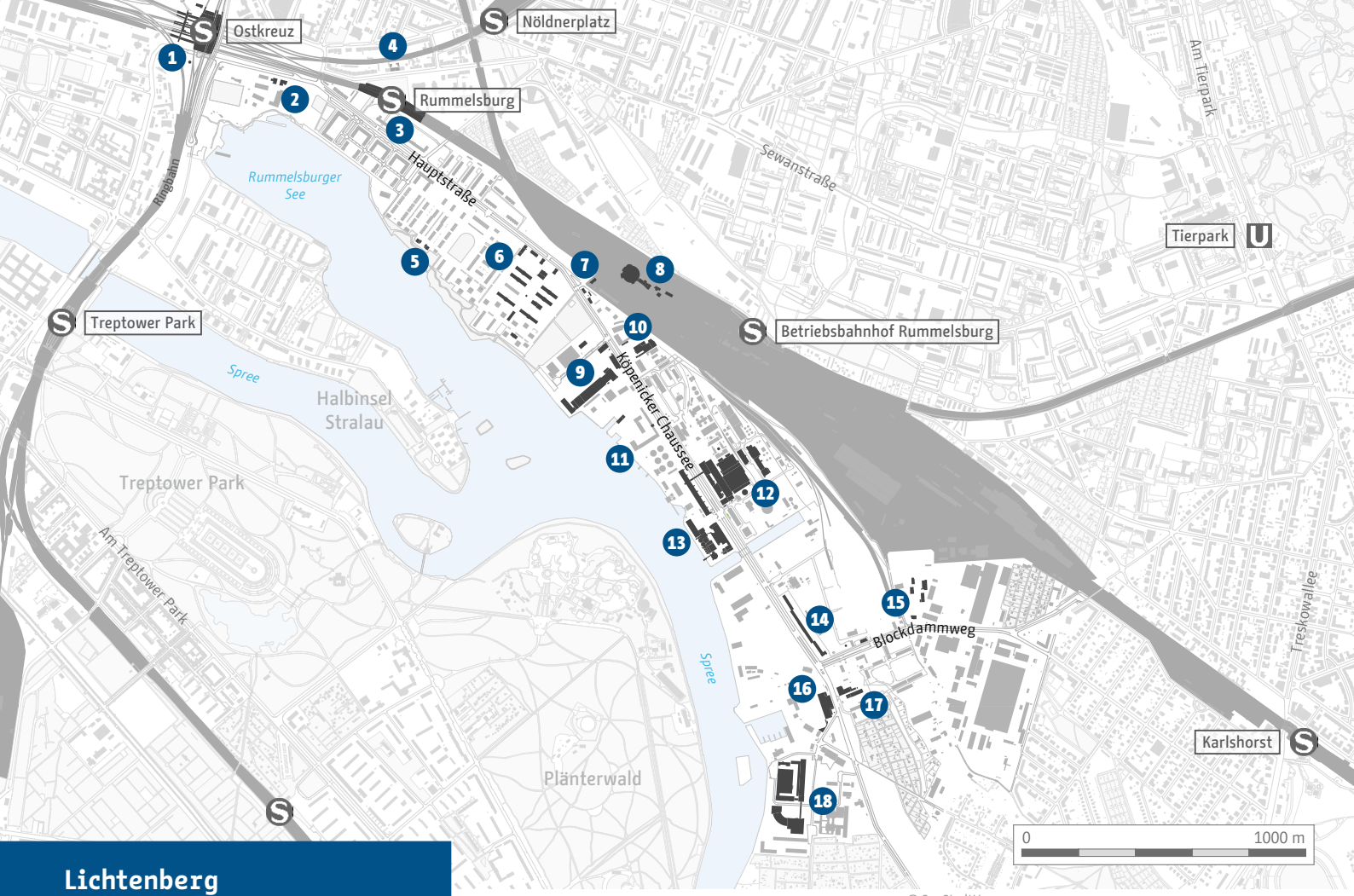
Inmitten der Industriebauten und Infrastrukturanlagen liegt mit dem Rudolfplatz das Herz eines kaum bekannten Stadtviertels.

Infos für Neugierige

Wie kommt der Strom zur S-Bahn?
BSW Gruppe Bahnstromanlagen S-Bahn, www.s-bahnstromgeschichten.de
Zur Geschichte des Quartiers: Kultur-Raum Zwinglikirche e.V., Forum für Kunst, Kultur und Geschichte, www.kulturraum-zwinglikirche.de

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft“ Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin



© SenStadtUm

Lichtenberg

Rummelsburg

Bis nach Schöneweide erstreckte sich die „Straße der Arbeit“, und über lange Zeit war sie eines der bedeutendsten Industrieareale von Lichtenberg. Zahlreiche Spuren zeugen bis heute von der Dichte dieser Industrie- und Energielandschaft an der Spree. Für die Berliner Elektrizitätswirtschaft hat Rummelsburg noch immer eine herausragende Bedeutung, neue Investitionen sind geplant. Und während sich der nördliche Teil bereits zu einer attraktiven Wohnlage am Wasser gemausert hat, liegen andere Gebäude und Grundstücke zum Teil seit Jahrzehnten in einem tiefen Dornröschenschlaf und warten auf ihre Revitalisierung.

Wichtige Orte im Überblick

1. S-Bahnhof Ostkreuz (in Betrieb) mit Wasserturm
2. Stolte-Zementdielen mit Musterhäusern
3. S-Bahnhof Rummelsburg (in Betrieb)
4. Bleigießerei und Maschinenfabrik Juhl & Söhne
5. Waisenhaus
6. Arbeitshaus / Gefängnis
7. Eisenbahn-Siedlung
8. Lokomotiv-Rundschuppen
9. Aceta / Agfa
10. Spratt‘s Hundekuchen- und Futtermittelfabrik
11. Flußbadeanstalt
12. Kraftwerk Klingenberg (in Betrieb)
13. Zementwerk (in Betrieb)
14. Gaswerk Lichtenberg II mit Wohnanlage
15. Gaswerk Friedrichsfelde
16. Kraftwerk Rummelsburg
17. Fernumspannwerk
18. Funkhaus Nalepastraße

Bereits im 17. Jahrhundert begann die gewerbliche Nutzung des Uferbereichs der Rummelsburger Bucht, die durch die Spree und die im Flusslauf gelegene Halbinsel Stralau gebildet wird. Die Nähe zur wachsenden Stadt, günstige Grundstücke für den Bau von Fabriken und die leichte Möglichkeit der Brauchwasserzuführung sowie des Waren- und Gütertransports auf der Spree begünstigten die rasche Entwicklung des Gebiets.

Industrie- und Energielandschaft an der Spree

Durch die Errichtung des Bahnhofs Stralau-Rummelsburg (seit 1933 Bahnhof Ostkreuz genannt) und den Ausbau der parallel zur Spree und der Ausfallstraße nach Köpenick geführten Gleisanlage mit einem großen Güter- und Rangierbahnhof gewann die industrielle Ortsentwicklung im 19. Jahrhundert an Dynamik. Mitte der 1920er Jahre galt die aus Berlin kommende Hauptstraße mit der Köpenicker Chaussee in ihrer Verlängerung als Berlins „Straße der Arbeit“, in der morgens und abends ein Strom von Arbeiterinnen und Arbeitern zwischen dem Bahnhof und den Fabriken die Szenerie bestimmte.

Spuren der Arbeit

Zwischen Ostkreuz und dem Funkhaus Nalepastraße vermittelt eine Vielzahl erhaltener Bauten bis heute einen Eindruck von der Intensität der Arbeit, die das Gebiet über mehr als zwei Jahrhunderte prägte. Arbeit bestimmte nicht allein den Alltag in den Fabriken, sondern auch im Friedrichs-Waisenhaus, das 1853-59 von Gustav Holzmann im Auftrag der Stadt für 500 Kinder angelegt wurde. Zwanzig Jahre nach seiner Fertigstellung wurde diesem ein Städtisches Arbeitshaus beigeordnet; das spätere Gefängnis an der Rummelsburger Bucht ist heute eine attraktive Wohnanlage am Wasser.

Anilin und Hundekuchen

Im Süden schließt sich der ehemalige Standort der Gesellschaft für Anilinfabrikation an, die die Chemiker Paul Mendelssohn-Bartholdy und Carl Alexander Martius 1867 an der Spree ansiedelten. Bekannt wurde das Unternehmen unter der Kurzform AGFA, und sein 1896 bei Wolfen gegründetes Fotowerk galt bald als eine der größten Fabriken in Europa für fotografische Produkte. Gegenüber des auch als Aceta-Werk auftretenden Unternehmens liegen die Bauten von „Spratt's Hundekuchen- und Futtermittelfabrik", die 1894 aus dem Wedding nach Rummelsburg umgezogen war.

Kraftwerk Klingenberg & Co.

Noch weiter südlich entwickelte sich bis in die 1920er Jahre einer der größten und bedeutendsten Standorte der Berliner Energiewirtschaft. Den Auftakt bildet das seit 1925 kontinuierlich ausgebaute Kraftwerk „Klingenberg" mit seinem gut erhaltenen Gebäudebestand aus der Gründungsphase. Auf Nachbargrundstücken entstanden eine Gewächshausanlage und ein Flussbad, die mit der Abwärme der Energieproduktion beheizt wurden, sowie 1949 ein Zementwerk, das eine wirtschaftliche Verwendung der Verbrennungsrückstände aus den Kesselhäusern des Kraftwerks ermöglichte.

Gaswerke mit Siedlung

Südlich des für das Kraftwerk angelegten Stichkanals blieben einige der späteren Gebäude der 1913-14 gegründeten Gaswerke von Lichtenberg und Friedrichsfelde erhalten. Neben den Produktionsgebäuden zwischen der Köpenicker Chaussee und dem breiten Gleisfeld der Bahn vermittelt besonders die 1925-26 errichtete Wohnanlage für die Gaswerksmitarbeiter einen Eindruck von der Größe und Bedeutung des Standortes.

Fernstrom

Den Abschluss der Energielandschaft an der Rummelsburger Bucht bilden das ab 1906 errichtete Kraftwerk Rummelsburg mit den eindrucksvollen Fassaden einer Erweiterung aus den 1920er Jahren und das Fernumspannwerk auf der gegenüberliegenden Straßenseite. 1918 von der reichseigenen Elektrowerke AG errichtet, schloss dieses Werk Berlin erstmals an die Fernstromversorgung an und beendete damit die Versorgungsautonomie der Großstadt. Das Ziegelbauensemble blieb in seiner bauzeitlichen Struktur bis heute weitgehend erhalten.

Perspektiven

In der nördlichen Rummelsburger Bucht ist die Revitalisierung der „Arbeitshäuser" weitgehend abgeschlossen. Weiter südlich wird der aktive Kraftwerksstandort Klingenberg weiterentwickelt, und am Blockdammweg entsteht ein neues Quartier mit Gewerbe- und Grünflächen. Zu den hier neu angesiedelten Gewerbetreibenden zählt eine Möbeltischlerei, die ihr Handwerk auch architektonisch ansprechend zum Ausdruck gebracht hat. Bei Spratt's und am Kraftwerk Rummelsburg sind Raumpioniere unterwegs mit Clubs und Sommerevents, und ein Wassergrundstück nördlich des Funkhauses wurde 2012 zur Heimat der bekannten Reederei Riedel, die hier einen neuen Hafen für ihre Ausflugsschiffe angelegt hat.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: Januar 2014



© Andreas Muhs



© Andreas Muhs



© Andreas Muhs

Wohnen im Knast: Das ehemalige Gefängnis an der Rummelsburger Bucht ist heute eine attraktive Wohnanlage.

Energielandschaft Rummelsburg: Die Gaswerkssiedlung entlang der früheren „Straße der Arbeit" liegt heute im Dornröschenschlaf.

Neue Perspektiven: Im südlichen Rummelsburg betreibt die Reederei Riedel seit 2012 ihren neuen Heimathafen.

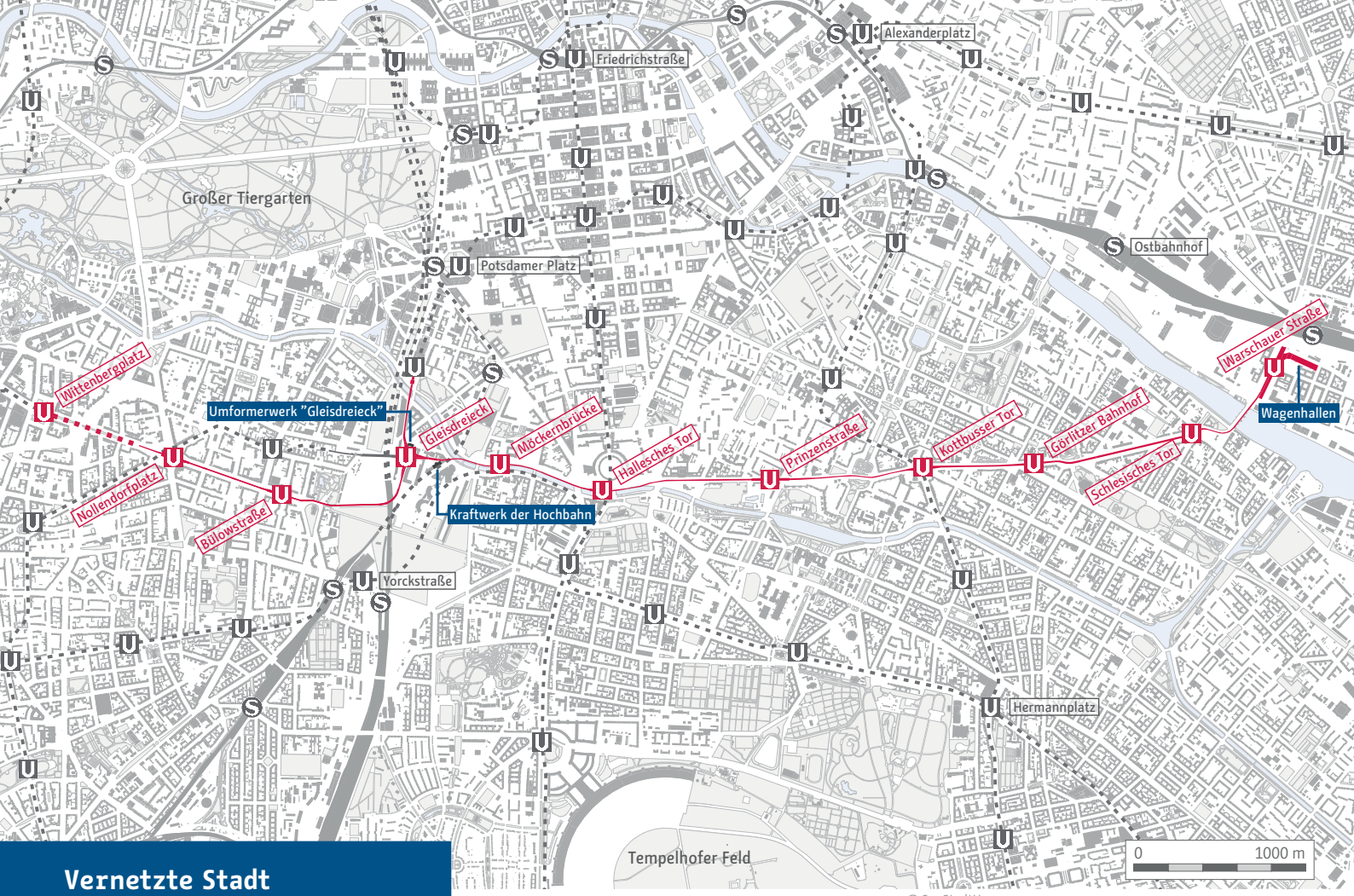
Infos für Neugierige

Literatur: Christine Steer: Rummelsburg mit der Victoria Vorstadt, Berlin 2010

Regionale Entwicklung:
www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/entwicklungsgebiete/de/rummelsburg.shtml

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft" Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin



© SenStadtUm

Vernetzte Stadt

„Stammlinie“ der Berliner U-Bahn

Von der ersten Idee bis zur Realisierung der Berliner Hoch- und Untergrundbahn vergingen mehr als 20 Jahre. Doch Anfang 1902 nahm die erste deutsche U-Bahn ihren Betrieb auf und entwickelte sich schnell zu einem der wichtigsten Nahverkehrsmittel in Berlin. Die Ausführung der Stammlinie als Hochbahn war dabei nicht unumstritten, und einige Anwohnerinnen und Anwohner forderten sogar den Abbruch der gerade erst gebauten Viaduktstrecke. Heute sind die oberirdischen Abschnitte der Stammlinie untrennbar mit dem Berliner Stadtbild verbunden und ein bedeutendes Zeugnis für die Entwicklung Berlins zur Elektropolis.



© Siemens-Archiv München

Bereits 1880 stellte Siemens erste Pläne für ein neues, innerstädtisches Schnellverkehrsmittel vor – dann folgten lange Diskussionen und Verhandlungen, bis 1896 mit dem Bau der ersten Strecke begonnen wurde. Zwischenzeitlich sammelte Siemens Erfahrungen mit dem Bau der Untergrundbahn „Földalatti“ in Budapest, die nach der „Röhrenbahn“ in London und einer kleinen Tunnelbahn in Istanbul als drittälteste U-Bahn der Welt gilt.

Der lange Weg zur Berliner U-Bahn

Durch das Projekt in Budapest und die 1881 in Lichterfelde eingesetzte elektrische Trambahn profilierte sich das Unternehmen weiter, und als schließlich in Berlin der Bau der Schnellbahn begann, konnte es auf den gesammelten Bau- und Betriebserfahrungen aufbauen. Die Berliner „Stammlinie“ wurde von der Warschauer Brücke bis zum Nollendorfplatz als Hochbahn auf einem Viadukt und von dort in Richtung Charlottenburg unterirdisch weitergeführt. Für die Stromversorgung entstand ein eigenes Gleichstromkraftwerk in der Trebbiner Straße, neben dem die Bahntrasse durch eine Hausdurchfahrt geführt wurde.

Heftige Kritik

Einen Rückschlag erhielt das von Siemens und der Deutschen Bank vorangetriebene Projekt, als die ersten Viadukte und Bahnhöfe fertiggestellt waren. Als neue und prägende Elemente im Straßenraum lösten die nüchternen Ingenieursbauten heftige Kritik aus. An den bis dahin fertiggestellten Anlagen ließ sich auch mit nachträglich angebrachten Schmuckelementen kaum noch etwas ändern. Für alle weiteren Streckenabschnitte des Viadukts und die vornehmlich im Westabschnitt noch nicht ausgeführten Bahnhöfe suchte die Bauabteilung des Unternehmens nun die Zusammenarbeit mit renommierten Architekten, die für eine höhere Akzeptanz der Hochbahn sorgen sollten.

Architektur als Botschaft

Von den einfachen Stationen der ersten Generation, wie sie sich an der Warschauer Brücke oder mit dem Görlitzer Bahnhof erhalten haben, heben sich die Bahnhöfe der zweiten Bauphase deutlich ab. Als eine der eindrucksvollsten Stationen zeigt der von Bruno Möhring gestalte Bahnhof Bülowstraße, wie weit die „Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen“ bereit war zu gehen, um ihr Projekt nicht am Widerstand der Kritiker scheitern zu lassen. Der aus dem Wettbewerb von 1897 siegreich hervorgegangene Entwurf Möhrings wurde mit einigen Änderungen ausgeführt, und der Bahnhof und die angrenzende Brücke über die Potsdamer Straße gingen 1902 zeitgleich mit der Stammlinie in Betrieb.

Alfred Grenander

Den größten Einfluss auf die architektonische Ausgestaltung der Berliner Hoch- und Untergrundbahn gewann der aus Schweden stammende Architekt Alfred Grenander. Um 1900 mit ersten Entwürfen von der Hochbahngesellschaft beauftragt, gestaltete er bis 1931 den größten Teil der Bahnhöfe bis hin zur Aufwertung der Züge. Von ihm stammt zum Beispiel auch das Empfangsgebäude am Wittenbergplatz, das 1911-13 im Zuge der Erweiterung des Bahnhofs auf drei Linien entstand. Bis dahin zweigleisig angelegt, war der Bahnhof im März 1902 als erste Station auf dem unterirdisch geführten Streckenabschnitt eröffnet worden.

Geteiltes Netz

Mit dem Bau der Berliner Mauer 1961 erfuhr die Geschichte der Stammlinie einen tiefen Einschnitt. Die heutige U1 wurde auf der Oberbaumbrücke getrennt und verkehrte nur noch bis zum Bahnhof Schlesisches Tor. Der im Ostteil der Stadt gelegene Endbahnhof Warschauer Straße wurde funktionslos. 1977 unter Denkmalschutz gestellt, blieb er jedoch weitgehend im Originalzustand erhalten. Die heutige U2 wurde im Bereich des Potsdamer Platzes durchtrennt; die Westlinie endete im Gleisdreieck, die Ostlinie in der heutigen Station Mohrenstraße.

Aufgrund des schwindenden Fahrgastaufkommens wurde 1972 auch der Streckenabschnitt zwischen Gleisdreieck und Wittenbergplatz eingestellt und zu einem urbanen Experimentierfeld: Im U-Bahnhof Nollendorfplatz dienten ausgemusterte U-Bahnwagen als Verkaufsraum für einen Flohmarkt; in der Station Bülowstraße etablierte sich ein Türkischer Basar. Zwischen beiden Stationen pendelte seit 1978 eine historische Straßenbahn auf den alten Hochbahngleisen.

Aktives Denkmal

Nach dem Mauerfall wurden die unterbrochenen Teilstücke bis 1995 wieder hergestellt und die Anlagen der Hochbahn schrittweise saniert. Die Bahnhöfe und Streckenabschnitte von der Warschauer Straße bis nach Ruhleben stehen seit 1995 unter Denkmalschutz. Heute besitzt die „Stammlinie“ wieder eine zentrale Bedeutung für den Berliner Nahverkehr.

Text: Thorsten Dame, Nico Kupfer
Redaktionsstand: Januar 2014



© Andreas Muhs



© Siemens-Archiv München



© BVG-Archiv

Titelbild: Der Hochbahnviadukt verlässt kurz hinter der Station Hallesches Tor den Landwehrkanal und taucht in die Häuserschlucht der Gitschiner Straße ein. Aufnahme von 1902

Der Görlizer Bahnhof ist ein typisches Beispiel für die nüchterne erste Generation der Berliner Hochbahnhöfe.

Die im Jugendstil errichtete Haltestelle Bülowstraße gehört zur zweiten Generation der Bahnhöfe auf der Berliner Stammlinie. Aufnahme von 1902

Der Hochbahnhof Nollendorfplatz wurde zu West-Berliner Zeiten als Flohmarkt genutzt.

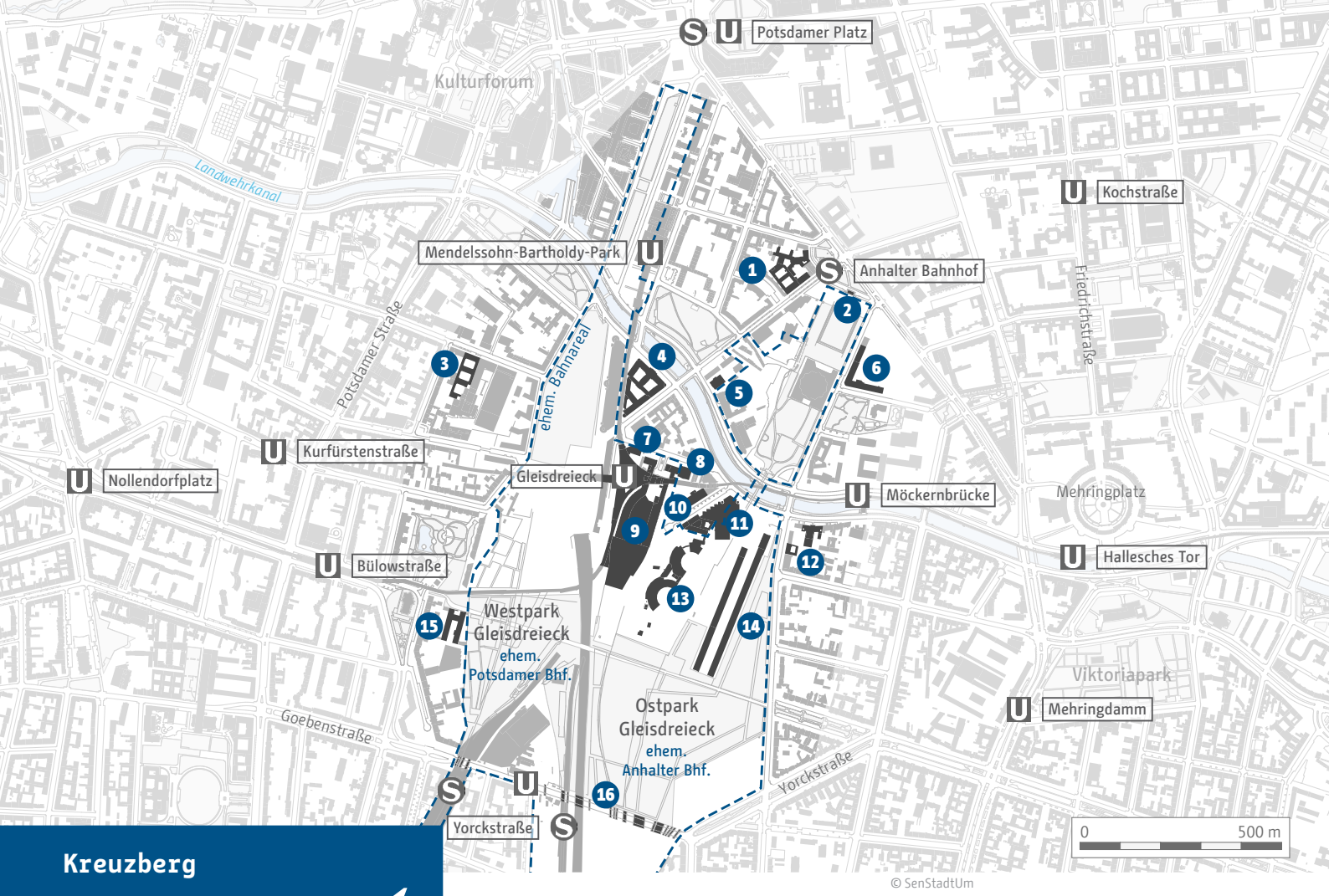
Infos für U-Bahn-Freunde

Buchtipp: Hattig, Schipporeit: Großstadt-Durchbruch. Pioniere der U-Bahn. Photographien um 1900, Berlin 2002

Berliner U-Bahn-Museum im Bahnhof „Olympiastadion“ der U2, www.ag-berliner-u-bahn.de

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft“ Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin



Kreuzberg

Am Gleisdreieck

Als ein „Meer von Schienen“ beschrieb Egon Erwin Kisch in den 1920er Jahren das Areal, und für Joseph Roth war es eine „Landschaft aus Eisen und Stahl, deren Ende kein menschliches Auge sieht“. Doch nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Anlagen des Potsdamer und Anhalter Bahnhofs, über welchen die Hochbahnstation Gleisdreieck „thronte“, vom Verkehrsnetz abgeschnitten. Funktionslos geworden, verfiel das Areal und wurde zu einem sich selbst begrünenden Biotop. Zunächst mit der Etablierung des Deutschen Technikmuseums und dann nach der Jahrtausendwende begann eine Revitalisierung des Quartiers, die bis heute anhält.

Wichtige Orte im Überblick

1. Verwaltungsgebäude von Siemens
2. Portikus des Anhalter Bahnhofs
3. Maggi-Haus
4. Königliche Eisenbahndirektion Berlin
5. Pumpstation des Radialsystems III
6. Postamt SW 11
7. Umformerwerk Gleisdreieck
8. Kühlhaus II
9. Postbahnhof
10. Hochbahnkraftwerk
11. Deutsches Technikmuseum (DTM)
12. Verwaltungsgebäude von Orenstein & Koppel
13. Bahnbetriebswerk Anhalter Bahnhof (heute DTM)
14. Ladestraße Anhalter Güterbahnhof (heute DTM)
15. Fabrikbau von Mix & Genest
16. Yorckbrücken

Das Areal um das Gleisdreieck liegt im Bezirk Kreuzberg an der Grenze zu Schöneberg und umfasst das ehemalige Bahngelände des Potsdamer und Anhalter Bahnhofs sowie dessen näheres Umfeld. Gelegen auf einem künstlichen Plateau, begrenzen das heute zu mehreren Parks umgewidmete Bahngelände im Osten die Möckernstraße und im Westen die Flottwellstraße.

Bahn frei!

Durch die Städteordnung von 1808 war Berlin auf das Gebiet innerhalb der Akzisenmauer beschränkt. Dank des so künstlich freigehaltenen Raumes vor der Stadt konnten 1838 die Berlin-Potsdamer Eisenbahn und 1841 die Berlin-Anhaltische Eisenbahn ihre Linien bis an die damalige Stadtgrenze führen. Die nachfolgende Erschließung und Bebauung dieses Gebietes war maßgeblich durch die Entwicklung des Eisenbahnareals und dessen immer weitere Ausdehnung in Richtung Süden geprägt. Selbst der Hobrechtsche Bebauungsplan von Berlin (1858-62) musste dieser Entwicklung Rechnung tragen und entsprechend revidiert werden.

Eine erste große Umgestaltung erfuhr das Areal zwischen dem Ende der 1860er und dem Anfang der 1880er Jahre. Die Bahnanlagen wurden grundlegend umgestaltet, um dem stark steigenden Verkehrsaufkommen gerecht zu werden. Nördlich des Landwehrkanals entstanden repräsentative Bahnhofshallen für den Personenverkehr, während die Anlagen für den Güterverkehr und die Wartung des Rollmaterials in das Gebiet südlich des Landwehrkanals verlegt wurden. Um 1900 kam mit der Hoch- und Untergrundbahn noch ein neuer urbaner Verkehrsträger hinzu, dessen zentrales Verzweigungsbauwerk – das Gleisdreieck – genau zwischen dem Anhalter und dem Potsdamer Güterbahnhof entstand.

Siemens und Co.

Die „Telegraphen-Bauanstalt von Siemens & Halske“ wurde 1847 in der Schöneberger Straße 19 gegründet, direkt neben dem Anhalter Personenbahnhof. In unmittelbarer Nachbarschaft zum Anhalter Güterbahnhof befand sich seit den 1880er Jahren auch die ersten Werkstätten des weltweit agierenden Maschinenbauunternehmens Orenstein & Koppel. Aufgrund des steigenden Raumbedarfs verlagerten beide Unternehmen ihre Produktion später in die Randgebiete Berlins. Die Unternehmensleitungen und die Technischen Büros hingegen, für die neue, repräsentative Verwaltungsbauten entstanden, verblieben im Zentrum nahe dem Regierungsviertel.

Verkehrsknoten wird Stadtprärie

Der Zweite Weltkrieg und die deutsche Teilung führten zu einer tiefgreifenden Zäsur der Entwicklung des Areals. Die im Westteil Berlins gelegenen Bahnhöfe wurden von ihren Verbindungen abgeschnitten und damit größtenteils funktionslos. Lediglich ein Teil der Ladestraße des Anhalter Güterbahnhofs und der Postbahnhof wurden noch von der Bahn im geringen Umfang bedient. Aufgrund der rechtlichen Zuständigkeit der DDR-Reichsbahn, aber auch, weil es keine Verwendung mehr für den restlichen Teil der Bahnanlagen gab, „eroberte“ sich die Natur das Areal über die Jahrzehnte zurück. Es wurde zu einem Treffpunkt von Hundehaltern, Stadtabenteurern und Botanikern sowie zur Szenerie für allerlei Heimlichkeiten.

Akteure und Visionen

Mit der Gründung des Deutschen Technikmuseums 1982 sowie der deutschen Wiedervereinigung begann schrittweise auch die Konversion des Areals um das Gleisdreieck. Der Wiederaufbau des Bahnbetriebswerks des Anhalter Bahnhofs sowie die Sanierung des ehemaligen Verwaltungsgebäudes der Gesellschaft für Markt- und Kühlhallen für das Museum bildeten dabei einen ersten wichtigen Schritt.

Die wohl größte Transformation erfuhr das Gelände aber mit der Anlage des Ost- und des Westparks am Gleisdreieck bis 2013, welche das seit Jahrzehnten für die Öffentlichkeit unzugängliche Areal wieder in die Stadtlandschaft integrierte. Gleichzeitig etablierten sich auch für die Anlagen des Postbahnhofs und die Industriegebäude jenseits des Bahnareals wie dem Kühlhaus II neue Nutzungskonzepte als Messe- und Eventlocation.

Das ehemalige Siemenshaus beherbergt heute ein Vier-Sterne-Hotel, und die ebenfalls nahe dem Gleisdreieck gelegene Königliche Eisenbahndirektion dient seit 2006 als europäische Konzernzentrale von Bombardier Transportation. Vor dem Hintergrund aktueller Wohnbauprojekte und des Ausbaus der Ladestraße des Anhalter Güterbahnhofs für die Erweiterung des Technikmuseums ist die Transformation des Quartiers hin zu einer Begegnungsstätte von Technik, Geschichte, Wirtschaft, Kultur und Kunst jedoch noch keineswegs abgeschlossen.

Text: Nico Kupfer
Redaktionsstand: Januar 2014



© SDTB/BZI, Foto: Nico Kupfer



© SDTB/BZI, Foto: Nico Kupfer



© SDTB/BZI, Foto: Nico Kupfer

Der Anhalter Personenbahnhof wurde um 1960 abgebrochen, erhalten bleib nur dessen Portikus am Askanischen Platz.

Im Park am Gleisdreieck wurden bewusst Relikte der Eisenbahn als „Gleiswildnis“ in die Konzeption des Parks integriert, wie hier dieser alte Prellbock.

Das ehemalige Verwaltungsgebäude von O&K dient heute als repräsentatives Bürohaus für verschiedene Unternehmen.

Infos für Neugierige

Deutsches Technikmuseum, Trebbiner Straße 9, 10963 Berlin, www.sdtb.de

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft“ Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE ...eine Chance durch Europa!
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin



© Andreas Muhs

Mitte

„E-Werk“ im Umspannwerk Buchhändlerhof

Das als „E-Werk“ in der Berliner Techno-Szene bekannt gewordene Gebäude im Randgebiet der ehemaligen Grenze zwischen Ost- und Westberlin ist eines der markantesten Zeugnisse der Berliner Elektrifizierungspolitik der 1920er Jahre. Zwischen 1924 und 1928 als Umspannwerk „Buchhändlerhof“ auf den Fundamenten und Grundmauern eines der ersten Berliner Kraftwerke entstanden, hat es sich 2004-05 ein weiteres Mal verjüngt: Heute finden in den alten Hallen und auf dem Dach des spektakulären Gebäudeensembles Veranstaltungen statt, und an die Stelle der alten Schaltanlage sind Schreibtische getreten.



Mauerstraße 78-80, im Hof
10117 Berlin-Mitte

Baujahr / Bauherr:	1924-28, BEWAG
Architekt:	Bauabteilung der BEWAG
Denkmalschutz:	seit 1987, Einzeldenkmal und Denkmalbereich
Eigentümer heute:	privat, SEF Select Evolution 2 Ltd. & Co. KG
Nutzungen heute:	Eventlocation, Büros, Wohnen, BVG

Voller Energie in die Zukunft

Als der Berliner Magistrat im Februar 1884 eine Konzession zum Aufbau einer innerstädtischen Stromversorgung vergab, begann in Deutschland die Geschichte der öffentlichen Elektrizitätsversorgung. Noch im selben Jahr legten zwei wenig später zur AEG und den Berliner Elektricitäts-Werken umfirmierte Unternehmen den Grundstein zum Bau eines ersten Kraftwerks am Gendarmenmarkt. 1885 folgte auf Wunsch der Stadt ein zweites

Werk in der Mauerstraße. Als Standorte wurden preisgünstige Blockinnenbereiche ausgewählt, in die sich die kleinen zweigeschossigen Bauten relativ leicht einpassen ließen. Die Technik orientierte sich an Patenten und Vorbildern aus New York, wo 1882 das erste öffentliche Kraftwerk von Thomas Alva Edison ans Netz gegangen war.

Die Elektropolis und ihr Netz

Mit dem steigenden Stromverbrauch wurde das Kraftwerk schon kurz darauf mehrfach erweitert und um ein zweites Werk ergänzt. 1898 folgte neben dem zum Grundstück gehörigen Wohnhaus in der Mauerstraße ein fünfgeschossiges Gebäude für Akkumulatoren zur Stromspeicherung. Als der Platzmangel an den Kraftwerksstandorten in der Berliner Innenstadt immer mehr zunahm, erlaubte es die neue Drehstromtechnik erstmals 1897 in Schöneweide, die Energie am Stadtrand zu erzeugen und von dort aus in die Innenstadt zu leiten. In den Versorgungsgebieten brauchte es dazu sogenannte Unterstationen oder Umspannwerke, die den Drehstrom transformierten, ihn – wenn benötigt – in Gleichstrom umwandelten und in die Netze vor Ort verteilten. Von nun an wurde das Werk in der Mauerstraße als Kraft- und Umspannwerk zugleich betrieben.

Vom Kraft- zum Umspannwerk

Im Rahmen eines großen Bauprogramms erfolgte 1924-28 der Umbau in ein reines Umspannwerk: Das Kraftwerk von 1885 wurde aufgestockt und mit einer vereinheitlichenden Fassade versehen. Ein Neubau ersetzte das Zusatzwerk. Die Hofdurchwegung zwischen beiden Gebäuden wurde beibehalten und mit einem Brückenbau überspannt. Die zentrale Schaltwarte bekam einen viertelkreisförmigen, in der Höhe gestaffelten Anbau im Hof. Mit der Inbetriebnahme des neuen Umspannwerkes 1928 – zur Bauzeit auch als Abspannwerk bezeichnet – wurde als Ortsbezeichnung „Buchhändlerhof“ gewählt, die auf die seinerzeit zur Wilhelmstraße anschließenden Büros der „Korporation der Berliner Buchhändler“ verwies. Mitte der 1980er Jahre wurde das Werk stillgelegt und technisch entkernt.

Technopolis

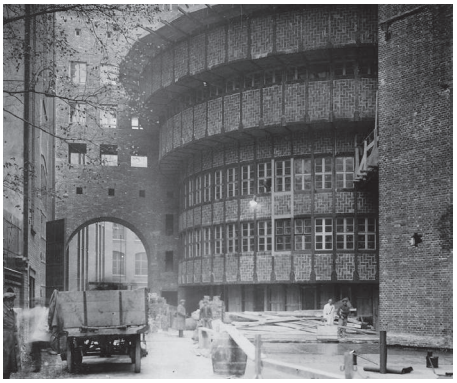
In der sich neu sortierenden Welt nach Ende des Kalten Krieges entdeckten 1992 Andreas Rossmann und Ralf Regitz vom „Planet Club“ den verlassenen Ort. Im „Wilden Osten“ waren sie auf der Suche nach Orten für Feste der Subkultur. Als erstes Projekt fand im Februar 1993 die Evidence Party in der heutigen Halle F mit Low Spirit und Westbam statt. Infolge des Erfolges und der Faszination des Ortes wurde das Konzept weiterentwickelt, und im April 1993 eröffnete das E-Werk als Club. In der jungen Berliner Techno-Szene spielte es schnell eine besondere Rolle. „Gäste, Künstler und Crew“, sagt die Legende, „füllten den politischen und institutionellen Freiraum im Berlin der Nachwendezeit mit nicht wiederholbarer Kreativität – und partiellem Wahnsinn“.

ewerk reloaded

Nach Schließung des Clubs im Juli 1997 scheiterten mehrere ambitionierte Initiativen für eine dauerhafte Nutzung. Eine Machbarkeitsprüfung für den Umbau in einen Bürostandort fiel schließlich positiv aus; parallel dazu wurde Kontakt mit der Club-Crew gesucht. Seit Abschluss der 2004 begonnenen Sanierung im Sommer 2006 wird der Ort genutzt als:

- Eventlocation: Zwei Veranstaltungshallen und Skylounge mit Platz für 20 bis 2.000 Personen.
- Büroflächen: Die Infrastruktur entspricht den neuen Standards.
- Wohnen: Zwölf Wohneinheiten von 110 bis 160 qm in der Mauerstraße.
- BVG: Auf dem Gelände befindet sich nach wie vor eine Gleichrichterstation zur Stromversorgung der U-Bahn.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: September 2013



© BEWAG-Archiv bei Vattenfall Europe, Berlin



© Chromapark



© Andreas Muhs

Titelbild: Fassade der zentralen Schaltwarte im Hof

Elektropolis: Das Umspannwerk im Jahr 1928

Technopolis: In den 1990er Jahren wurde das „E-Werk“ als Club bekannt.

ewerk reloaded: Der Eventbereich in Halle C

Infos für Neugierige

ewerk GmbH: Ortsgeschichte, Online-Tour und Fotogalerie auf www.ewerk.net

Literatur: Thorsten Dame: Elektropolis Berlin. Die Energie der Großstadt, Berlin 2011; BEWAG (Hg.): Elektropolis Berlin. Historische Bauten der Stromverteilung, Berlin 1999

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft“ Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE ...eine Chance durch Europa!
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin

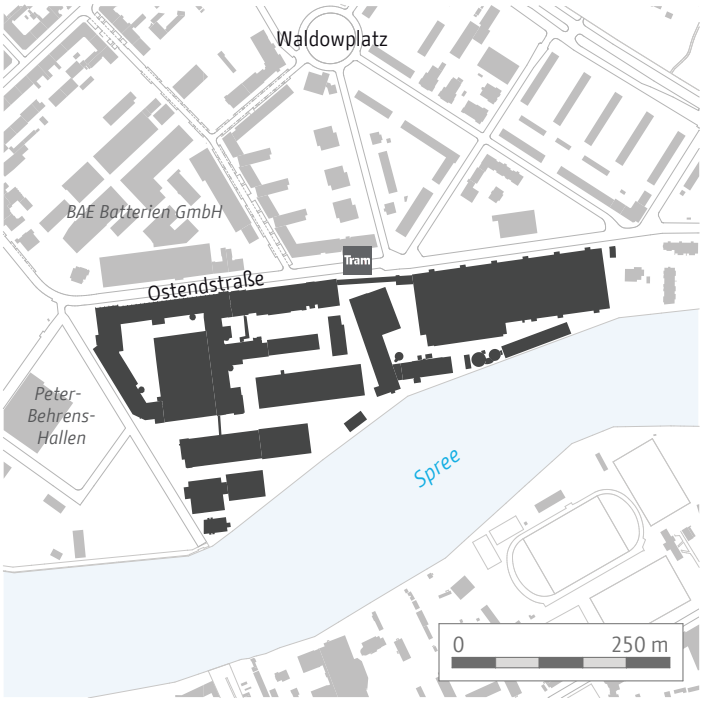


© Andreas Muhs

Schöneweide

Peter-Behrens-Haus, ehem. NAG

Als Automobilfabrik der Nationalen Automobil-Gesellschaft (NAG) wurde das Werk 1917 in Betrieb genommen und vermittelte den Anspruch der AEG-Tochter: Als primus inter pares dominierte das Gebäude das Industrieband an der Spree. Auf die Höhenflüge der Automobilproduktion folgten Telefunken und das erfolgreiche Werk für Fernsehelektronik. Heute bieten das eindrucksvolle Werksgebäude von Peter Behrens und das große Areal zwischen Ostendstraße und Spree Potenzial für neue Ideen. Neben der Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin stehen Flächen für Start-ups und Global Player zur Verfügung.



Ostendstraße 1
12459 Berlin-Schöneweide

Baujahr / Bauherr:	1916-17, AEG-Tochter NAG
Architekt:	Peter Behrens
Denkmalschutz:	Einzeldenkmal und Denkmalbereich
Eigentümer heute:	privat, britische Comer Group
Nutzungen heute:	Gewerbe, Produktion, Hochschule

Das „Rathaus“ des Industriequartiers

Als Abschluss des Fabrikbandes wirkungsvoll in die Sichtachse der Wilhelminenhofstraße gerückt, erscheint das Peter-Behrens-Haus mit dem hohen Turm, dem markanten Giebel und der repräsentativen Pfeilerfassade wie das „Rathaus“ von Oberschöneweide. Grund für die Planung und Ausführung des großen Gebäudekomplexes während des Krieges war die starke Nachfrage des Heeres nach Fahrzeugen. Diesem Auftragsvolumen war die Automobilproduktion der AEG als Nebenbetrieb zum Kabelwerk nicht mehr gewachsen – sie wurde eigenständig.

Die AEG baut Autos

Mit dem Umzug in das neue Fabrikgebäude wurde die 1901 als „Neue Automobil-Gesellschaft“ (NAG) gegründete AEG-Tochter bei gleichbleibender Abkürzung in die patriotisch klingende „Nationale Automobil-Gesellschaft“ umfirmiert. Die dreiflügelige Geschossfabrik mit den zwei Hallen im Hof und dem markanten Wasserturm gestaltete Peter Behrens, der zeitgleich am Aufbau der neuen AEG-Fabriken in Hennigsdorf und Entwürfen für eine riesenhafte Verwaltung des Unternehmens am Humboldthain arbeitete. Der städtebaulichen Geste der neuen Fahrzeugfabrik entsprach der repräsentative Lichthof, eingefasst von viergeschossigen Arkadengängen.

Für den Einstieg in den Automobilbau hatte sich die AEG um 1899 zu Beginn der Elektrokrise entschieden, um sich mit neuen Marktsegmenten abzusichern und ihre Metall- und Gummifabriken in Schöneweide auszulasten. Zudem waren Siemens und die Schuckertwerke im Bau von elektrisch betriebenen Bussen und Automobilen in Führung gegangen, und die AEG wollte hier aufholen. Bis in die Mitte der 1920er Jahre florierte das Geschäft der NAG. Bei Rennfahrten überzeugte sie mit der Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit ihrer sportlichen Personenkraftwagen. Die Nutzfahrzeugssparte glänzte mit neuartigen Lastzügen und Bussen. Sie fusionierte mit dem Protos-Automobilwerk von Siemens und vereinigte ihre Produktion wenig später mit Presto, Dux und Büssing. Dieser Konzentrationsprozess führte die nun selbst angeschlagene NAG jedoch nicht zum erhofften Erfolg.

Funk und Fernsehen

1934 gab die AEG den Fahrzeugbau auf und richtete am NAG-Standort die Produktion von Telefunken-Sendeanlagen, Rundfunkröhren und Fernsehempfängern ein. Als Zentrum für die Entwicklung und Produktion von Rundfunk-, Fernseh- und Fernmeldetechnik behielt Oberschöneweide bis in die 1990er Jahre hinein eine herausgehobene Bedeutung. Aus dem nach 1945 als Volkseigener Betrieb (VEB) geführten und weiter ausgebauten Werk wurden die Bildröhren für das Fernsehgerätewerk in Staßfurt geliefert, in die ehemalige Lampenfabrik Frister an der Treskowbrücke zog das Institut für Nachrichtentechnik ein. 1993 übernahm Samsung das Werk für Fernsehelektronik mit über 9.000 Beschäftigten und führte bis 2005 mit rund 800 Mitarbeitern die Produktion fort.

Akteure und Visionen

2009 verkaufte Samsung das gesamte Areal an der Ostendstraße 1-14 an die britische Comer Group. Das Peter-Behrens-Haus ist heute weitgehend vermietet, u.a. an HTW-Studiengänge wie das Gameslab Berlin und an klein- und mittelständische Unternehmen, die im Gebäude produzieren, z.B. erfolgreiche Ausgründungen des ehemaligen Werks für Fernsehelektronik. Das sanierungsbedürftige Areal hinter dem Peter-Behrens-Haus beherbergt vielfältige Nutzungen, vom Transportunternehmen bis zur Bootsmanufaktur. Die neueren Gebäude des Areals werden z.T. von Kleingewerbe genutzt, zu großen Teilen stehen sie leer.

Der historische Industriegürtel Oberspree soll auch künftig als Industrie- und Gewerbefläche entwickelt werden. Nach jahrelangem Investitionsstau erarbeitet der aktuelle Eigentümer in Zusammenarbeit mit dem Regionalmanagement Berlin Schöneweide und der Berliner Verwaltung ein Konzept zur Schaffung von Gewerbeflächen für Unternehmen, die in enger Kooperation mit der Hochschule für Technik und Witschaft neue Produkte und Dienstleistungen entwickeln und herstellen. Herausforderungen sind u.a.: Altlasten und Nutzungskonflikte zwischen Wohnen und Wirtschaft.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: September 2013



© Andreas Muhs



© Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, Foto: Volker Kreidler



© Regionalmanagement Berlin Schöneweide, Foto: David von Becker

Titelbild: Der repräsentative Lichthof des Peter-Behrens-Hauses wird eingefasst von viergeschossigen Arkadengängen.

Große städtebauliche Geste am Ende der Wilhelminenhofstraße: Dreiflügelige Geschossfabrik der NAG mit dem markanten Wasserturm von Peter Behrens.

Zusammen mit dem Patent für den 1901 gebauten „Klingenberg-Wagen“ übernahm die AEG auch deren Erfinder, um schneller eigene Modelle zu entwickeln.

Der Aman Ullah Saal – Royale Note der ehemaligen Autofabrik

Infos für Neugierige

Besucherzentrum: Industriesalon Schöneweide, www.industriesalon.de
Wirtschaft heute: Regionalmanagement Berlin Schöneweide, www.schoeneweide.com
NAG-Autos: Deutsches Technikmuseum, Abt. Straßenverkehr, www.sdtb.de

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft“ Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE ...eine Chance durch Europa!
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin

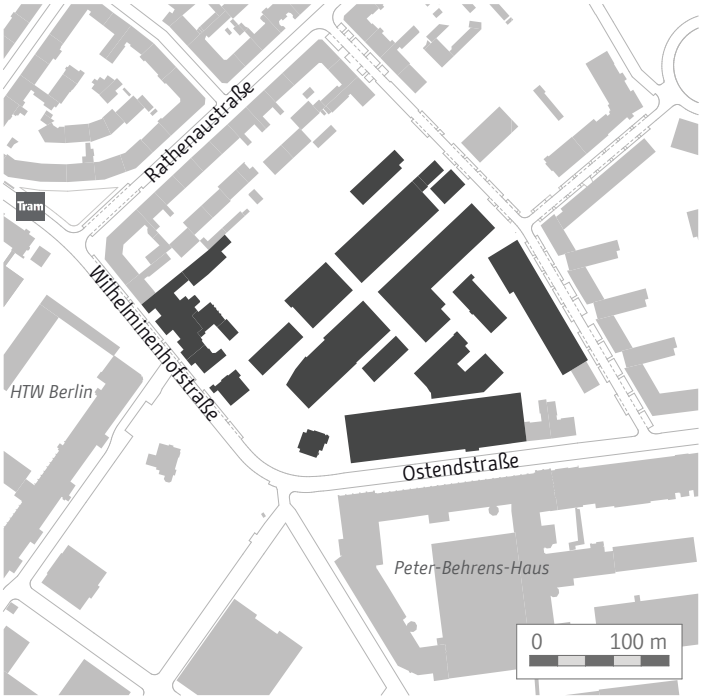


© Andreas Muhs

Schöneweide

BAE Batterien GmbH, ehem. Akkumulatorenwerk AFA

Zusammen mit den Kabelwerken auf der gegenüberliegenden Seite der Wilheminenhofstraße gehört die BAE Batterien GmbH zu den letzten Traditionsbetrieben in Oberschöneweide. Seit mehr als 100 Jahren werden hier Akkumulatoren und Batterien hergestellt, deren Kraft die Geschichte des großen Industriequartiers an der Oberspree mit Leben erfüllt. Wie zur Gründungszeit wird auch heute bei der Konzeption von Energiespeichern auf Innovationen und den Weltmarkt gesetzt. Damit wird ein Erbe erhalten, das sich auch im historischen Gebäudebestand spiegelt.



Wilhelminenhofstraße 69-70
12459 Berlin-Schöneweide

Baujahr / Bauherr:	um 1899, Gesfürel
Architekten:	Ernecke und Pietsch
Denkmalschutz:	teilweise, Einzeldenkmal und Denkmalbereich
Eigentümer heute:	privat, BAE Batterien GmbH
Nutzungen heute:	Aktive Produktion

Energiespeicher für den Weltmarkt

Auf einem Grundstück zwischen der Slabystraße im Norden und der Wilhelminenhofstraße im Süden begann die von Loewe geführte „Gesellschaft für elektrische Unternehmungen“ um 1899 mit dem Bau der „Accumulatoren-Werke Oberspree“. Der Absatz des Betriebes war über eine zum Loewe-Konzern gehörende Straßenbahnproduktion in Moabit gedeckt und konnte über den eigenen Bedarf hinaus den Markt beschicken. Durch die Elektrokrise geschwächt, fusionierte Loewes Elektro-Sparte

1904 mit der größeren AEG. Das Werk in der Wilhelminenhofstraße wurde 1904-05 von der „Accumulatoren-Fabrik Aktiengesellschaft“ (AFA) bezogen, die über ihr Stammwerk in Hagen mit der AEG und Siemens verbunden war.

Elektrisierender Aufstieg

Gestärkt durch die Marktmacht der großen Elektrokonzerne entwickelte sich die AFA in den Folgejahren zu einem der führenden Anbieter von großen und kleinen Energiespeichern in Europa mit zahlreichen Auslandsniederlassungen. Das Werk in Hagen war auf die Fertigung großer Akkumulatoren abgestellt, die meist als Sonderanfertigungen nach Kundenwünschen ausgeführt wurden. In Schöneweide wurde die Massenfabrikation von transportablen Kleinakkumulatoren angesiedelt, die ab 1904 unter dem Markennamen VARTA vertrieben wurden.

Bereits nach zwei Jahren wurde das Nachbargrundstück an der Wilhelminenhofstraße von der AFA übernommen, die Fabrik erweitert und mit einem eigenen Bahnanschluss und einer Anlegestelle an der Spree versehen. Als es ihr 1913 gelang, die von Sigmund Bergmann und Thomas Alva Edison gegründete „Deutsche Edison Akkumulatoren-Company AG“ (DEAC) zu übernehmen, präsentierte sich die AFA neben der „Electric Storage Battery Co.“ aus Philadelphia als führender Akkumulatorenhersteller der Welt.

Der Erfolg wurde unmittelbar in zwei repräsentativen Bauten am Berliner Standort zum Ausdruck gebracht: An der Einmündung der Ostendstraße entstand eine Direktions- und Verwaltungsvilla; im Westen wurde neben das bereits 1906 errichtete Wohnhaus für die Angestellten ein großes „Wohlfahrtsgebäude“ für die gesamte Belegschaft gesetzt.

Erfolg trotz Umbruch

Den Geschäftseinbruch nach dem Krieg glich die seit 1923 von Günther Quandt gesteuerte AFA durch die Übernahme neuer Produktionstechniken aus den USA und die Fusion mit dem ebenso innovativen wie jungen Unternehmen „Pertrix“ aus. Fast zeitgleich entstanden in den 1920er Jahren am Südufer der Spree das neue Pertrix-Werk für Trockenbatterien und entlang der Ostendstraße die große Produktionshalle mit einer neuartigen Fließbandfertigung nach einem Entwurf von Jean Krämer.

Während das Pertrix-Werk Ende der 1990er Jahre stillgelegt wurde, gehört das Werk in Oberschöneweide zusammen mit der Kabelfabrik zu den letzten Traditionsbetrieben der Elektroindustrie an der Oberspree. Nach 1945 als VEB Berliner Akkumulatoren und Elemente-Fabrik (BAE) fortgeführt, konnte es sich in der Umbruchzeit nach 1989 behaupten.

Aktivitäten und Visionen

Die heutige BAE Batterien GmbH, ein mittelständisches Unternehmen mit 180 Mitarbeitern, produziert Groß-Batterien für stationäre Anlagen wie Datenzentren, die Notstromversorgung in Krankenhäusern, Energieversorgungsanlagen und Telekommunikationseinrichtungen, außerdem für Schienen- und Flurförderfahrzeuge. Mit Blick auf die Herausforderungen der Energiewende plant BAE eine Erweiterung im Bereich Lithium-Ionen-Batterien; dazu gibt es eine Forschungskooperation mit der HTW Berlin.

Das Unternehmen wirbt mit der eigenen Geschichte, ist im Stadtteil aktiv und Mitglied im Unternehmerkreis Schöneweide. An der Langen Nacht der Industrie beteiligte sich BAE, als diese 2012 erstmals in Berlin stattfand. Auch die Kampagne des Wirtschaftssenats zur Stärkung des Industriestandortes Berlin unterstützt das Traditionsunternehmen.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: September 2013



© Andreas Muhs



Quelle: 50 Jahre AFA, Jubiläumsschrift, Berlin 1938, S. 181



© Andreas Muhs

Titelbild: Eingang zum Firmengelände mit dem alten Verwaltungsgebäude und dem ehem. Beamtenwohnhaus

Direktions- und Verwaltungsvilla auf dem Firmengelände

Blick in die Einbauwerkstatt mit Wandertischen um 1926

Endfertigung in der großen Produktionshalle heute

Infos für Neugierige

Ansprechpartnerin BAE:
Verena Jantke, Öffentlichkeitsarbeit, www.bae-berlin.de
Geschichte: Industriesalon Schöneweide, www.industriesalon.de
Energiespeicherung: Energie-Museum, www.energie-museum.de

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft“ Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE ...eine Chance durch Europa!
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin

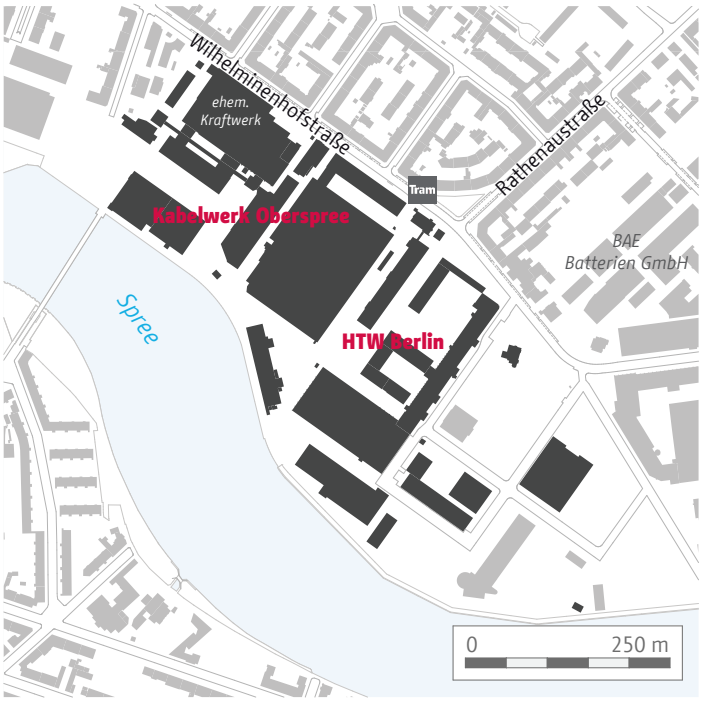


© Andreas Muhs

Schöneweide

Kabelwerk Oberspree KWO und Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin

Als die *Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft* (AEG) 1896 mit dem Bau ihrer ersten Kabelfabrik in Schöneweide begann, musste sie sich gegen die etablierten Branchenführer Siemens und Felten & Guillaume behaupten. Hundert Jahre später ist das Werk noch immer in Betrieb und macht, was es am besten kann: Es produziert Kabel und Wissen. Seit 2009 teilt sich das aktive Kabelwerk den historischen Standort mit dem neuen Campus Wilhelminenhof der Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin (HTW).



Wilhelminenhofstraße 76-77 (Kabelwerk) und 75 A (HTW)
12459 Berlin-Schöneweide

Baujahr / Bauherr:	ab 1896, AEG und Töchter
Architekten:	Paul Tropp, Gottfried Klemm
Denkmalschutz:	teilweise, Einzeldenkmal und Denkmalbereich
Eigentümer heute:	Kabelwerk: privat, HTW: öffentlich
Nutzungen heute:	aktive Produktion, Hochschule

Innovationsstandort mit Tradition

Mit neuen Verträgen befreiten sich Siemens und die AEG Mitte der 1890er Jahre aus bis dahin bestehenden Bindungen und Absprachen. Mit dem Schritt in die Unabhängigkeit verschärfte sich der Wettbewerb, und beide Unternehmen investierten zeitgleich in den Aufbau neuer Kabelwerke. Während Siemens den Grundstein für die spätere Siemensstadt legte, begann die AEG 1896 mit den Arbeiten an ihrem ersten eigenen Kabelwerk in Schöneweide. Direkt neben ihrem im Bau befindlichen Kraft-

werk errichtete die AEG eine viergeschossige Drahtfabrik für Schwachstromkabel. 1897 begannen die Arbeiten an einer großflächigen Halle, in der schwere Starkstromkabel für die Erdverlegung hergestellt wurden. Bald kamen weitere Hallen und Geschossbauten hinzu, in denen die AEG die vor- und nachgelagerten Fertigungsschritte bündelte: eine Gummifabrik für das Isolationsmaterial, Metallwerke mit Gießereien, Walz- und Stanzwerke für die Leitungen sowie Laboratorien, in denen auch Forschung betrieben wurde.

Um ihre Anlagen noch effizienter einsetzen und weitere Märkte bedienen zu können, erweiterte die AEG auch ihre Angebotsbreite. 1901 begann sie Automobile zu produzieren, für deren Herstellung die Metallwerke ebenso eingesetzt werden konnten wie die Gummiwerke, die neben Isolationsmaterial nun auch Reifen produzierten. Bis zum Bau eines eigenen Werkskomplexes für die Nationale Automobil-Gesellschaft (NAG) 1916-17 waren die einzelnen Produktionslinien auf dem KWO-Gelände eng verwoben, und das weitläufige Areal wurde durch Neubauten, Anbauten, Verlegungen und Umzüge mehrfach neu geordnet.

Marktführer

Durch eine effiziente Produktionspolitik gelang es der AEG, neben Siemens im Berliner Nordwesten und Felten & Guillaume in Köln einen festen Platz unter den drei größten Kabelfabriken in Deutschland zu behaupten. Auf diese Erfahrungen baute das 1952 in einen VEB umgewandelte Kabelwerk Oberspree auf, das als Stammbetrieb für die Kabelproduktion in der DDR mit einem hohen Anteil am Auslandsgeschäft eine herausgehobene Rolle spielte.

Als das Werk 1993 von der britischen BICC Cables Ltd. übernommen wurde, waren von den rund 5.000 Mitarbeitern Ende der 1980er Jahre kaum mehr als 2.000 im Betrieb verblieben. Nach weiteren fünf Jahren hatte sich die Zahl auf ein Zehntel der Vorwendezeit reduziert. 1999 meldete BICC Insolvenz an.

Das Kabelwerk heute

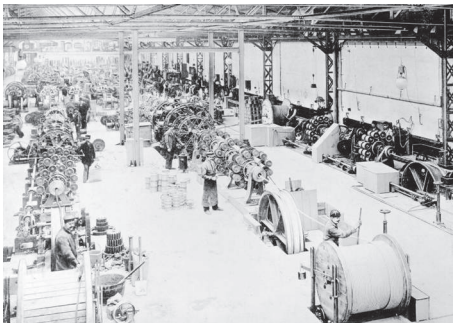
Heutiger Eigentümer des in seiner Ausdehnung auf den Kern des früheren Betriebsgeländes reduzierten Kabelwerkes ist die deutsche Wilms-Gruppe, die an mehreren Standorten der Welt Industriegüter produziert und sich damit erfolgreich auf dem Weltmarkt behauptet. Am Standort Schöneweide werden sowohl klassische Kabelproduktion als auch moderne Glasfaserkabelherstellung betrieben. Aus Sicherheitsgründen ist das Betriebsgelände nicht öffentlich zugänglich.

Die HTW Berlin

In dem sanierten Teil des KWO-Geländes eröffnete 2009 die zuvor auf fünf Standorte verteilte Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin ihren neuen Campus Wilhelminenhof. Wo vor hundert Jahren Kabel hergestellt und Autos produziert wurden, studieren und forschen jetzt Fahrzeug- und Nachrichtentechniker, Elektroniker und Maschinenbauer. Die besondere Szenerie des neuen Campus weckte das Interesse der Hochschulangehörigen und inspirierte Initiativen wie die Gründung des Kompetenzfeldes Regionale Industriekultur (KRIK) 2009 durch vier Professorinnen aus den Studiengängen Restaurierung, Museumskunde und Kommunikationsdesign und des BZI 2011 gemeinsam mit der Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin.

Im Stadtteil gilt die Hochschule als Schlüsselpotenzial für die künftige Entwicklung. Sie bringt neue und junge Leute in die Region, verändert die Wahrnehmung, es gibt Kooperationen mit ortsansässigen Unternehmen und erste erfolgreiche Ausgründungen.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: September 2013



© SDTB, AEG-Archiv



© Andreas Muhs



© Andreas Muhs

Titelbild: Auf gute Nachbarschaft: Seit der Eröffnung des Campus Wilhelminenhof teilen sich die HTW Berlin und das aktive Kabelwerk den Traditionsstandort KWO.

Starkstromkabelfabrik, Jutekabelherstellung, 1898

Blick über das HTW-Gelände Richtung Kabelwerk

Eines der Glanzstücke des Berliner Automobilbaus ist dieser NAG-Sportwagen Typ C 4b, Baujahr 1923. Im benachbarten Peter-Behrens Haus produziert, steht er heute im Foyer von Gebäude C der Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin. Eigentümer ist die Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin.

Infos für Neugierige

Audiotour über den Campus Wilhelminenhof, www.htw-berlin.de
BZI: www.industrie-kultur-berlin.de
Geschichte des KWO: Industriesalon Schöneweide, www.industriesalon.de

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft" Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE ...eine Chance durch Europa!
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin

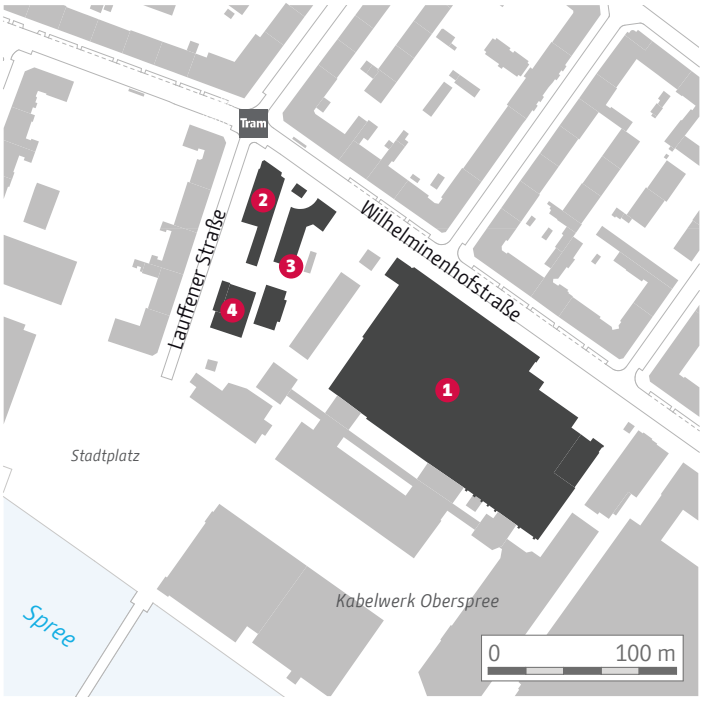


© Andreas Muhs

Schöneweide

Kraftwerk und Umspannwerk Oberspree

Mit dem Bau des Drehstromkraftwerks 1895-97 war in Oberschöneweide ein energiepolitischer Grundstein für die industrielle Ansiedlung gelegt. Das Werk (1) galt als technisches Novum und machte den Ort an der Oberspree über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannt, Ingenieure und Stadtplaner aus dem In- und Ausland besuchten das Werk. Auch die benachbarte Transformatorenstation (2) und das später errichtete Umspannwerk (3) waren mit ihren Neuerungen Abbild der sich rasant entwickelnden Technik. Seit 1995 sorgt ein kleiner Neubau (4) für den sicheren Betrieb. Die historischen Leitbauten stehen für neue Nutzungen bereit.



Wilhelminenhofstraße 78
12459 Berlin-Schöneweide

Inbetriebnahme:	1897, 1912, 1933
Bauherren:	AEG, BEW und BEWAG
Denkmalschutz:	Einzeldenkmal und Denkmalbereich
Eigentümer heute:	Kraftwerk: Wilms-Gruppe Umspannwerk: Vattenfall
Nutzungen heute:	überwiegend Leerstand

Knoten im öffentlichen Netz

Als im Sommer 1891 auf der Elektrotechnischen Ausstellung in Frankfurt am Main an Stelle des bis dahin gebräuchlichen Gleichstroms erstmals Drehstrom aus einem 175 km entfernten Wasserkraftwerk in Lauffen geliefert wurde, bedeutete die technische Neuerung eine Revolution in der öffentlichen Elektrizitätsversorgung. Kraftwerke mussten nun nicht mehr unmittelbar in den Versorgungsschwerpunkten errichtet werden, sondern konnten den Strom an zentraler Stelle produzieren und ohne

größere Leitungsverluste über weite Strecken hinweg in die Städte und die umliegenden Dörfer liefern. Die AEG, die zusammen mit Oskar von Miller und der Schweizer Maschinenfabrik Oerlikon die neue Technik in Frankfurt vorgestellt hatte, erhielt 1895 in Oberschöneweide ein kostenfreies Grundstück, um von hier aus die Stromversorgung der Stadt zu unterstützen und die Ansiedlung neuer Industrien an der Oberspree zu fördern. Erster Großabnehmer waren die Kabelwerke der AEG neben dem Kraftwerk, die mit ihrer energie-intensiven Produktion in besonderem Maß von dem neuen Angebot profitierten.

Das Kraftwerk

Die 1897 in Betrieb genommene Anlage gilt als eines der ersten und ältesten Drehstromkraftwerke zur öffentlichen Elektrizitätsversorgung der Welt und ist mit seinen in den Folgejahren ausgeführten Erweiterungen und Umbauten bis heute weitgehend erhalten. Die rasant wachsende Stromnachfrage führte schon früh zu einem Ausbau des Werkes mit neuen Maschinenhallen, die quer an das mit dem Giebel zur Wilhelminenhofstraße stehende Maschinenhaus des ersten Bauabschnitts angeschlossen wurden. Die großen, ineinander übergehendenden Hallen zählen neben dem nicht mehr erhaltenen Kraftwerk Deptford von Sebastian Ziani de Ferranti zu einem typologischen Sonderfall im Kraftwerksbau.

Die Transformatorenstation

Zusammen mit dem neuen Kraftwerk und seinen Leitungen in die Vororte und das Berliner Stadtzentrum wurden erstmals Umspann- und Umformwerke konzipiert, die in den angeschlossenen Versorgungsgebieten den Drehstrom transformieren und umwandeln konnten. 1912-13 entstand für die Ausweitung der Vorortversorgung auf dem Nachbargrundstück eine Transformatorenstation, die an die Kreuzung von Wilhelminenhof- und Lauffener Straße gesetzt wurde. Der schmale dreigeschossige Bau mit dem hohen Walmdach war damit der Ausgangspunkt einer Serie von Stromverteilungsbauten, die gleichzeitig in den Gemeinden rund um Berlin entstanden und die den Strom aus Oberschöneweide vor Ort in die benötigte Spannung und Stromart umwandelten.

Das Umspannwerk

Mit der Entscheidung, den Kraftwerksbetrieb an der Oberspree einzustellen, wurde 1933 der Bau eines eigenen Umspannwerks für Oberschöneweide nötig. Neben der zwanzig Jahre zuvor errichteten Transformatorenstation entstand ein Gebäudeensemble mit einer Halle in der Grundstückstiefe und einem Schalthaus an der Straße. Die zur Entstehungszeit hochmoderne Anlage, die zusammen mit einem neuen Werk in Rummelsburg erstmals mit ölloser Schalttechnik ausgerüstet wurde, kam mit einem Gebäudevolumen von nur 50 Prozent der zuvor gebräuchlichen Werke aus.

Akteure und Visionen

Das Kraftwerk gehört heute zum Gelände der Kabelwerke und damit der deutschen Wilms-Gruppe. Seit 1999 steht es weitgehend leer. Ein Höhepunkt war allerdings das Konzert der Berliner Philharmoniker 2007. Das Umspannwerk von 1933 hat Mitte 2013 nach 20 Jahren Leerstand in der renommierten Skulpturengießerei Knaak einen neuen Nutzer gefunden. Für das Umspannwerk und die ältere Transformatorenstation zeichnet sich gegenwärtig eine Nachnutzung ab. Das Regionalmanagement arbeitet mit Unternehmen aus dem Bereich Kunsthandwerk und Restaurierung und mit dem Studiengang „Restaurierung technisches Kulturgut“ der HTW Berlin am Aufbau eines entsprechenden Zentrums.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: September 2013



© Thorsten Dame



© Bezirksamt Treptow-Köpenick, Foto: Gerhard Zwickert



© Andreas Muhs

Titelbild: Fassade des Kraftwerkes entlang der Wilhelminenhofstraße

Das zweite Umspannwerk in Oberschöneweide: Die Fassade des 1933 errichteten Schalthauses musste durch einen Schwung einer kleinen, schon bestehenden Netzstation ausweichen.

Das Bildprogramm der Kartuschen des Kraftwerks thematisiert die neue Drehstromtechnik und die oberirdisch geführten Leitungstrassen.

Blick in die Maschinenhallen des Kraftwerkes

Infos für Neugierige

Industriesalon Schöneweide, www.industriesalon.de
Regionalmanagement Berlin Schöneweide, www.schoeneweide.com
Energie-Museum, Technik der Stromversorgung, www.energie-museum.de

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft“ Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE ...eine Chance durch Europa!
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin

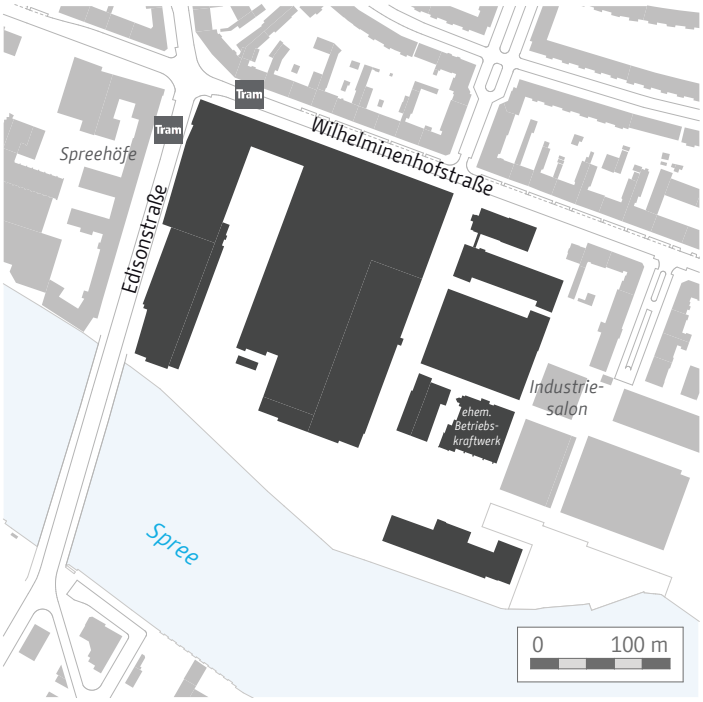


© Andreas Muhs

Schöneweide

Rathenau-Hallen, ehem. Transformatorenfabrik Oberspree

In den 1920er Jahren entstand am Standort der Deutschen Niles-Werkzeugmaschinen-Fabrik die neue Transformatoren- und Ölschalterfabrik der AEG. Zusammen mit der Lampenfabrik Frister definiert sie an der Treskowbrücke den Ortseingang von Oberschöneweide und bildet mit ihrem markanten Giebel den Auftakt der großen Industriebauten entlang der Wilhelminenhofstraße. Bei Insidern gilt das weitläufige Gelände an der Spree schon längst nicht mehr als Geheimtipp; die kleinteiligeren Gebäude sind an Raumpioniere, Künstler und Kreative für Zwischennutzungen vermietet. Die künftige Entwicklung des Areals ist jedoch noch offen.



Wilhelminenhofstraße 83
12459 Berlin-Schöneweide

Baujahr / Bauherr:	1898, Deutsche Niles; ab 1921 AEG
Architekten:	Paul Tropp u.a.
Denkmalschutz:	Einzeldenkmal und Denkmalbereich
Eigentümer heute:	privat, Toruro GmbH & Co
Nutzungen heute:	Gewerbe, Ateliers, Zwischennutzung

Die Kathedralen von Schöneweide

1898 siedelte sich als zweites großes Werk an der Oberspree die „Deutsche Niles-Werkzeugmaschinen-Fabrik“ an. Wenig später begann sie mit der Herstellung von Werkzeugmaschinen, Pressluftwerkzeugen sowie von hydraulischen Pressen und Maschinen. Das von deutschen Unternehmen und Banken gegründete und mit US-amerikanischen Lizenzen ausgestattete Unternehmen verlagerte 1921 seine Produktion nach Berlin-Weißensee. Die Gebäude übernahm die AEG, die mit ihrem Transformatorenbau aus Berlin-Wedding an die Spree zog.

Les Grandes Halles...

Zu den markantesten Bauten der Niles-Fabrik gehören die Verwaltungsgebäude entlang der Wilhelminenhofstraße und der benachbarte Hallenkomplex, der heute als „Rathenau-Hallen“ bekannt ist. Als erster Bauabschnitt entstanden hier nach Plänen von Paul Tropp die langgestreckte Montagehalle und rechtwinklig dazu sieben Hallenschiffe. 1915-16 wurde die Haupthalle bis zur Edisonstraße vorgezogen. Auf diese architektonisch von Peter Behrens inspirierte Erweiterung folgte rund zehn Jahre später die Großtransformatorenhalle, die der Architekt Ernst Ziesel in Zusammenarbeit mit dem Ingenieur Gerhard Mensch entwickelte. Mit einer Spannweite von 35 m und einer Höhe von 22 m gehörte sie zu den größten Fabrikationshallen in Berlin.

Stadtbildprägend

Für die Produktionslinien ihrer Transformatorenfabrik Oberspree (TRO) errichtete die AEG bis in die 1940er Jahre hinein weitere Bauten. Im Stadtbild besonders prägend erscheinen die ehemalige Ölschalterfabrik an der Spree und die Pfeilerfassade einer Werkstatt entlang der Edisonstraße, die 1941 zusammen mit einem Sozial- und Verwaltungsgebäude an die Großtransformatorenhalle angeschlossen wurde. Zusammen mit der ehemaligen Lampenfabrik Frister markieren sie die Ortseinfahrt über die 1903-04 errichtete Treskowbrücke.

Das Betriebskraftwerk

Eine Besonderheit im Zentrum des weitläufigen Areals stellt das Kraft- und Heizwerk dar. 1926-28 in expressionistischer Formensprache errichtet, machte es die Transformatorenfabrik von der öffentlichen Energieversorgung unabhängig und versorgte es bis 1979 mit Energie. Das Transformatorenwerk – ab 1949 als VEB betrieben und 1951 mit dem Ehrennamen „Karl Liebknecht“ versehen – lieferte mit rund 4.000 Mitarbeitern einen Großteil der in der DDR produzierten Transformatoren, Hochspannungsschalter und Sicherungen.

Akteure und Visionen

Zwei Jahre nach der Privatisierung übernahm die AEG 1992 als alte Eigentümerin die Transformatorenfabrik und versuchte, die Produktion zu modernisieren und im eigenen Namen fortzuführen. 1996 wurde das Werk mit der Streichung der AEG aus dem Handelsregister geschlossen. 2007 kaufte die irische Toruro GmbH & Co KG das Areal vom Insolvenzverwalter. Sie bietet die insgesamt 55.000 m² Flächen zur Miete an.

Der als „Rathenau-Hallen“ beworbene Komplex wird aufgrund der Größe seiner Hallen und des Zustandes der Dächer derzeit nur temporär gemietet. Hier werden z.B. international bekannte Modeschauen, Musikclips und Filmaufnahmen produziert. In den kleinteiligeren Gebäuden des Areals haben sich zahlreiche Kreative, Ateliers, Studios und Galerien eingemietet. Viele von ihnen beteiligen sich aktiv an dem seit 2008 jährlich in Schöneweide stattfindenden Festival „Kunst am Spreeknie“. Die bessere Vernetzung der Kreativen untereinander unterstützt eine bezirkliche Initiative. In kleineren Hallen befinden sich Handwerksbetriebe und Einzelhandel.

Offene Fragen

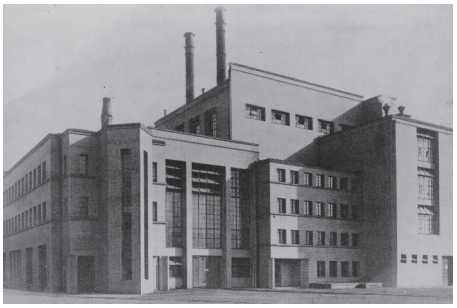
Das Areal entwickelt sich zu einem Standort der Kultur- und Kreativwirtschaft. Eine dauerhafte Nutzung hat sich jedoch noch nicht etabliert. Zu den Herausforderungen gehören der denkmalverträgliche Umbau, die Finanzierung und der langfristige Umgang mit den kreativen Zwischennutzern.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: September 2013



© Andreas Muhs


© Andreas Muhs


© SDTB, AEG-Archiv

Titelbild: Fassaden der „Rathenau-Hallen“

Der markante Hallengiebel an der Kreuzung Wilhelminenhof- / Edisonstraße entstand 1915-16 und zeigt sich durch die AEG-Turbinenhalle von Peter Behrens in Berlin-Moabit inspiriert.

Blick ins Schiff der „Rathenau-Hallen“

Das Betriebskraftwerk gehört neben dem Kraftwerk Klingenberg zu den wichtigsten Berliner Bauwerken der Architektengemeinschaft Klingenberg & Issel.

Infos für Neugierige

Kultur und Geschichte: Industriesalon Schöneweide, www.industriesalon.de
Schöneweide kreativ: www.facebook.com/schoeneweidekreativ und www.schoeneweide-wdm.de
Planungen: Regionalmanagement Berlin Schöneweide, www.schoeneweide.com

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft“ Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE ...eine Chance durch Europa!
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin

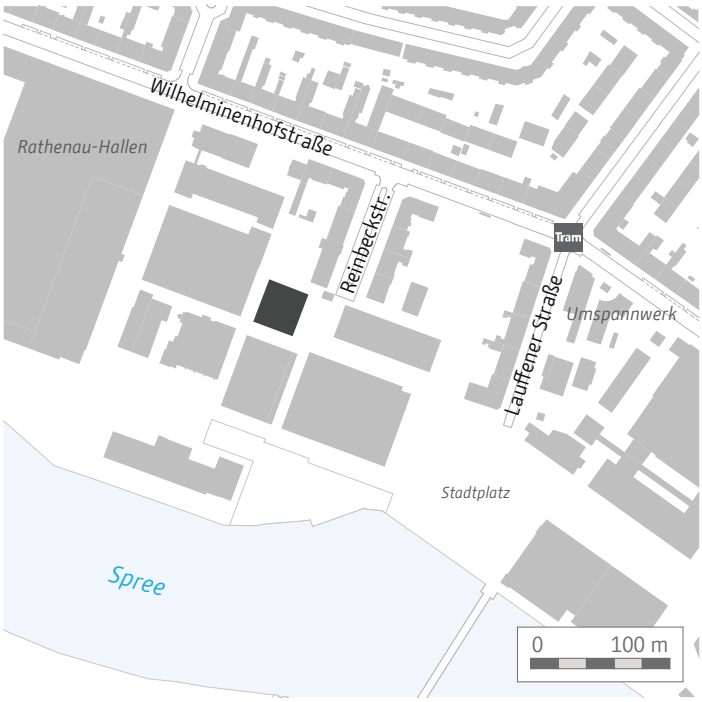


© Andreas Muhs

Schöneweide

Industriesalon Schöneweide

Mit dem Ziel, das letzte Werksmuseum von Schöneweide vor der Verschrottung zu retten, gründeten engagierte Schöneweider Bürger und Unternehmen 2009 einen gemeinnützigen Verein. Heute dient die Sammlung aus dem Werk für Fernsehelektronik als Grundstock für Ausstellungen im sogenannten „Industriesalon“. Das Schaudepot ist öffentlich zugänglich. Der Verein will die bedeutende Industriekultur Schöneweides vor Ort sichtbar machen und damit den Standort langfristig stärken. Technik, Geschichte, Gespräche, persönliche Erinnerungen und Musik – Berlins jüngstes Museum ist ein Ort der Begegnung und der Vermittlung.



Reinbeckstraße 9
12459 Berlin-Schöneweide

Fläche:	600 m² auf zwei Ebenen
Exponate:	Geschichte der lokalen Großindustrie
Eigentümer:	privat, mietfreies Nutzungsrecht für 15 Jahre
Nutzungen:	Museum, Besucherzentrum, Veranstaltungen

Berlins jüngstes Museum

Als Samsung 1992 die Bildröhrenproduktion im ehemaligen VEB Werk für Fernsehelektronik (WF) übernahm, wurde wenig später das in den 1980er Jahren entstandene Werksmuseum eingelagert. Bis dahin war es im Turm des Peter-Behrens-Hauses öffentlich zugänglich. 2005 schloss Samsung den Standort, 2009 wurde die Immobilie verkauft. Um die Entsorgung des WF-Museums zu verhindern, gründete sich der Industriesalon Schöneweide e.V. Die Sammlung wurde in eine benachbarte Halle umgelagert und wieder öffentlich zugänglich gemacht. Seit 2012 gehört der Industriesalon zum Landesverband der Museen zu Berlin.

Die Akteure

Bei der Erforschung, Aufarbeitung und Darstellung der öffentlich kaum noch bekannten Industriegeschichte Schöneweides arbeitet der Verein intensiv mit den Informationen von Zeitzeugen – ehemaligen Mitarbeitern der Schöneweider Großbetriebe. Mitglieder im Verein sind Bürger, die sich besonders für Schöneweide interessieren, der Studiengang Museumskunde der benachbarten Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin sowie heutige Unternehmen vor Ort, die für das eigene Marketing gern auf das Fotoarchiv des Industriesalons zurückgreifen, um sich in der Schöneweider Industriekultur zu verankern.

Die Halle

In einer ehemaligen Produktionshalle des Transformatorenwerks Oberspree (TRO) ohne Heizung und in desolatem Zustand konnte der Verein 2009 die WF-Sammlung unterbringen. Mit Hilfe von ehemaligen WF-Ingenieuren wurden die Sammlung geordnet und die Exponate in Vorträgen von ehemaligen Technologen erklärt. Die Schirmherrschaft übernahm der damalige Wirtschaftssenator Harald Wolf. 2011/12 wurde die Halle energetisch saniert und der Eigentümer räumte dem Verein ein mietfreies Nutzungsrecht für weitere 15 Jahre ein. Da er seine Immobilien der Nutzung durch Kunst und Kultur vorbehalten hat, passt der Industriesalon gut in sein Konzept.

Das Programm

- Besucherzentrum: Seit 2012 arbeitet der Verein mit EU-Geldern an der Nutzbarmachung der lokalen Industriekultur für den Tourismus. Er erweitert das Serviceangebot für Besucher und bietet geführte Touren an.
- Ausstellungen: 2013 eröffnet, gibt die neue Dauerausstellung einen Überblick über die Industriegeschichte Schöneweides von ihren Anfängen bis heute. Gezeigt werden Sammlerstücke aus der AEG-Zeit, Produkte der ehemaligen VEBs und Produkte der heutigen BAE Batterien GmbH.
- Elektronenröhrenschau: Eine zweite Dauerausstellung erzählt von den technischen Entwicklungen des WF, das ab 1960 eine herausgehobene Bedeutung für die elektroindustrielle Produktion, Forschung und Entwicklung der DDR hatte.
- Erforschung der lokalen Wirtschaftsgeschichte: In jedem Jahr steht einer der ehemaligen Großbetriebe im Mittelpunkt. Die Informationen liefern v.a. Zeitzeugen, die in das Erzählcafé eingeladen werden. Die Gespräche werden dokumentiert (Oral History). Über jeden Schöneweider Großbetrieb soll eine Publikation entstehen.
- Veranstaltungen: In diversen Formaten wird die damalige und die heutige Industriekultur Schöneweides beleuchtet. Dafür werden regionale Akteure wie der Schöneweider Unternehmerkreis, das Regionalmanagement und die kreative Szene als Partner angefragt.
- Vernetzung: Aktives Mitglied im Landesverband der Museen zu Berlin und im Tourismusverein des Bezirks, Beteiligung an der Langen Nacht der Museen, am Tag des offenen Denkmals und am Schöneweider Festival „Kunst am Spreeknie“.
- Vermietung: Salon und Ausstellungshalle können für Veranstaltungen gemietet werden (max. 100 Personen, Catering vor Ort möglich).

Herausforderungen

- Nachhaltiges, sich selbst tragendes Finanzierungsmodell für den Verein
- Technik-Vermittlung an junge Generationen
- Ausbau des regionalen touristischen Angebotes vor Ort in Schöneweide
- Stärkung des europäischen Netzwerkes der Industriekultur

Text: Marion Steiner
Redaktionsstand: September 2013



© Andreas Muhs



© Industriesalon Schöneweide e.V.



© Industriesalon Schöneweide e.V.

Titelbild: Diese mittlerweile energetisch sanierte Halle ist seit 2009 Heimat des Industriesalons Schöneweide.

Die Exponate des ehemaligen WF-Werksmuseums gehören zum Grundstock der Ausstellungen im Industriesalon.

Am neuen Besucherterminal können sich Interessierte über Führungen und das Veranstaltungsprogramm informieren.

Zeitzeugen sind eine wichtige Quelle bei der Erforschung der Geschichte der Schöneweider Großbetriebe.

Infos für Besucher

Feste Öffnungszeiten zu denen auch das Café im Salon geöffnet ist, siehe: www.industriesalon.de und auf Facebook.
Ansprechpartnerin: Susanne Reumschüssel, Tel. Büro: 030 53007042

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft“ Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE ...eine Chance durch Europa!
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin

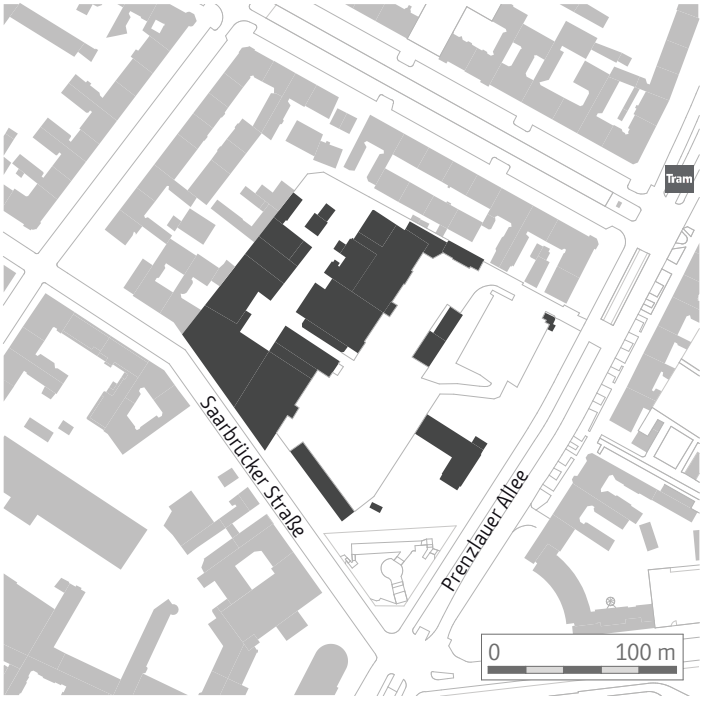


© Andreas Muhs

Prenzlauer Berg

Bötzow-Brauerei

Im Jahr 2014 blickt der Standort des ersten „Hoflieferanten Sr. Majestät des Königs“ für Bier auf eine 150-jährige Geschichte zurück. Wo der durch Grundbesitz reich gewordene Julius Bötzow um 1900 sein „Schloss des Nordens“ auf das Betriebsgelände seiner Brauerei statt ins Villenviertel am Wannsee setzte, investiert heute der Weltmarktführer für Prothesen, Prof. Hans Georg Näder, sein Privatvermögen in den Erhalt der „DNA von Bötzow“ und in den Aufbau eines innovativen Labs für Medizintechnik. Und dabei bleibt unvergessen, dass im Januar 1919 im Biergarten von Bötzow Karl Liebknecht & Co. ihren Revolutionsausschuss gründeten.



Prenzlauer Allee 242
10405 Berlin-Prenzlauer Berg

Baujahr / Bauherr:	ab 1884, Julius Bötzow
Interessante Zahlen:	ca. 6.000 m² Kellergewölbe
Denkmalschutz:	Einzeldenkmal und Denkmalbereich
Eigentümer heute:	privat, Prof. Hans Georg Näder
Nutzungen heute:	Gastronomie, Kunst und Kultur

Privatunternehmer mit Visionen

Auf die erste Brauerei an der Barnimkante *Pfeffer* folgte in den 1880er Jahren rasch eine ganze Reihe von Braumeistern. Unter ihnen: Julius Bötzow, Spross einer Großgrundbesitzer-Familie, die durch die Umwidmung von Acker- in Bauland reich geworden war, als das rasante Wachstum Berlins das nördliche Umland erreichte. Start-up von Julius Bötzow war 1864 das Weißbier-Brauhaus seines Onkels in der Alten Schönhauser Straße 23-24 mit Gär- und Lagerkellern und eigenem Ausschank auf dem nahegelegenen Hang. Die große Nachfrage überstieg

schon bald die Produktionskapazitäten in der Alten Schönhauser Straße, und Julius Bötzow entschied, den gesamten Betrieb an einem Ort zu konzentrieren.

Alles an den Hang!

Auf dem Hanggrundstück an der Prenzlauer Allee ließ er 1884 ein Sudhaus, ein Maschinen- und Kesselhaus, Werkstätten und Ställe bauen. Die Keller wurden erweitert, und der Biergarten mit 6.000 Plätzen bot ein umfangreiches Unterhaltungsprogramm in Festsälen, Pavillons und auf Bühnen. Bis 1927 wurde der Standort um Unterkünfte, Werkstätten, Flaschenkellerei, Ställe, Garagen und Restaurationsgebäude erweitert.

Größte Privat-Brauerei

Die Kosten für die Baumaßnahmen trug Bötzow aus seinem Privatvermögen und den Einkünften aus der Brauerei. Er blieb weitgehend unabhängig von den Banken und präsentierte sich bald als größte Privat-Brauerei in Norddeutschland. Julius Bötzow war stolz, sein Unternehmen nicht wie benachbarte Brauereien in eine Aktiengesellschaft umwandeln zu müssen. Seit 1886 hatte er zudem das Privileg, als erster königlicher Hoflieferant geführt zu werden. Beides kam 1899-1900 im Bau des Wohnhauses zum Ausdruck. Auf dem Brauereigrundstück im Norden Berlins gelegen und nicht wie üblich im Tiergarten, am Wannsee oder im Grunewald, erschien die neue Villa als „Schloss im Norden“. Im Zweiten Weltkrieg wurde es, wie auch der Biergarten mit seinem Baubestand, zerstört.

Das Ende der Unabhängigkeit

Das Schicksal der Umwandlung in eine Aktiengesellschaft ereilte 1927 schließlich auch die Bötzows. Rund zehn Jahre später gelang es der Familie zwar, ihren Einfluss auf das Unternehmen erneut geltend zu machen – doch dann kam der Krieg. Von größeren Schäden verschont blieben nur die Produktionsgebäude auf dem nordwestlichen Grundstücksteil. Nach 1945 wurden diese als VEB Bötzow weiter zur Bierproduktion genutzt. Nach der Stilllegung und Entkernung dienten sie ab 1950 als Lager für Nahrungsmittel.

Zeiten des Umbruchs

Die Zeit ab 1990 war abwechslungsreich: Zuerst zog ein Großhandel ein für „West“-Produkte. Nach dem Verkauf des Grundstücks 1995 wurde ein Shopping-Center geplant, das wechselnde Besitzer niemals realisierten. Ab 2003 eignete sich die kreative Szene des Prenzlauer Bergs das Gelände für Zwischennutzungen an. An die politische Ortsgeschichte erinnert seit 1959 ein Gedenkstein für Karl Liebknecht, der 1919 im Biergarten den Revolutionsausschuss mitgegründet hatte.

Der ‚Neue‘ auf Bötzow

2010 kaufte der Schweizer Unternehmer Prof. Hans Georg Näder die alte Brauerei. Er ist Inhaber des Medizintechnik-Unternehmens Ottobock und auf dem Weltmarkt führender Hersteller von Prothesen. Ottobock eröffnete bereits 2009 das Science Center am Potsdamer Platz: Unter dem Titel „Begreifen, was uns bewegt“ machen interaktive Exponate Mobilität für Laien wie Experten verständlich.

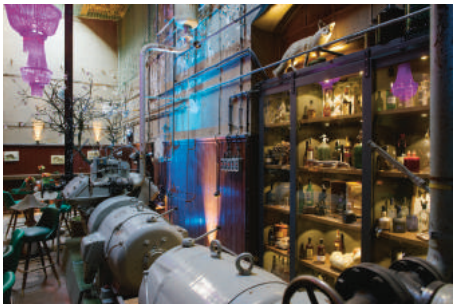
Future Lab für Medizintechnik

Auf Bötzow soll 2015 das Ottobock Future Lab als Kreativplattform für 200 Forscher, Entwickler und Designer eröffnen. Gleichzeitig sind u.a. eine gläserne Rollstuhlmanufaktur, ein Hotel, kulturelle Nutzungen und ein öffentlicher Park geplant, ab 2015 auch Wohnungsneubau. Bereits seit Frühjahr 2013 sind drei Gastronomen vor Ort, und es finden wechselnde Kunstausstellungen statt. Die „DNA der Bötzow Brauerei“, wie Näder das architektonische Erbe nennt, soll bei dem geplanten Umbau erhalten bleiben.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: September 2013



© Bötzow Berlin GmbH



© Bötzow Berlin GmbH



© Bötzow Berlin GmbH

Titelbild: Die Produktionsgebäude blieben im Zweiten Weltkrieg von größeren Schäden verschont.

Gesamtansicht der Brauerei um 1900, mit Biergarten und dem „Schloss des Nordens“ (rechts)

Seit 2013 sind drei Gastronomen am Standort, darunter die Bar „Le Croco Bleu“.

Vision: Öffnung der Gewölbekeller und Idee eines modernen Wandelgangs

Infos für Neugierige

Bötzow Berlin GmbH: Prenzlauer Allee 242, 10405 Berlin, www.boetzowberlin.de
Ansprechpartnerin: Susanne Schirmer

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft“ Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE ...eine Chance durch Europa!
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin

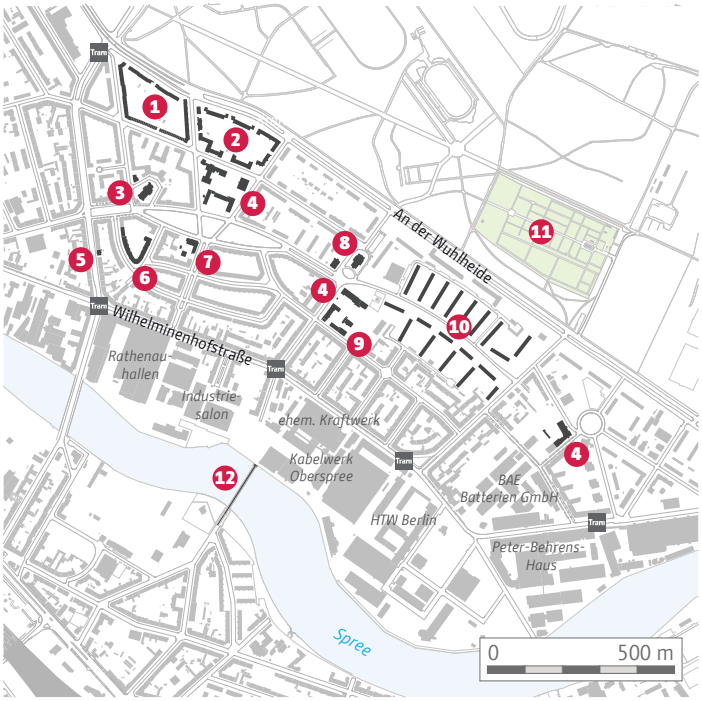


© Andreas Muhs

Schöneweide

Siedlung Oberschöneweide

Mit der Industrie kamen die Menschen. Kaum eine Siedlung in Berlin bezieht sich so unmittelbar auf die angrenzenden Fabriken wie hier in Oberschöneweide. Zwischen dem Industrieband entlang der Spree und der Wuhlheide entstand auf der ehemaligen „Schönen Weyde“ seit Mitte der 1890er Jahre eine groß angelegte Siedlung, die sich zusammen mit der Industrie bis in die 1980er Jahre hinein weiter entwickelt hat. Mit dem Abbau der Arbeitsplätze an der Oberspree stand auch die Zukunft des Wohnquartiers in Frage. Heute ist die geschichtsreiche Siedlung zu großen Teilen vorbildlich saniert und wieder gefragt: bei jungen Familien und Hochschulangehörigen.



Baujahr / Bauherr:	ab Mitte der 1890er Jahre
Architekten:	Behrens, Hamacher, Krämer, Stutterheim u.a.
Denkmalschutz:	teilweise, Einzeldenkmal und Denkmalbereich
Eigentümer heute:	unterschiedlich
Nutzungen heute:	Wohnen, Gemeinde, Schulen

Wohnen und Arbeiten im Grünen

Als Oberschöneweide 1898 als selbständige Landgemeinde anerkannt wurde, befand sich die Region am nördlichen Spreeufer im Aufschwung. Keine zehn Jahre zuvor hatte die von Carl Deul geleitete „Grundrentengesellschaft“ mit der Erschließung begonnen und damit ideale Bedingungen für die „Randwanderung“ der Berliner Industrie geschaffen. Mit den neuen Fabriken erhöhte sich auch die Zahl der Bewohner, für die zwischen dem Industrieband an der Spree und der im Norden angrenzenden Wuhlheide ein Wohngebiet ausgewiesen wurde. Von nur 159 Einwohnern im Jahr 1890 erhöhte sich ihre Zahl innerhalb

von zehn Jahren um mehr als das 30-fache und stieg bis in die 1930er Jahre hinein stetig an. Einen Eindruck von den Anfängen der Besiedlung vermittelt die bescheidene Villa **(5)** in der Edisonstraße 15, die sich Carl Deul 1893 als Wohnsitz und Geschäftsadresse errichten ließ. Das zweigeschossige Gebäude gilt als das älteste erhaltene Wohnhaus in Oberschöneweide.

Gemeinschaftseinrichtungen

Um den von Bauunternehmern, Terraingesellschaften und vor Ort ansässigen Unternehmen vorangetriebenen Wohnungsbau in geordnete Bahnen zu lenken, wurde 1902 ein Bebauungsplan aufgestellt. Im Zentrum des Wohngebietes lag ein linsenförmiger Platz, der die neuen Bewohner an einen begrünten Dorfanger erinnern sollte. Neben der Gemeindevertretung **(9)**, in der Deul und die Unternehmensleiter den Vorstand bildeten, entstanden in der Nähe des Angers mit den Schulen **(4)**, einem Postamt **(7)** und zwei Kirchen die wichtigsten Gemeinschaftseinrichtungen der neuen Gemeinde.

Während die katholische St. Antonius-Kirche **(3)** mit dem Gemeindehaus auf einen schmalen Platz zur Edisonstraße ausgerichtet war, wurde die evangelische Christuskirche **(8)** mit ihrem Gemeindehaus östlich vom Anger in einer Sichtachse zum „Kaisersteg“ **(12)** platziert.

Die Wohnanlagen

Bis in die 1930er Jahre hinein wurden die 1902 abgesteckten Parzellen schrittweise bebaut. Nach dem Ersten Weltkrieg traten an die Stelle von Einzelbauten auf den schmalen Grundstücken vermehrt größere Wohnanlagen. Als erste und bekannteste dieser Anlagen wurde ab 1919 der von Peter Behrens geplante Block zwischen Zeppelin-, Roedern- und Fontanestraße ausgeführt **(1)**. Ihm folgte ab 1923 der vis-à-vis an der Fontanestraße gelegene Block von Jean Krämer **(2)**, der wie der Entwurf von Behrens im Auftrag einer Baugesellschaft der AEG ausgeführt wurde.

Beide Wohnanlagen orientierten sich mit ihrer Nordfront zur angrenzenden Wuhlheide, in deren Saum der von Emil Rathenau gestiftete und für das eigene Familiengrab genutzte Friedhof **(11)** eingebettet wurde. Auch das flussaufwärts gelegene Ruderhaus „Elektra“, von Peter Behrens 1910-12 für die Angestellten der Rathenau’schen Unternehmen errichtet, geht auf die AEG zurück.

Mit rund 30.000 Einwohnern kam der Siedlungsbau in Oberschöneweide in den 1930er Jahren zu einem vorläufigen Ende. Zu den eindruckvollsten Wohnbauten dieser Zeit gehört die 1930 bezogene Wohnanlage von M. W. Baars an der Goethe- und Parsevalstraße **(6)**. Erst in den Nachkriegsjahren wurde im Bereich der Kottmeierstraße **(10)** erneut mit einem größeren Wohnungsbauprogramm begonnen, das die Unterbringung der Belegschaften und ihrer Familien in zeittypischen Zeilenbauten vorsah.

Quartierssanierung

Dass neben den Industriebauten an der Spree auch die Siedlung mit ihren Bauten und Freiflächen heute vorbildlich saniert ist, verdankt sie der Ausweisung als Sanierungsgebiet 1995. Die gemeinsame Initiative von Land und Bezirk, Stadtplanung und Denkmalpflege, Quartiers- und Regionalbetreuung verlangsamte den Ende der 1980er Jahre begonnenen Bevölkerungsrückgang und hielt ihn schließlich auf. Von den 1978 gezählten 24.000 Einwohnern waren 1991 nur noch 17.000 in den Siedlungen an der Oberspree verblieben; heute verzeichnet der Ortsteil wieder Zuzüge. Jetzt sind es vor allem junge Familien, Hochschulangehörige und Studentinnen und Studenten, die zwischen Spree und Wuhlheide auf Wohnungssuche gehen.

Text: Thorsten Dame, Redaktion: Marion Steiner
Redaktionsstand: September 2013



© Andreas Muhs



© Andreas Muhs



© Andreas Muhs

Titelbild: Die von Peter Behrens geplante Wohnanlage zwischen Zeppelin-, Roedern- und Fontanestraße, erbaut ab 1919

Die bescheidene Villa von Carl Deul gilt als das älteste erhaltene Wohnhaus in Oberschöneweide.

Die evangelische Christuskirche östlich des Angers in einer Sichtachse zum „Kaisersteg“

Die Schule nördlich des Dorfangers gehört ebenfalls zu den wichtigsten Gemeinschaftseinrichtungen der Siedlung.

Infos für Neugierige

Rückblick Sanierung: Bezirksamt Treptow-Köpenick, www.sanierung-osw.de

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft“ Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE ...eine Chance durch Europa!
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin

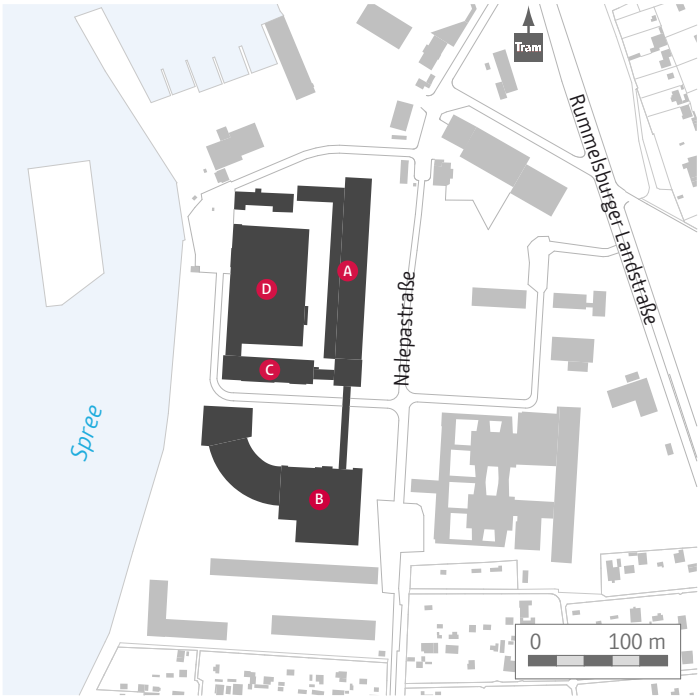


Schöneweide

© Keshet GmbH & Co. KG

Funkhaus Nalepastraße

Als im Dezember 1951 aus dem Haus des Rundfunks der DDR die erste Sendung ausgestrahlt wurde, galten die Radioprogramme im Osten wie im Westen als wichtige Instrumente im Wettstreit der politischen Systeme. Mitte der 1980er Jahre zu einer kleinen Stadt angewachsen, wurde das Funkhaus 1990 nach fast vierzig Jahren Tag- und Nachtbetrieb geschlossen. Die beiden Sendesäle liegen bei internationalen Künstlern bis heute wegen ihrer außergewöhnlichen Tonarchitektur hoch im Kurs. Weitere Gebäudeteile des Traditionsstandortes an der Spree nutzen zahlreiche Mieter aus den Bereichen Kunst und Musik.



Nalepastraße 18-50
12459 Berlin-Schöneweide

Baujahr / Bauherr:	1951-56, Rundfunk der DDR
Architekt, Toningenieur:	Franz Ehrlich, Gerhard Probst
Denkmalschutz:	Einzeldenkmal und Denkmalbereich
Eigentümer heute:	privat, Keshet GmbH & Co. KG
Nutzungen heute:	Büros, Ateliers, Studios, Events, Film

Haus des Rundfunks der DDR

1951 war das Verhältnis der beiden Berliner Stadthälften nicht zuletzt durch die Berlin-Blockade und die Staatengründungen merklich angespannt. Bis dahin sendete der Ostteil seine Programme aus dem im britischen Sektor gelegenen Haus des Rundfunks, das die Sowjetarmee im Mai 1945 besetzt und seither nicht wieder freigegeben hatte. Zusätzlich waren ab 1946 in Grünau Studios in den ehemaligen Bootshäusern der Danat-Bank und der Allianz-Versicherung eingerichtet worden, die Störungen im Sendebetrieb auffangen konnten.

Getunte Holzfabrik

Die Planungsleitung für das neue Funkhausensemble an der Spree wurde dem Architekten Franz Ehrlich übertragen, der 1951 in Zusammenarbeit mit dem Toningenieur Gerhard Probst die gemeinsam entwickelten Konzepte umzusetzen begann. Auf dem ausgewählten Grundstück konnten Bestandsbauten einer Holzverarbeitungs- und Furnierfabrik der 1930er Jahre übernommen werden, was nach nur wenigen Monaten Bauzeit eine schnelle Aufnahme des Sendebetriebes erlaubte. Die einfachen Stahlbetonbauten wurden mit neuen Ziegelfassaden verkleidet und mit Einfassungen, Lisenen und Dachkanten aus Sandstein akzentuiert. Auf das 1951 weitgehend fertig gestellte Gebäude **A** mit dem neungeschossigen Turm folgten bis 1954 die Gebäude **B**, **C** und **D**, die durch aufgeständerte Brückenbauten verbunden wurden.

Schallfreie Tonarchitektur

Eine besondere Bedeutung für den Sendebetrieb hatte das Gebäude **B** mit den beiden Sendesälen und einem bogenförmigen Anbau, der kleine und größere Aufnahmeräume für Musik und Hörspiele beherbergt. Mit trapezförmigen Grundrissen wurden die Studios auf eigene Fundamente gesetzt und sorgfältig vor Schallübertragung aus den Nachbarräumen geschützt. Den Höhepunkt der Anlage bildet der Große Sendesaal im Obergeschoss mit dem abgesenkten Orchesterbereich und einer Orgel. Mit seinem Foyer und der ebenso repräsentativen wie akustisch wirksamen Wand- und Deckenverkleidung bildete er zu DDR-Zeiten den geeigneten Rahmen für die Aufritte von Orchestern aus dem In- und Ausland. Heute spielen hier internationale Stars wie Murray Perahia oder Lang Lang Studioaufnahmen ein.

Nalepa-Sound

Mit leichter Verzögerung durch einen Brand im Gebäude **B** 1956 als Zentrum für den Rundfunk der DDR eingeweiht, kamen die Mitarbeiter mit Programmverantwortung nun vermehrt aus Leipzig, wo 1954 das Institut für Publizistik und Zeitungswissenschaft neu gegründet worden war. Bis in die 1980er Jahre entwickelte sich das Rundfunkzentrum zu einer kleinen Funkstadt mit neuen Verwaltungsbauten, Werkstätten, Geschäften und Freizeiteinrichtungen für die zwischenzeitlich auf mehrere tausend Beschäftige angewachsene Belegschaft. Der in dieser Zeit entstandene Beiname „Nalepa-Sound“ für die Sendungen von der Spree belegt die Ortsverbundenheit, die durch den langjährigen Sendebetrieb entstanden war. Kaum zehn Jahre später endete mit der Einstellung des staatlichen Rundfunks der DDR im Dezember 1990 die Arbeit der Redakteure, Musiker und Tontechniker in der Nalepastraße.

Akteure und Visionen

1992 wurde das Funkhaus in gemeinsames Landeseigentum der neu gebildeten Bundesländer überführt. Ende 2005 begann mit dem Verkauf an einen privaten Investor eine turbulente Berliner Spekulationsgeschichte, die sich im Internet gut nachrecherchieren lässt. Seit Herbst 2006 ist die „Keshet Geschäftsführungs GmbH & Co. Rundfunk-Zentrum Berlin KG“ Eigentümerin des Funkhauses. Sie will das Gebäudeensemble denkmalgerecht in seiner Substanz erhalten und als Traditionsstandort der Berliner Musik- und Medienwirtschaft zu einem „Zentrum für Musik und Kunst“ weiterentwickeln. Aktuelle Nutzungen sind:

- Vermietung von Büros, Ateliers und Werkstätten sowie Proberäumen und Aufnahmestudios
- Aktuelle Mieter: rund 300 Künstler aus den unterschiedlichen Kunstbereichen und Nationen
- Vermietung der Sendesäle, Studios, Foyers etc. für Aufnahmen, Events oder als Filmsets

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: Januar 2014



© Keshet GmbH & Co. KG



© Keshet GmbH & Co. KG, Foto: Maric Juri



© Andreas Muhs

Titelbild: Blick von der Spree auf das Funkhaus Nalepastraße

Der Große Sendesaal mit rund 900 m² bei 16 Metern Deckenhöhe ist in seiner Tonqualität einzigartig und bei der internationalen Musikindustrie bis heute sehr gefragt.

Der „Hörnchengang“ verbindet die Tonstudios in Gebäude B.

Die Milchbar im authentischen Stil der 1950er Jahre mit Spreeblick ist ein beliebter Treffpunkt nicht nur für die kreativen Mieter.

Infos für Neugierige

Regelmäßige Architekturführungen, www.nalepastrasse.de

Geheimtipp: Milchbar, kleine Kantine im 1950er-Jahre-Stil, Gebäude C am Wasser

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft“ Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE ...eine Chance durch Europa!
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin

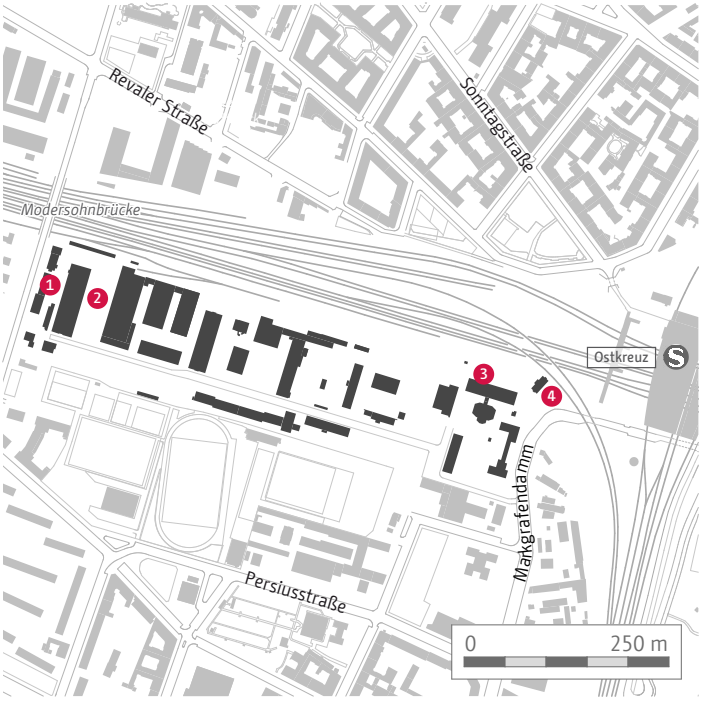


© Andreas Muhs

Friedrichshain

Eisenbahn-Hauptwerkstatt I und Schalt- und Gleichrichterwerk Markgrafendamm

Während die Hauptwerkstatt II als „RAW-Tempel“ mittlerweile weit über Berlin hinaus bekannt ist, blieb die ältere Schwester nebenan bislang weitgehend unentdeckt. Jenseits der Modersohnbrücke erstreckt sich das manchmal ein wenig verwilderte und raue, andernfalls ungemein qualitätvolle Gelände des ehemaligen RAW I entlang der Bahntrasse bis zum Ostkreuz.



Markgrafendamm 24 (Werkstattgelände)
10245 Berlin-Friedrichshain

Baujahr:	ab 1870, schrittweise Bebauung
Bauherr / Architekten:	Bauabteilung der Königlichen Eisenbahn, Richard Brademann u.a.
Denkmalschutz:	teilweise, als Einzeldenkmale
Eigentümer heute:	privat, größtenteils Deutsche Bahn AG
Nutzungen heute:	Betriebsgelände, Lager, Werkstätten

Eine Reserve für künftige Entwicklungen

Als um 1870 die Pläne für ein großes Werkstattgelände für die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn auf dem Tisch lagen, schien die Anlage die Bedürfnisse der zwischen Berlin und Breslau verkehrenden Gesellschaft weit zu übersteigen. Sinnvoll erschien der Gesellschaft ein Baugesuch für ein umfangreiches Werkstattgelände dennoch, denn das Areal sollte groß genug sein, um im Bedarfsfall die Zentralwerkstatt aus Frankfurt an der Oder nach Berlin zu verlegen. Zwar kam es in der Folgezeit nie

zur Konzentration aller Betriebseinrichtungen auf dem Gelände der „Eisenbahn-Hauptwerkstatt I“, doch die frühzeitige Bauvorlage erwies sich als vorausschauende Planung und sicherte der Bahngesellschaft und ihren Nachfolgern über einen langen Zeitraum hinweg ausreichend Flächen neben dem Gleisfeld. Noch heute begrenzen Gebäude aus der Anfangszeit das schrittweise bebaute und mehrfach umgebaute Gelände: Im Westen hat sich am Fuß der Modersohnbrücke eine Gebäudegruppe mit einem Wohnhaus für Bahnmitarbeiter, einer Kantine und kleineren Lager- und Werkstattgebäuden erhalten **(1)**; im Osten steht ein verlassenes Wohn- und Verwaltungsgebäude für die Angestellten der Bahn **(4)**.

Die „Große Elektrisierung“

Zwischen diesen beiden Polen – und neben einigen älteren Hallenfragmenten und den in den 1980er Jahren für Eisenbahndienststellen und Forschungsinstitute errichteten Hochhausscheiben – heben sich zwei Bauten heraus, die in den 1920er Jahren für die Elektrifizierung der Berliner S-Bahn entstanden sind. Das zunächst unscheinbarere der beiden wurde 1927 im Westen des Areals als Werkstatt für die elektrischen Anlagen der Bahnstromversorgung neu gebaut und in den 1930er Jahren in seiner Längsachse verdoppelt **(2)**. Der schlanke Hallenbau mit zweigeschossiger Einfassung und den ebenso einfach wie wirkungsvoll gegliederten Ziegelfassaden wurde nach Plänen von Richard Brademann errichtet, der 1927 auch die Planungen für das am Markgrafendamm gelegene Schalt- und Gleichrichterwerk übernahm **(3)**. Ebenfalls im Bauprogramm der „Großen Elektrisierung“ der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen enthalten, wurde in diesem Gebäude der von den Elektrizitätswerken gelieferte Drehstrom in den von der Bahn benötigten Gleichstrom umgewandelt und in das Versorgungsnetz der S-Bahn weitergeleitet. Als einer der größten und bedeutendsten Bausteine im neuen Stromversorgungsnetz der Berliner Stadtbahn übernahm das Werk zudem die Steuerung einer Gruppe von unbemannten Gleichrichterwerken, die entlang der elektrifizierten Strecke angeordnet wurden.

Die Schaltwarte als Bühne

Als Herzstück der weitgehend automatisch arbeitenden oder über Fernbedienung zu betätigenden Anlagen hatte Richard Brademann für die im Tag- und Nachtdienst beschäftigten Mitarbeiter eine ovale Warte eingerichtet, die durch ein expressiv gestaltetes Deckenlicht gleichmäßig beleuchtet wurde. Die ovale Grundform mit ihren auf Tableaus angeordneten Schaltern und Armaturen galt in den 1920er Jahren als besonders bedienungsfreundlich, und auch für die indirekte Beleuchtung hatten sich genügend Sachargumente finden lassen. Doch wie vor ihm die Architekten der Berliner Elektrizitätswerke hatte auch Brademann jede Möglichkeit genutzt, die Schaltwarte aus den funktional bedingten Vorgaben in eine theatralische Bühne zu verwandeln, auf der sich Schaltmeister und Technik in einem bildwirksam inszenierten Spiel begegneten.

S-Bahnstrom in Aktion

Auf dem Gelände werden nicht mehr von der Deutschen Bahn AG genutzte Flächen mittelfristig anderen Nutzern zugeführt. Einige der nicht mehr genutzten Gebäude sind als Lagerräume vermietet, und in zwei nur noch teilweise genutzten Werkstatthallen **(2)** erklären fachkundige S-Bahner die Entwicklung der Stromversorgung der Berliner S-Bahn seit der „Großen Elektrisierung“ über die DDR-Zeit (als die S-Bahn als DDR-Betrieb auch die West-Berliner Strecken versorgte) bis heute. Interessierte Besucher können hier auf über 500 qm Fläche historische Fernsteueranlagen, Gleichrichter und viele andere originale Anlagen in Aktion erleben.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: August 2014



© BSW Gruppe Bahnstromanlagen S-Bahn, Bildarchiv



© Andreas Muhs



© Andreas Muhs

Titelbild: Nordfassade des Schalt- und Gleichrichterwerks Markgrafendamm

Aufnahme der Schaltwarte aus dem Jahr 1928.

Die Gebäudegruppe am Fuß der Modersohnbrücke zeugt von der Anfangszeit der Bebauung des Geländes.

Das Betriebsgelände mit der Brademann-Halle ist auch Sitz der BSW Gruppe Bahnstromanlagen der Berliner S-Bahn.

Infos für Neugierige

BSW Gruppe Bahnstromanlagen der Berliner S-Bahn: Ausstellung, Archiv, Führungen, www.s-bahnstromgeschichten.de

Buchtipps: BSW Freizeitgruppe Bahnstromanlagen: „Große Elektrisierung 1928-1929“, Berlin 2008

Dost, Susanne: Richard Brademann (1884-1965). Architekt der Berliner S-Bahn, Berlin 2002

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft“ Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin

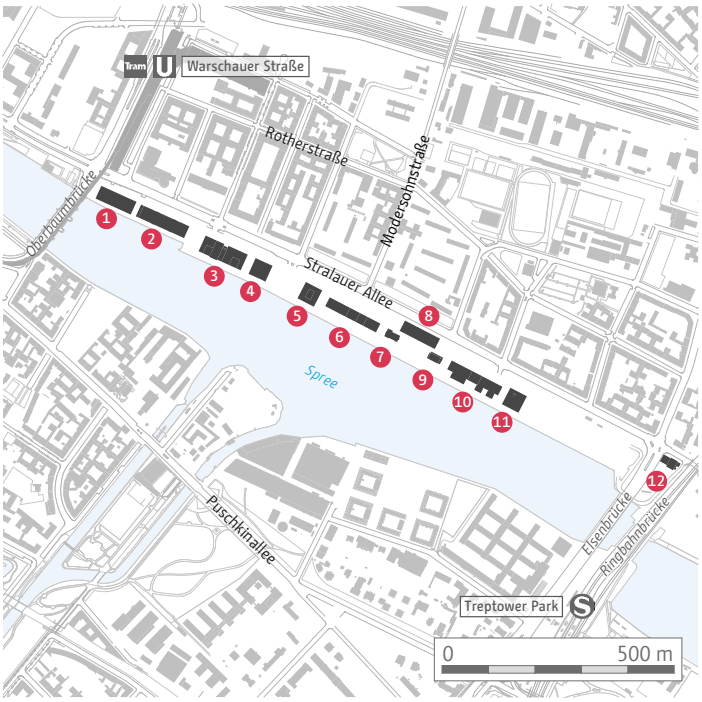


© Andreas Muhs

Friedrichshain

Osthafen

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurde deutlich, dass die Kapazitäten der vorhandenen Binnenhäfen Berlins für den Umschlag von Waren in der Industriemetropole bald nicht mehr ausreichen würden. Neue Häfen sollten helfen, den Güterstrom in der Stadt besser zu verteilen. Als Pendant zum Westhafen geplant, blieb der Osthafen bis in die 1990er Jahre hinein in Betrieb. Seit 1961 war er zudem Teil der Grenzanlagen der DDR. Heute ist das frühere Hafenareal im Herzen von Friedrichshain-Kreuzberg ein attraktiver Standort der Musik-, Medien- und Modebranche. Dabei hielten sich die hochfliegenden Pläne der 1990er Jahre in Grenzen.



Stralauer Allee 1-16, Alt-Stralau 1-2
10245 Berlin-Friedrichshain

Baujahr / Bauherr:	ab 1907, Stadt Berlin u.a.
Architekten:	Friedrich Krause, Oskar Pusch u.a.
Denkmalschutz:	Einzeldenkmale und Denkmalbereich
Eigentümer heute:	überwiegend privat, Einzelgrundstücke
Nutzungen heute:	Büros, Showrooms, Hotel, Gastronomie

Ein Umschlagplatz am Fluss

Als 1907 entlang der Stralauer Allee die Arbeiten für den Osthafen begannen, waren in langen und geduldigen Verhandlungen alle Einwände aus dem Weg geräumt, die dem Projekt bis dahin entgegengestanden hatten. Zweifel waren von der Eisenbahndirektion angemeldet worden, die ihre Stellung im Berliner Güterverkehr zu verteidigen hatte und wenigstens auf eine gute Verbindung von Wasser und Schiene hinarbeiten musste. Die Stadt hingegen verfolgte das Vorhaben mit Verve, denn sie wollte dem steigenden Volumen der Berliner Binnenschifffahrt ge-

recht werden. Zudem lag der Uferstreifen seit 1893 im eigenen Besitz, und die besondere Breite der Spree von rund 170 Metern erlaubte es hier, einen großen Flusshafen anzulegen.

Ein Gesamtensemble...

Die Durchführung der Arbeiten verantwortete Stadtbaurat Friedrich Krause, der zuvor in Stettin Erfahrungen gesammelt hatte und Experte war für komplexe Hafengefüge mit Lieferwegen, Umschlagplätzen, Uferbefestigungen, Ladeeinrichtungen, Speichern und Sozialgebäuden. Am Berliner Osthafen kam hinzu, dass die Bahn über einen Tunnel an das Ufer herangeführt und die gesamte Anlage über ein eigenes Kraftwerk versorgt werden musste. Als die Arbeiten 1913 abgeschlossen waren, erstreckte sich zwischen Oberbaumbrücke und Ringbahnbrücke der bis dahin größte Berliner Hafen über eine Gesamtlänge von rund 1.400 Metern. Ins Zentrum waren die dreigeschossige Verwaltung **(9)** und ein ebenfalls dreigeschossiges Sozialgebäude **(7)** gesetzt. Der symmetrischen Anordnung folgten zwei baugleiche Lagergebäude **(6** und **10)** und zwei daran anschließende Freilagerflächen. Den Abschluss bildete im Westen ein Benzinlager, dem im Osten das Betriebskraftwerk **(12)** entgegengesetzt wurde.

... mit zwei großen Brüdern

Durch ihre Lage und ihre Größe setzen zwei weitere Lagerhäuser einen zusätzlichen Akzent im Hafen: Der Getreidespeicher **(2)** mit seinen sechs Geschossen und dem hohen Dach überragt seine östlichen Nachbarbauten bei Weitem, blieb ihnen jedoch in seiner Gestaltung verwandt. Das 1928-29 entstandene Kühlhaus hingegen – aufgrund der Menge der hier gelagerten Eier auch Eierkühlhaus genannt **(1)** – verpflichtete sein Architekt den gewandelten Gestaltungsvorstellungen seiner Entstehungszeit. Ausgeführt als Stahlbetonskelett, war das Tragwerk auf ein Minimum an Stützen reduziert; die weitgehend geschlossenen Wandflächen wurden durch ein in Backstein ausgeführtes Rautenmuster gegliedert. Den letzten größeren Eingriff in den aktiven Hafen stellte 1964-68 die Errichtung der Elsenbrücke dar, durch die das Betriebskraftwerk von der übrigen Hafenanlage abgetrennt wurde. Das mittlerweile leerstehende Gebäude soll nach aktuellem Planungsstand der Verlängerung der Stadtautobahn A100 weichen.

Waterfront Redevelopment

Um die Revitalisierung des Osthafenareals in Gang zu setzen, wurden seit den 1990er Jahren öffentliche und private Gelder in Millionenhöhe in den Umbau der Gebäude investiert. Die erste Ansiedlung gelang 2002 mit der Deutschlandzentrale von Universal Music **(1)**, 2004 folgte MTV **(6)**. Nach massiven Bürgerprotesten gegen das damalige Entwicklungskonzept „Mediaspree“ und aufgrund einer ohnehin gegenläufigen Konjunktur wurde die in den 1990er Jahren geplante Hochhausbebauung an der Elsenbrücke mittlerweile aufgegeben. Das Bild des Osthafens prägen heute neben den historischen mehrere Neubauten. Viele der technischen Anlagen wie Kräne, Ladevorrichtungen und Gleise sind im Zuge der Konversion verschwunden.

Musik, Medien und Mode

Als Medienstandort hat sich der Osthafen mit der Europa-Zentrale von MTV 2007 **(5)** und der Fernsehwerft 2009 **(8)** gefestigt. Mit den 2012 hinzugekommenen Showrooms „Labels 1“ **(10)** und „Labels 2“ **(11)** und den noch geplanten Labels 3+4 entwickelt sich die Mode-Branche zu einem weiteren Standbein. Die beiden jüngsten Neubauten – ein Lifestyle-Hotel der spanischen Kette NH Hotels 2012 **(3)** und die Deutschlandzentrale von Coca Cola 2013 **(4)** – sowie zahlreiche Agenturen und einige gastronomische Betriebe erweitern das Spektrum.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: Juli 2014



© Bundesarchiv



© Andreas Muhs



© Andreas Muhs

Titelbild: Blick auf den Osthafen mit Oberbaumbrücke, Eierkühlhaus, Getreidespeicher und Neubauten

Der Osthafen im Dezember 1927: Wegen des plötzlichen Kälteeinbruchs liegen in den Häfen der Stadt viele Schlepper und Lastkähne fest.

Das alte Hafenkraftwerk steht auf der Abrissliste, es soll der Stadtautobahn A100 weichen.“

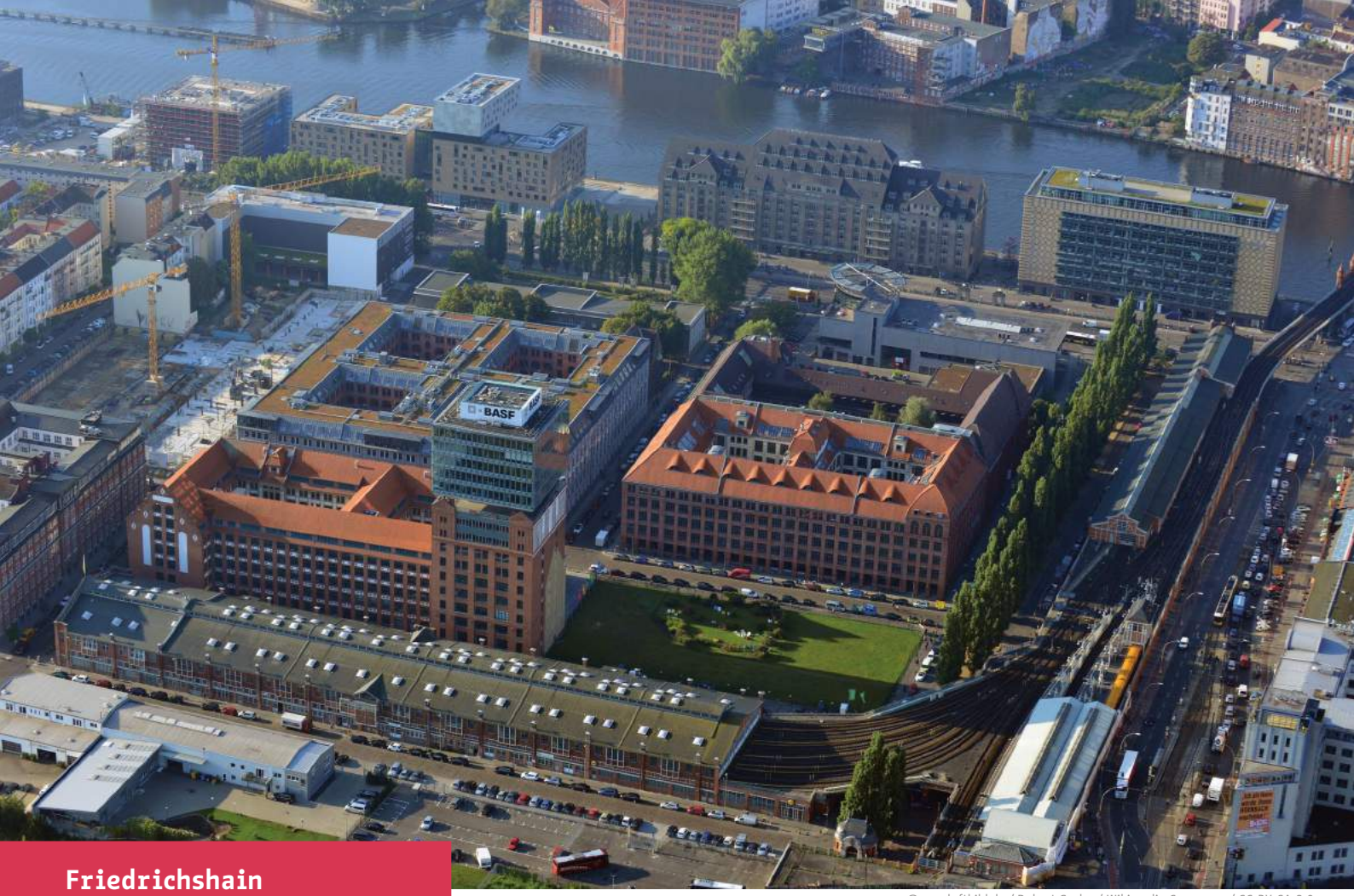
Zu den prägnantesten Neubauten auf dem historischen Hafenareal zählt ein Hotel der spanischen Kette NH Hotels.

Infos für Neugierige

Leitbild Spreeraum:
www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtplanerische_konzepte/leitbild_spreeraum/

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft“ Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE ...eine Chance durch Europa!
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin

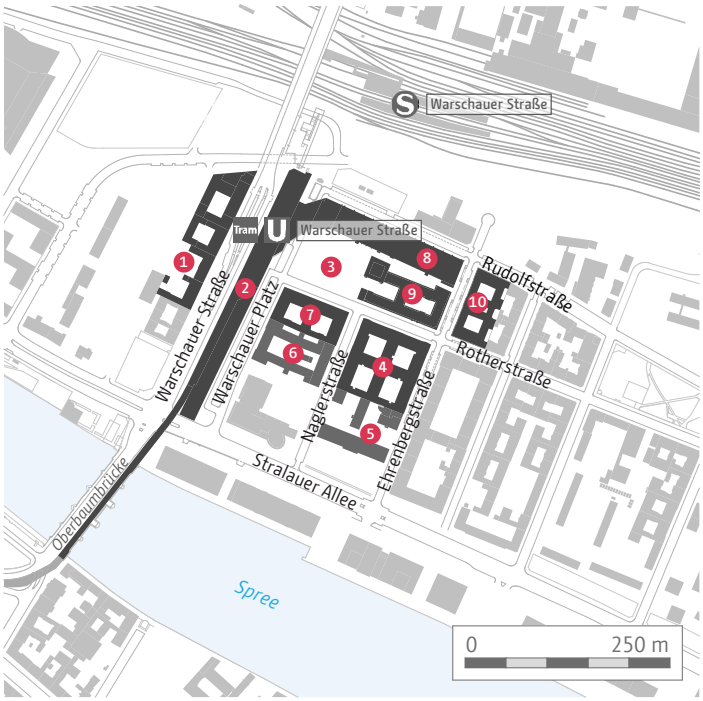


© euroluftbild.de / Robert Grahn / Wikimedia Commons / CC-BY-SA-3.0

Friedrichshain

Glühlampen-Viertel

Von der Geschichte der deutschen Glühlampen-Fabrikation erzählt der „Rotherkiez“. In Gebietskonkurrenz mit der Hochbahn entstand hier ein Firmenkomplex mit öffentlich zugänglichen Straßenzügen, dessen Struktur an die umgebenden Mietshäuser für die Arbeiter angepasst wurde. Die elektrotechnische Industrie ermöglichte dies, weil keine schweren Lasten zu befördern waren und in mehrgeschossigen Bauten produziert werden konnte. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde die Lampenstadt Hauptsitz von OSRAM; zu DDR-Zeiten etablierte sich hier NARVA. Mit der Umnutzung 1992-2000 wurde der Komplex als „Oberbaum-City“ vermarktet.



Rotherstraße, Naglerstraße, Ehrenbergstraße, Rudolfstraße
10245 Berlin-Friedrichshain

Baujahr / Bauherr:	ab 1906, DGA
Architekten:	Walther, Kampffmeyer, Dernburg
Denkmalschutz:	Einzeldenkmale und Denkmalbereich
Eigentümer heute:	überwiegend HVB Immobilien und BVG
Nutzungen heute:	Büros, Hotel/Hostel, Gewerbe, U-Bahn

Vom Gaslicht zur Glühlampe

Nachdem Carl Auer von Welsbach in den 1880er Jahren den Wirkungsgrad von Gaslampen verbessern konnte und sein Unternehmen florierte, gelang ihm in den 1890er Jahren mit Drähten aus Osmium und Wolfram eine Innovation der bis dahin gebräuchlichen Kohlefadenlampen, die ab 1906 unter dem Markennamen OSRAM angeboten wurde. Um der schnell wachsenden Nachfrage zu begegnen, mietete sich seine Deutsche Gasglühlicht AG (DGA) im neuen „Industriepalast“ **(1)** ein, der – mit einer eigenen Anbindung an den Güterverkehr ausgestat-

tet – vis-à-vis des Bahnhofs und der Werkstatt der Hochbahn **(2)** lag.

Großbaustelle

Zeitgleich mit dem Bezug des „Industriepalastes“ begannen die Planungen für eine eigene Geschossfabrik, die auf der anderen Seite der Hochbahn entstehen sollte. Das Bauland war bereits durch die „Industriestätte Warschauer Brücke GmbH“ abgesteckt, und die Bebauung des gesamten Gebietes zwischen dem Gleisfeld der Bahn und der Spree hatte begonnen: Um den neuen Rudolfplatz entstand ein Wohngebiet, im Süden der Osthafen, und im Norden beanspruchte die Hochbahn Grundstücke **(3)**, um weitere Wagenhallen errichten zu können. Das erste Gebäude der DGA **(4)**, 1906 nach Plänen von Wilhelm Walther errichtet, teilte sich einen Baublock mit einer wenige Jahre zuvor gebauten Gemeindeschule von Ludwig Hoffmann **(5)**. Für einen weiteren Schulbau, die Höhere Webschule **(6)**, war ein Teil des westlich angrenzenden Baublocks reserviert. Die DGA, die ihre Fabrikation weiter ausdehnen wollte, übernahm umgehend den verbliebenen nördlichen Teil des Grundstücks und beauftragte 1907 den Architekten Theodor Kampffmeyer, einen Neubau mit zwei Höfen zu planen **(7)**.

Gebietsstreitigkeiten

Gleichzeitig versuchte die DGA, in den Besitz des gegenüberliegenden Blockes zu kommen, geriet hier jedoch in Konflikt mit der Hochbahn, die sich bereits einen Teil des Grundstücks gesichert hatte. Zwischen 1907 und 1909 entstanden nebeneinander die Wagenhalle der Hochbahngesellschaft **(8)** und der erste Abschnitt einer neuen Fabrik der DGA **(9)**, deren Planung erneut bei Kampffmeyer in Auftrag gegeben wurde. Durch Unstimmigkeiten mit der Hochbahn konnte diese groß angelegte Fabrik mit dem zentralen Turmbau allerdings nur zur Hälfte ausgeführt werden. Als ab 1910 zusätzliche Flächen benötigt wurden, wich die DGA auf einen Standort an der Ehrenbergstraße aus, wo sie 1913-14 nach Plänen von Hermann Dernburg ein neues Verwaltungsgebäude errichten ließ **(10)**.

OSRAM & NARVA

Nach dem Ersten Weltkrieg bündelten die DGA, die AEG und Siemens ihre Glühlampenfabrikationen in der neu gegründeten OSRAM GmbH. Neben der Verwaltung wurden in Friedrichshain die Drahtproduktion und die Forschungsabteilungen angesiedelt, während die AEG in Moabit die Herstellung der Fassungen übernahm. In der Siemensstadt waren der Versand und die zentrale Prüfungsabteilung und ab 1927 die Glasproduktion untergebracht. 1937 kam das bis dahin zu Bergmann gehörende Werk im Wedding zu OSRAM und übernahm Teile der bis dahin bei der AEG angesiedelten Produktion. Nach 1945 wurde die Arbeit im OSRAM-Werk an der Rotherstraße als Berliner Glühlampenwerk (BGW) fortgesetzt. In den 1960er Jahren bekam der Turm einen gläsernen Aufsatz, in dem die Brenndauer von Glühlampen erprobt wurde, und als wenige Jahre später der Markenname NARVA eingeführt wurde, stand der „NARVA-Würfel“ als leuchtendes Wahrzeichen bald über den Standort hinaus für den Erfolg des Unternehmens, das sich als größter Glühbirnenhersteller der DDR etablierte und seine Lampen in über 50 Länder exportierte.

Die „Oberbaum-City“

Nach dem Umzug der Glühlampenproduktion 1992 nach Lichtenberg wurden die stillgelegten Fabrikgebäude bis 2000 zum Teil vollständig entkernt und die Fassaden restauriert. Mieter der neubaugleichen Büro- und Gewerbeflächen in dem historischen Komplex sind sowohl etablierte Firmen als auch junge kreative Unternehmen aus den verschiedensten Wirtschaftsbereichen.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: Juli 2014



© Andreas Muhs



© Andreas Muhs



© Andreas Muhs

Titelbild: Das Glühlampen-Viertel von Norden, im Hintergrund der Osthafen, Aufnahme vom September 2012

Die Wagenhalle (Nr. 8) von Alfred Grenander

Die Höfe von Gebäude Nr. 4 mit roten Klinkern und den Brunnen aus slowenischem Tuffgestein

Ein fünfgeschossiger Aufbau zitiert den 1963 auf dem Dach aufgestellten „NARVA-Würfel“ und ist heute wieder das Wahrzeichen der ehemaligen Lampenstadt.

Buchtipps für Neugierige

Liewald, Horst: Das BWG. Zur Betriebsgeschichte von NARVA – Berliner Glühlampenwerk, Berlin 2001

Luxbacher, Günther: Massenproduktion im globalen Kartell. Rationalisierung in der Glühlampen- und Radioröhrenindustrie bis 1945, Berlin 2003

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft“ Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE ...eine Chance durch Europa!
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin



© Andreas Muhs

Lichtenberg

Kraftwerk Klingenberg

Das Kraftwerk Klingenberg wurde 1925-27 als modernstes und leistungsfähigstes Steinkohlekraftwerk in Europa errichtet. Als letztes Werk des bekannten Kraftwerksplaners Georg Klingenberg trägt es den Namen des Ingenieurs, der für die AEG weltweit Kraftwerke baute. Sein Bruder Walter übernahm mit Werner Issel den architektonischen Teil der Aufträge. Am Ende seines Berufslebens zählte Issel rund 3.000 Entwurfsprojekte im In- und Ausland, die von der Industrie in Auftrag gegeben wurden. Das seit 1927 kontinuierlich arbeitende Kraftwerk an der Rummelsburger Bucht gilt als Hauptwerk der beiden Architekten.



Köpenicker Chaussee 42-45
10317 Berlin-Lichtenberg

Baujahr / Bauherr:	1925-27, BEWAG
Architekten:	Walter Klingenberg, Werner Issel
Denkmalschutz:	seit 1977, Einzeldenkmal und Denkmalbereich
Eigentümer heute:	Vattenfall Europe Wärme AG
Nutzung heute:	Heizkraftwerk

Unabhängige Stromversorgung

Das Kraftwerk „Klingenberg“ gehörte mit dem wenig später errichteten Kraftwerk „West“ in Spandau zum groß angelegten Elektrifizierungsprogramm der 1920er Jahre. Nach der Wirtschaftskrise und der Inflation 1923 als kommunale Aktiengesellschaft gegründet, sollte die Berliner Elektrizitätswerke AG, kurz BEWAG, die Stromversorgung und Stromverteilung reorganisieren und ausbauen, um die Stadt weitgehend unabhängig von der Fernstromversorgung zu machen. Die Versorgungsbe-

triebe im Berliner Stadtgebiet und im Umland wurden zusammengeführt, das Netz ausgeweitet und neue Stromverteilungsbauten errichtet. Als gewichtige Argumente für den Bau der beiden neuen Großkraftwerke galten die Wirtschaftsförderung durch die Belieferung der Industrie mit ausreichend günstiger Energie und die erwarteten Einnahmen der Stadt aus dem Stromverkauf. Um Gelder für ihr Elektrifizierungsprogramm zu erhalten, bemühte sich die Stadt Mitte der 1920er Jahre um Auslandskredite, die sich vor allem in den USA einwerben ließen.

Technisches Meisterwerk

Mit den Planungen wurde 1925 die Bauabteilung der AEG beauftragt. Das technische Layout der Anlage fiel in das Aufgabenfeld von Georg Klingenberg, der für das Berliner Werk die von ihm entwickelte kammförmige Anordnung von Maschinenhaus und Kesselhäusern vorgab. Mit einer Leistung von 270.000 kW, drei großen Turbinensätzen, einer den Kesseln zugeordneten Vorwärmanlage und der neuartigen Steinkohlestaubfeuerung mit zugehöriger Kohlenaufbereitung nahm das Großkraftwerk in der Rummelsburger Bucht eine herausgehobene Stellung im europäischen Kraftwerksbau ein.

Architektur der Anlage

Die Erscheinung des Kraftwerkes prägen das 40 Meter hohe Verwaltungs- und Wohlfahrtsgebäude mit dem daran anschließenden Maschinenhaus, die mit repräsentativen Pfeilerfassaden ausgeführt wurden. Durch das lange Maschinenhaus und ein parallel dazu angeordnetes Schalthaus wird der Straßenraum wirkungsvoll eingefasst, der zudem mit einer zwischen die beiden Bauten gesetzten Kabelbrücke überspannt wird. Während die Bauten entlang der Straße in ihrer ursprünglichen Form weitgehend erhalten sind, wurden die Kesselhäuser und die Kohleaufbereitung auf dem rückwärtigen Teil des Grundstücks zu großen Teilen umgebaut. Doch noch immer erfolgt die Zulieferung von Kohle über den Stichkanal von der Spree und einen eigenen Bahnanschluss.

Besuchermagnet

Zum Zeitpunkt seiner Fertigstellung im Jahr 1927 galt das Kraftwerk als das modernste und leistungsfähigste Steinkohlekraftwerk in Europa. Auf der Weltausstellung in Barcelona 1929 wurde es im Pavillon der deutschen Elektrizitätswirtschaft gezeigt. In Berlin inszenierte die Stadt- und Tourismuswerbung das Werk als Zeugnis der Modernität und Wirtschaftskraft der jungen „Weltstadt“. Bis in die 1930er Jahre wurden mehrmals am Tag Einwohner und Besucher aus dem Stadtzentrum an die Rummelsburger Bucht gefahren, um im Vortragsraum des Hochhauses und in Führungen durch die Maschinenhalle die eindrucksvollen Anlagen kennenzulernen. Populär wurde das Kraftwerk zudem als Lieferant warmen Wassers, mit dem das Spreewasser der zeitgleich angelegten Flussbadeanstalt erwärmt wurde.

Mit der Zeit gehen

Als Rückgrat der Strom- und Wärmeversorgung im Ostteil der Stadt wurde das Kraftwerk nach 1945 weiter ausgebaut. Ab 1961 erfolgte die Anpassung an neue Standards in der Energieerzeugung. Dabei traten an Stelle der kleineren Abzüge auf den Kesselhausdächern die 140 Meter hohen Schornsteine, die bis heute die Kraftwerkssilhouette prägen. In den 1970/80er Jahren wurden die alten Kesselhäuser durch großvolumige Neubauten ersetzt und die Kohlenmahlanlage und das Maschinenhaus umgebaut. Heute plant der Stromversorger am Standort Klingenberg den Neubau eines Gas-und-Dampfturbinen-Heizkraftwerkes. Parallel dazu will der Bezirk das Gebiet am Blockdammweg revitalisieren: Entstehen soll ein lebendiges Quartier mit neuen Gewerbe- und abwechslungsreichen Grünflächen.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: Januar 2014



© BEWAG-Archiv bei Vattenfall Europe



© BEWAG-Archiv bei Vattenfall Europe

Titelbild: Nach Unterquerung der Kabelbrücke öffnet sich der Blick auf das Maschinenhaus und das Verwaltungs- und Wohlfahrtsgebäude des Kraftwerks Klingenberg.

Besuchergruppe am Kraftwerk Klingenberg, 1934

Broschüre für Kraftwerksführungen, 1934

Infos für Neugierige

Literatur: Dame: Elektropolis Berlin. Die Energie der Großstadt, Berlin 2011
Neubauprojekt Vattenfall: www.vattenfall.de/klingenberg
Bezirkliche Planungen: www.berlin.de/ba-lichtenberg/buergerservice/bauen/bauen044.html

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft“ Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE ...eine Chance durch Europa!
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin

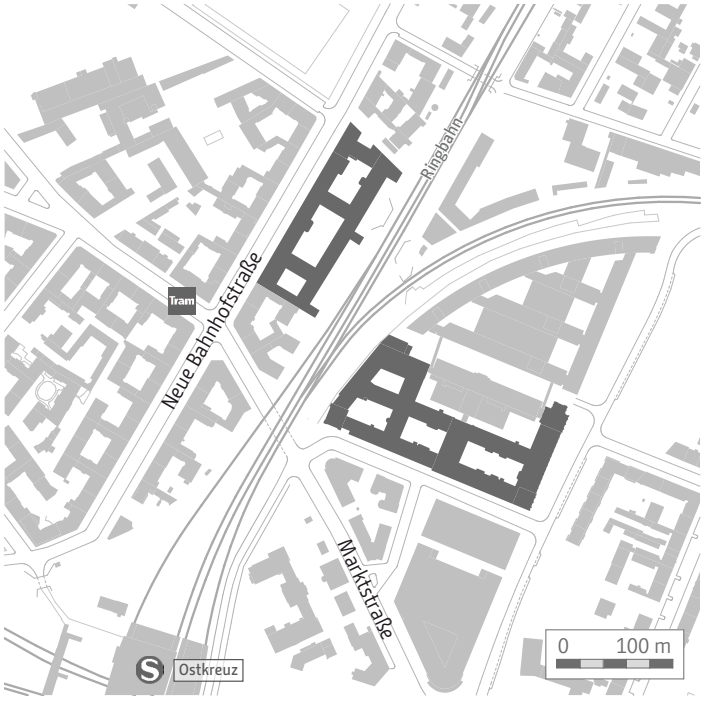


© SenStadtUm, Landesdenkmalamt Berlin, Foto: Bittner 2006

Friedrichshain

Knorr-Bremse

Zu einer Zeit, als mit der Hochbahn und den elektrischen Straßenbahnen neue Fahrzeuge die Dynamik der Großstadt beschleunigten, erfand Georg Knorr die Einkammerbremse. Sein Unternehmen fand starke Partner, und bald kamen Knorrs Bremsen auch auf der Straße zum Einsatz. Zwei Weltkriege konnten das Geschäft nicht ausbremsen; Bremsen wurden auf allen Seiten gebraucht. Die Fabriken expandierten, und nach 1945 lief der Betrieb in Ost wie West weiter. 1993 konzentrierte die Knorr-Bremse AG ihre Berliner Produktion in Marzahn und verkaufte die Gebäude in Friedrichshain und Lichtenberg mit Ausnahme ihres Gründungssitzes.



Neue Bahnhofstraße 9-17, Hirschberger Straße 4
10245 Berlin-Friedrichshain, 10317 Berlin-Lichtenberg

Baujahr:	1903-04, 1913-16, 1922-27
Bauherr / Architekt:	Knorr-Bremse AG / Alfred Grenander u.a.
Denkmalschutz:	Einzeldenkmale und Denkmalbereich
Eigentümer heute:	privat: Knorr-Bremse AG, Berggruen Holdings; öffentlich: DRV Bund
Nutzungen heute:	Büros, Internetkaufhaus, Verwaltung

Bremsen aus Boxhagen-Rummelsburg

Als Georg Knorr 1893 die Bremsenfabrik „Carpenter & Schulze“ von seinem bisherigen Arbeitgeber erwarb, war das Unternehmen finanziell angeschlagen. Mit Sparsamkeit, Geduld und technischen Entwicklungsarbeiten sanierte der ehemalige Oberingenieur über die folgenden Jahre den ursprünglich in Tiergarten beheimateten Betrieb, den er 1899 in eine kleine Fabrik nach Britz umgesiedelt hatte. Als er im selben Jahr eine neuartige Einkammerschnellbremse vorstellen konnte, zeigten

sich nicht allein die großen Bahnunternehmen und die im Entstehen begriffene Gesellschaft für Hoch- und Untergrundbahnen interessiert. Auch Isidor Loewe, der mit seiner Union-Electricitaets-Gesellschaft (UEG) in das Unternehmergeschäft eingetreten war, erkannte das Potential und überzeugte Knorr, mit ihm und seiner finanzstarken „Gesellschaft für elektrische Unternehmungen“ eine neue Fabrik zu bauen.

Das Stammwerk

Die 1903-04 in der Neuen Bahnhofstraße für 170 Mitarbeiter errichtete Geschossfabrik wurde bis 1916 schrittweise auf den Nachbargrundstücken erweitert, so dass das Unternehmen schließlich in einem riesigen Komplex von 160 Metern Länge zwischen der Neuen Bahnhofstraße und den Gleisen der Ringbahn produzierte. Mit den Erweiterungen wurde der Architekt Alfred Grenander beauftragt, der bereits durch Fabriken und Verwaltungsgebäude am Loewe-Standort in Moabit und seine Bauten für die Hochbahngesellschaft gemeinsam mit Peter Behrens und Alfred Messel weit über Berlin hinaus Ansehen genoss. Grenander baute die Gebäude entlang der Neuen Bahnhofstraße noch einmal grundlegend um und entwickelte für sie eine repräsentative Fassade, deren Hauptakzent die Verwaltung bildete.

Weitere Expansion

Ein neuer Auftrag der Eisenbahn führte ab 1922 zu einem massiven Ausbau des Erweiterungsgeländes östlich der Ringbahntrasse, das bereits seit 1917 mit einer Unterführung an die „Stammfabrik“ angeschlossen war. Für das neue „Hauptwerk“ führte Grenander einen monumentalen Neubau mit vier Türmen aus. Neben den Standorten in Friedrichshain und Lichtenberg nutzte die Knorr-Bremse AG nun auch die Anlagen der Maschinenbaufabrik Hasse & Wrede, an der sie Anfang der 1920er Jahre einen Aktienanteil von 50 % erworben hatte, den sie bis in die 1940er Jahre auf 90 % aufstockte. Zusammen mit der ebenfalls eingegliederten Norddeutschen Gummifabrik E. Köhler & Co arbeiteten nun 8.500 Beschäftigte für Knorr und machten das Unternehmen zum drittgrößten Metall- und Maschinenbaubetrieb Berlins.

Bremsen brauchen alle

Neben den Schienenfahrzeugen war Ende der 1930er Jahre ein Großteil der deutschen Lastkraftwagen mit Bremsen von Knorr ausgerüstet; auch die Wehrmacht wurde ein wichtiger Abnehmer. 1940-42 errichtete der Baustab von Albert Speer für Hasse & Wrede einen monumentalen Neubau in Marzahn, in dem bis heute durchgängig produziert wird. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Betrieb östlich der Ringbahn als VEB Bremsenwerk, der westlich als Sowjetische Aktien-Gesellschaft weitergeführt, die in ihren Gebäuden auch den VEB Messelektronik mit aufnahm. Die Knorr-Bremse AG siedelte 1945 nach Volmarstein und München um, von wo aus sie sich zu einem globalen Konzern mit über 90 Standorten in 27 Ländern entwickelte.

Heutige Nutzungen

1991 übernahm die Knorr-Bremse AG ihre Traditionswerke im Berliner Osten. In Marzahn produziert sie seither wieder Bremssysteme für Schienen- und Nutzfahrzeuge. In Friedrichshain und Lichtenberg stellte sie 1993 die Produktion ein und verkaufte die Gebäude mit Ausnahme ihres Gründungssitzes in der Neuen Bahnhofstraße 9-10, den sie bis 1995 zur Repräsentanz mit firmeneigenem Museum umbauen ließ. Der restliche Teil der Stammfabrik wechselte im August 2012 erneut den Eigentümer, wurde entkernt und ist mittlerweile an das Berliner Internetkaufhaus Zalando vermietet. Das ehemalige Hauptwerk in Lichtenberg beheimatet heute die Deutsche Rentenversicherung Bund.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: Juli 2014



© Knorr-Bremse AG



© Andreas Muhs



© Knorr-Bremse AG

Titelbild: Die „Stammfabrik“ der Knorr-Bremse AG in der Neuen Bahnhofstraße gestaltete Alfred Grenander.

Gründungssitz in der Neuen Bahnhofstraße: Eingangsbereich der Verwaltung

Das jenseits der Ringbahn errichtete „Hauptwerk“ war durch eine Unterführung der Bahntrasse mit der Stammfabrik verbunden.

Die 1940-42 vom Baustab Speer gestaltete Fabrik in Marzahn ist bis heute durchgängig in Betrieb.

Buchtipps für Neugierige

Engel, Helmut: Standort Berlin-Ostkreuz. Historische Knorr-Bremse. Industriekomplex im Wandel, Berlin 2000

Pohl, Manfred: Sicherheit auf Schiene und Straße. Die Geschichte der Knorr-Bremse AG, München 2005

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft“ Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE ...eine Chance durch Europa!
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin

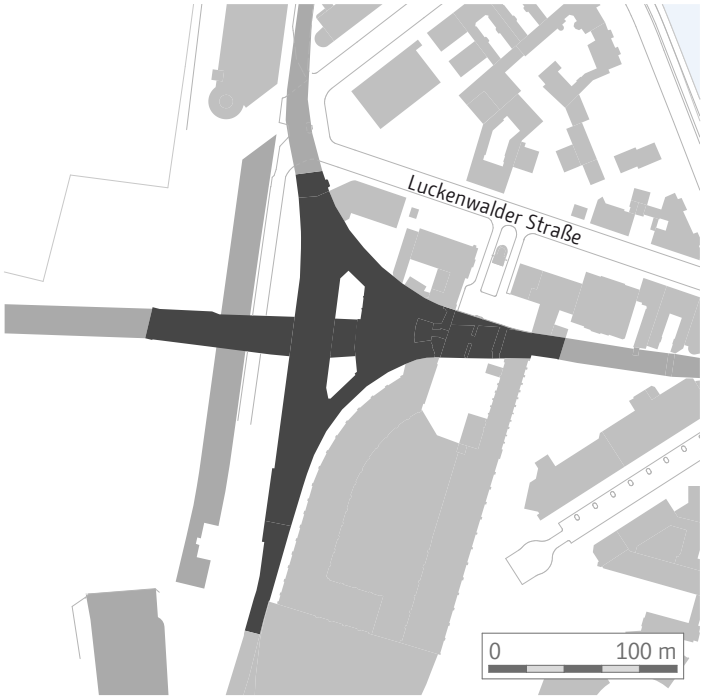


© Berliner Zentrum für Industriekultur, Foto: Nico Kupfer

Kreuzberg

Hochbahnstation Gleisdreieck

Das Gleisdreieck entstand zwischen 1899 und 1901 als zentrales Verzweigungsbauwerk der Berliner Hoch- und Untergrundbahn. 1912/13 zum Turmbahnhof umgebaut, wurde es auch zu einem wichtigen Begriff der Berliner Umgangssprache: Man fuhr übers „Gleisdreieck“ oder man stieg „Gleisdreieck“ um. Auch in die Literatur der Zwischenkriegszeit fand die Hochbahnstation Eingang als Sinnbild für eine technisierte Welt, „die tausendmal schneller um ihre Achse kreist, als es Tag- und Nachtwechsel uns lehren will“, wie es Joseph Roth 1924 in seinem „Bekenntnis zum Gleisdreieck“ formulierte.



Luckenwalder Straße
10963 Berlin-Kreuzberg

Bauherr:	Hochbahngesellschaft
Baujahr / Architekt:	1899/1901, Gustav Kemmann
Umbau / Architekt:	1912/1913, Sepp Kaiser
Denkmalschutz:	seit 1995, Denkmalbereich
Eigentümer heute:	öffentlich, Berliner Verkehrsbetriebe

Wie das Gleisdreieck zu seinem Namen kam

1902 nahm die Berliner Hoch- und Untergrundbahn ihren regulären Betrieb auf. Im Zentrum des ersten Strecken-„Netzes“ befand sich das Gleisdreieck. Eingezwängt zwischen dem Potsdamer- und Anhalter Güterbahnhof, liefen hier die Strecken vom Knie (heute Ernst-Reuter-Platz), dem Potsdamer Platz und der Warschauer Brücke zusammen. Ein Bahnhof existierte zu dieser Zeit aber noch nicht. Das Gleisdreieck war ein reines Verzweigungsbauwerk und lediglich mit einer dreigleisigen Wagenhalle und einem Stellwerk versehen. Ausgeführt wurde der Bau

des Gleisdreiecks nach einem Vorschlag von Gustav Kemmann und galt seinerzeit als ingenieurstechnische Meisterleistung. Als Modell wurde es sogar auf der Weltausstellung 1904 in St. Louis, USA, gezeigt. Das herausragende Merkmal des Gleisdreiecks bestand darin, dass die einzelnen Gleise auf unterschiedlichen Höhenlagen geführt wurden, wodurch sich entgegenkommende Züge nicht auf einem Niveau kreuzten.

Hochbahnunglück von 1908

Aufgrund seiner Auslegung galt das Gleisdreieck nicht nur als leistungsfähiges Verzweigungsbauwerk, sondern auch als besonders sicher im Betrieb. Ironischerweise ereignete sich dennoch am Gleisdreieck das schwerste Unglück der Berliner U-Bahngeschichte. Am 26. September 1908 überfuhr ein vom Potsdamer Platz kommender Triebzug das Haltesignal und kollidierte mit einem anderen Triebzug, der ebenfalls zur Warschauer Brücke unterwegs war. Dabei wurde der letztgenannte Triebzug vom Hochbahnviadukt geschoben und stürzte in den Hof der Gesellschaft für Markt- und Kühlhallen. Insgesamt wurden bei dem Unglück 18 Menschen getötet und mindestens 18 weitere schwer verletzt.

Umbau zum Turmbahnhof

Bereits in den ersten Jahren der Berliner U-Bahn war das Verkehrsaufkommen stark gestiegen. Daher gab es seit 1907 die Überlegung, das Gleisdreieck umzubauen und die Stammstrecke von der Warschauer Brücke als Verstärkungslinie bis zum Wittenbergplatz zu führen. Vor dem Hintergrund des Hochbahnunglücks wurde der Umbau des Gleisdreiecks jedoch vorgezogen und zwischen Mai 1912 und Juni 1913 realisiert. Die Verstärkungslinie zum Wittenbergplatz wurde hingegen erst 1926 in Betrieb genommen. Der neue Bahnhof „Gleisdreieck“ wurde als Turmbahnhof errichtet, bei dem sich die Bahnsteighallen in unterschiedlichen Niveaus im rechten Winkel kreuzten. Der Entwurf für den noch heute in dieser Form erhaltenen Bahnhof stammte von dem Schweizer Architekten Sepp Kaiser.

Im Spiegel der Weltgeschichte

Im Zweiten Weltkrieg wurde der Bahnhof schwer beschädigt. Der Wiederaufbau erfolgte ohne große substanzielle Veränderungen; lediglich die zerstörten Viaduktbögen wurden nicht mehr aufgemauert, sondern in Beton gegossen. In Folge des Baus der Berliner Mauer wurde 1961 die heutige U-Bahnlinie U2 am Potsdamer Platz getrennt. Durch die daher stark gesunkenen Fahrgastzahlen auf dem westlichen Streckenteil wurde der Betrieb auf der Linie Wittenbergplatz – Bülowstraße – Gleisdreieck Ende 1971 komplett eingestellt und der Bahnhof zu einer reinen Durchgangsstation der heutigen Linie U1. Ab 1983 diente der untere Bahnsteig als Endbahnhof für eine magnetische Versuchsbahn (M-Bahn), die bis zum Kemper Platz führte und dabei einen Teil der alten Hochbahntrasse nutzte.

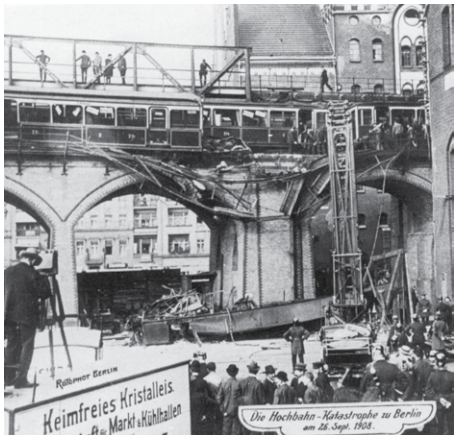
Zurück in die Mitte

Mit dem Fall der Berliner Mauer 1989 war auch das Ende der M-Bahn auf dem Gleisdreieck gekommen. Ihre Trasse wurde abgebaut, und ab November 1993 fuhr wieder die U-Bahn Richtung Potsdamer Platz über das Gleisdreieck. Zwei Jahre später wurde der gesamte Bahnhof unter Denkmalschutz gestellt. Zwischen 2006 und 2012 erfolgten eine umfassende Sanierung der Bahnanlagen und der Station sowie ein barrierefreier Ausbau. Seit 1993 gibt es außerdem Überlegungen, am Gleisdreieck eine Umsteigemöglichkeit zur geplanten S-Bahn-Strecke zum Berliner Hauptbahnhof zu schaffen. Eine Realisierung dieses neuen Streckenabschnitts der S-Bahn ist jedoch vor 2025 nicht zu erwarten.

Text: Nico Kupfer
Redaktionsstand: Januar 2014



© Siemens Corporate Archives



© BVG-Archiv



© SDTB, Historisches Archiv

Titelbild: Ansicht der von Sepp Kaiser entworfenen Station vom Ostpark

Das Gleisdreieck in seiner ursprünglichen Form als reines Verzweigungsbauwerk kurz nach der Fertigstellung 1901

Das Hochbahnunglück von 1908: Einer der U-Bahnwagen liegt zertrümmert im Hof des Kühlhauses I.

Das Gleisdreieck nach dem Umbau zum Turmbahnhof. Aufgenommen vom gleichen Ort aus wie das obere Bild

Infos für Neugierige

Deutsches Technikmuseum, Trebbiner Straße 9, 10963 Berlin, www.sdtb.de
Berliner U-Bahn-Museum, Rossitter Weg, 14053 Berlin, www.ag-berliner-u-bahn.de

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft“ Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin

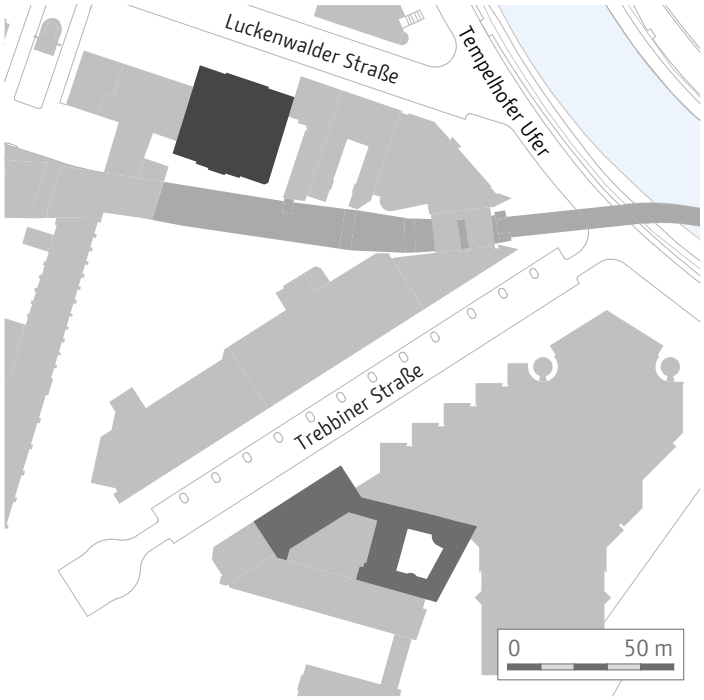


Kreuzberg

© Berliner Zentrum für Industriekultur, Foto: Nico Kupfer

Kühlhaus II

Carl Linde selbst bezeichnete 1902 die Anlagen der Gesellschaft für Markt- und Kühlhallen zwischen der Trebbiner und Luckenwalder Straße als „verwegenes Unternehmen“. Weit über den damals erwarteten Bedarf hinaus dimensioniert, mussten die Anlagen dennoch bereits im ersten Jahrzehnt ihres Bestehens erweitert werden, um den steigenden „Eishunger“ Berlins zu befriedigen. Bis spätestens 1978 in Betrieb, dient das heute denkmalgeschützte Kühlhaus II als Location für Events und Ausstellungen. Im ehemaligen Verwaltungsgebäude der Gesellschaft an der Trebbiner Straße öffnete 1983 das Deutsche Technikmuseum seine Pforten.



Luckenwalder Straße 3
10963 Berlin-Kreuzberg

Baujahr / Bauherr:	1900/1901, MuK
Architekten:	Kampffmeyer, Stiehl (Kühlhaus I & II)
Denkmalschutz:	seit 1989, Einzeldenkmal
Eigentümer heute:	Kühlhaus am Gleisdreieck GmbH
Nutzung heute:	Events und Veranstaltungen

Die Kühlschränke der Elektropolis

Im Zuge der Industrialisierung und insbesondere durch die sich herausbildende Elektroindustrie um die Jahrhundertwende entwickelte sich Berlin in einer rasenden Geschwindigkeit zu einer Metropole. „Spree-Athen ist tot und Spree-Chicago wächst heran“, meinte der Großindustrielle und spätere Außenminister Walther Rathenau, Sohn von Emil Rathenau, dem Gründer der AEG. Der damit verbundene Anstieg der Berliner Bevölkerung setzte auch neue Maßstäbe in der Nahrungsmittelversorgung. Im Gegensatz zu den USA oder England blieb ein „Boom“ der

Kühlhäuser vorerst jedoch aus. Daher schwang auch eine gewisse Unsicherheit in Carl Lindes Vortrag mit, als er die neuen Anlagen der Gesellschaft für Markt- und Kühlhallen (MuK) 1902 vor den Mitgliedern des VDI in Berlin präsentierte.

Kühl und keimfrei in die Zukunft

Im Jahr 1900 wurde der Grundstein für die Bauten der Gesellschaft für Markt- und Kühlhallen am Gleisdreieck gelegt. Bereits 1901 ging die Anlage in Betrieb, welche aus dem Kühlhaus I und einem Kontorgebäude an der Trebbiner Straße sowie dem Kühlhaus II an der Luckenwalder Straße bestand. Zwischen den Kühlhäusern, direkt neben dem östlichen Zweig der Hochbahn, der das Fabrikgrundstück teilte, befand sich das Maschinenhaus.

Mit einer temperierbaren Gesamtfläche von rund 8000 qm war der Komplex gleich zu Beginn die größte Kühlhausanlage Berlins. Das gleiche galt auch für die angeschlossene Produktion für keimfreies Kristall- beziehungsweise Stangeneis im Kühlhaus I mit einer Maximalleistung von 150 Tonnen Eis pro Tag im Jahr 1903. Trotz seiner großzügigen Dimensionierung wurde das Kühlhaus I bereits 1906/07 erweitert. Im Zuge dessen konnte die Eisproduktion bis spätestens 1915 auf 250 Tonnen maximale Tagesleistung gesteigert werden. Außerdem erfolgte der Einbau einer Anlage zur Luftverflüssigung, und um 1912 errichtete die MuK noch ein zweites Werk in der Scharnhorststraße in Berlin-Mitte.

Hightech und Mittelalter

Die architektonische Gestaltung der Kühlhäuser erfolgte im Stil der märkischen Backsteingotik, wobei der gesamte Werkskomplex bewusst den Eindruck einer mittelalterlichen Festungsanlage hervorrufen sollte. Im Gegensatz zu der historisierenden Fassade wurden die Kühlhäuser im Inneren jedoch von einer modernen Stahlskelettkonstruktion mit Stahlbeton-Vouten-Decken getragen, welche beim Kühlhaus II von der AG Lauchhammer hergestellt wurde.

Akteure und Visionen

Spätestens 1978 wurden der Kühlhausbetrieb eingestellt und der Werkskomplex an die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) verkauft. 1979 ließ die BVG das Kühlhaus I und 1983 das Maschinenhaus abreißen, um Platz für einen Neubau zu schaffen. Das Kühlhaus II und das 1908 errichtete Verwaltungs- und Stallgebäude der MuK an der Trebbiner Straße blieben jedoch erhalten. Letzteres wurde bis 1983 unter denkmalpflegerischen Gesichtspunkten saniert und beherbergt seitdem das Deutsche Technikmuseum. Eine architektonische Besonderheit des Gebäudes ist die erhaltene Pferdetreppe, über welche die Pferdeställe im ersten und zweiten Stock erreichbar waren.

Das Kühlhaus II wurde 1989 unter Denkmalschutz gestellt und stand dann für mehrere Jahre leer. Nach der Jahrtausendwende wurde es von der Kühlhaus am Gleisdreieck GmbH & Co. KG mit dem Ziel erworben, es zu einem Veranstaltungsort für Kunst- und Kulturevents zu entwickeln. Die ersten Arbeiten begannen bereits 2004 und umfassten die Entfernung der alten Dämmstoffe und Rohrleitungen. Ab 2010 erfolgte die Ertüchtigung der Stahlskelettkonstruktion. Zwischen dem ersten und dritten Obergeschoss wurde außerdem ein Teil der Decken entfernt, wodurch im Inneren des Kühlhauses ein größerer Freiraum entstand, der sogenannte Kubus.

Beginnend mit dem polnischen Kulturfestival „PolPositions“ fanden ab 2011 die ersten Veranstaltungen statt. Der Abschluss des Ausbaus ist nach derzeitigem Stand für 2015/16 geplant. Darüber hinaus soll die historische Fassade restauriert werden.

Text: Nico Kupfer
Redaktionsstand: August 2014



© SDTB, Historisches Archiv



© Kühlhaus am Gleisdreieck Berlin GmbH & Co. KG,
Foto: Kolja Glasser



© Kühlhaus am Gleisdreieck Berlin GmbH & Co. KG

Titelbild: Ansicht des Kühlhauses II von der Hofseite im August 2013

Gesamtansicht der Kühlhausanlage auf einem Briefkopf der MuK kurz nach der Fertigstellung um 1901

Innenansicht des Kühlhauses II zwischen dem 1. und 3. OG mit dem sogenannten Kubus

Vision: Das künftige Erscheinungsbild des Kühlhauses II. Visualisierung von Phillip Jaedicke, Mai 2013

Infos für Neugierige

Deutsches Technikmuseum, Trebbiner Straße 9, 10963 Berlin, www.sdtb.de
Kühlhaus Berlin Veranstaltungs GmbH, www.kuehlhaus-berlin.de

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft“ Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE ...eine Chance durch Europa!
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin



© Mövenpick Hotel Berlin

Kreuzberg

Mövenpick Hotel Berlin / Siemenshaus

Für viele Berliner war der Anhalter Bahnhof das „Tor zum Süden“, doch nicht nur der „Riviera-Neapel-Expreß“ hatte hier seinen Ausgangspunkt. 1847 gründete sich in einem Hinterhaus direkt neben dem Bahnhof auch die „Telegraphen-Bauanstalt von Siemens & Halske“. Über die nächsten 100 Jahre entwickelte sich die kleine Hinterhaus-Werkstatt zu einem Weltkonzern und trug entscheidend zur Herausbildung Berlins als „Elektropolis“ bei. Die Spuren dieser Entwicklung sind noch heute präsent, auch wenn in der Schöneberger Straße 3 nicht mehr Carl Friedrich von Siemens, sondern ein Hotel der Kette Mövenpick Hotels & Resorts residiert.



Schöneberger Straße 3
10963 Berlin-Kreuzberg

Bauherr:	Siemens & Halske AG
Baujahr / Architekt:	1914/15; Karl Janisch, Hans Hertlein
Erweiterung, Architekt:	1929/30; Hans Hertlein
Denkmalschutz:	seit 1997, Einzeldenkmal
Eigentümer heute:	privat, Deka Immobilien GmbH
Nutzung heute:	Mövenpick Hotels & Resorts

Anfänge eines Weltkonzerns

Etwa an der Stelle, wo sich heute der Aufzug zur S-Bahn-Station „Anhalter Bahnhof“ befindet, stand bis zum Bau des Nord-Süd-Tunnels der S-Bahn in den 1930er Jahren das Haus Schöneberger Straße 33 (ehemals 19). 1842 errichtet, gehörte es zu den ersten Gebäuden im Quartier vor der Akzisemauer, das mit dem Anhalter Bahnhof ab 1841 entstand. Im Hinterhaus dieses Gebäudes wurde 1847 die „Telegraphen-Bauanstalt von Siemens & Halske“ gegründet und damit der Grundstein eines Weltkon-

zerns gelegt. Bereits nach wenigen Jahren reichten die Kapazitäten der Werkstatt im 1. Stock nicht mehr aus, und die Produktion zog 1852 an einen neuen Standort in der Markgrafenstraße um. Zeitgleich mit der Grundsteinlegung für die spätere Siemensstadt in Spandau kehrte Siemens aber auch prominent an den Anhalter Bahnhof zurück.

Zurück zum Anhalter

Zwischen 1899 und 1901 entstand am Askanischen Platz 3 ein neues Verwaltungsgebäude für die Konzernleitung und die Planungsabteilung von Siemens. Entworfen von Karl Janisch, Leiter der Bauabteilung bis 1915, reichte das Gebäude tief in den Häuserblock hinein, besaß aber nur eine relative schmale Straßenfassade. Mit dem Umzug der Hauptverwaltung nach Spandau wurde das Gebäude an die Accumulatoren Fabrik AG (AFA) verkauft, an der Siemens und die AEG beteiligt waren. Nach dem Zweiten Weltkrieg mit einer vereinfachten Straßenfassade wieder aufgebaut, befinden sich seit 2009 die Redaktionsräume des Tagesspiegels in dem historischen Gebäude.

Eine neue Repräsentanz

Trotz der Konzentration der Siemensstandorte in Spandau wollte man sich von der attraktiven Adresse in der Nähe des Anhalter Bahnhofs und des Regierungsviertels nicht trennen. Auf den Grundstücken Schöneberger Straße 3 und 4 entstand zwischen 1914 und 1915 ein neues Verwaltungsgebäude, gleich gegenüber vom Gründungsort des Unternehmens. Das Siemenshaus beherbergte neben dem Büro von Carl Friedrich von Siemens auch technische Büros und mehrere Ausstellungs- und Verkaufsräume. Der Entwurf für das Siemenshaus stammte von Karl Janisch, wobei die architektonische Durchbildung auch Hans Hertlein zugeschrieben wird. Letzterer leitete seit 1915 die Bauabteilung von Siemens. 1929/30 wurde das Verwaltungsgebäude durch einen Erweiterungsbau auf dem Nachbargrundstück ergänzt. Im Gegensatz zu der neoklassizistischen Straßenfront des Baus aus der Kaiserzeit war der Neubau von Hans Hertlein in einem sachlicheren, modernen Stil ausgeführt.

Auferstanden aus Ruinen

Im Zweiten Weltkrieg wurde das Siemenshaus schwer beschädigt und brannte teilweise aus. Bis 1947 wurde es wieder instandgesetzt, jedoch führte die weltpolitische Situation nach 1945 dazu, dass Berlin als Industriestandort zunehmend an Bedeutung verlor. So verlagerte Siemens wie viele andere große Unternehmen seinen Hauptfirmensitz nach München und Erlangen und konzentrierte die verbliebenen Berliner Aktivitäten in der Siemensstadt. Auch das Siemenshaus wurde verkauft und beherbergte zuletzt das Finanzamt für Körperschaften. Ab 1996 stand das Gebäude leer.

Hotelquartier mit Tradition

Mit der deutschen Wiedervereinigung rückten der Askanische Platz und seine Umgebung von der Randlage nahe der Berliner Mauer wieder ins Zentrum Berlins. In dieser neuen „alten Lage“ eröffnete 2004 das Mövenpick Hotel Berlin im ehemaligen Siemenshaus. Bei der Umgestaltung des Gebäudes wurde ein besonderes Augenmerk auf die Historie des Hauses gelegt. So verleihen unter anderem die ehemaligen Repräsentationsräume von Siemens dem Vier-Sterne-Superior-Hotel heute eine besondere Atmosphäre. Darüber hinaus besteht ein enger Kontakt zum Deutschen Technikmuseum und zum Siemens Archiv in München. Gleichzeitig knüpft das Mövenpick Hotel Berlin an die Tradition des Quartiers an, das schon zu Zeiten des Anhalter Bahnhofs durch eine Reihe von Hotels, wie dem berühmten Excelsior, geprägt war.

Text: Nico Kupfer
Redaktionsstand: Januar 2014



Quelle: 50 Jahre AFA, Jubiläumsschrift, Berlin 1938, S.62



© Mövenpick Hotel Berlin

Titelbild: Das Siemenshaus an der Schöneberger Straße beherbergt heute das Mövenpick Hotel Berlin.

Der Firmensitz der AFA am Askanischen Platz 3, ursprünglich erbaut als Siemens-Hauptverwaltung von Karl Janisch

Der restaurierte Siemens-Saal dient heute als Konferenzraum.

Infos für Neugierige

Mövenpick Hotel Berlin,
www.moevenpick-hotels.com/berlin
Siemens Corporate Archives,
www.siemens.com/history/de/
Deutsches Technikmuseum,
www.sdtb.de

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft“ Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE ...eine Chance durch Europa!
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt | be Berlin



Stadtentwicklung

Teil 3

Industriekultur in Berlin

Starke Vergangenheit – starke Zukunft



© Regionalmanagement Berlin Schöneweide, Foto: David von Becker

Neue Potenziale für die Stadtentwicklung

Berlin wächst. Menschen aus aller Welt kommen in die Stadt. Als Wirtschaftsstandort für neue kreative Ideen, aber auch traditionelle Wirtschaftszweige wird Berlin immer beliebter. Entwicklung braucht Raum. Nicht zuletzt der große Bestand an historischen Industriebauten und -arealen mit seiner eindrucksvollen Industriegeschichte bietet diesen Raum – für innovative Ideen, als traditioneller Industriestandort oder als erlebbare Industriekultur. Viele Akteure und Experten engagieren sich für die Entwicklung und den Fortbestand dieses einmaligen Erbes der Industriekultur und erfüllen es mit neuem Leben. Mit dieser Informationsmappe wollen wir Interessierte darüber informieren und mit den richtigen Ansprechpartnern vernetzen.

Berlin besitzt wie kaum eine andere Metropole Europas eine große Zahl herausragender Zeugnisse der industriellen Entwicklung. Ob in Wedding oder Tempelhof, in Pankow, Schöneberg, Schöneweide oder Reinickendorf – mit der Elektroindustrie, dem Maschinen- und Eisenbahnbau, der Nachrichten- und Funktechnik, der Textil- und Modeindustrie oder selbst mit der Lebensmitteltechnik hat die Stadt internationale Wirtschafts- und Architekturgeschichte geschrieben. Im beginnenden 20. Jahrhundert war sie die größte Industriemetropole auf dem europäischen Kontinent. Das verpflichtet uns zum verantwortungsvollen Umgang mit dem industriellen Erbe und zur kreativen Weiterentwicklung der wirtschaftlichen und städtebaulichen Tradition. Die Zeugnisse von einst sind kreatives Potenzial für morgen. Mit ihrem einzigartigen Charakter und ihrer Vielfalt bieten sie sowohl Raum für Neues und Ungewöhnliches als auch für wirtschaftliche Nutzungen in ihrer traditionellen Bedeutung als Industriestandorte.

Bei der zukünftigen Entwicklung muss über Weiter-, Um- oder Nachnutzung an jedem Standort neu entschieden werden. Hierfür braucht es Fachleute, die den ideellen, architektonischen und kulturellen Wert einschätzen können, und ebenso „Kümmerer“, die sich für den Erhalt im Stadtbild engagieren. Zur zukunftsfähigen Entwicklung der Standorte müssen alle Akteure der Stadt eng zusammenarbeiten. Damit wird Industriekultur zum ressortübergreifenden Medium, das die Wirtschafts-, die Kultur- und die Stadtentwicklungsverwaltung mit engagierten Fachleuten, Investoren und kulturell interessierten Menschen zusammenführt, in Netzwerken, die über Berlin hinaus agieren und das Thema in einen europäischen Bedeutungsrahmen stellen.

Ich begrüße und unterstütze die Initiativen, die die Weiterentwicklung der Industriekultur in Berlin fördern. Sie leisten damit nicht nur einen kulturellen Beitrag, sondern tragen zur Zukunftsfähigkeit und wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt bei. Die Beispiele der vorliegenden Faltmappe zeigen das breite Spektrum an Möglichkeiten. Es gibt viel zu tun, aber das Engagement lohnt sich für alle.



Andreas Geisel
Senator für Stadtentwicklung und Umwelt

Berlin ist Industriekultur

Industrielle Bauten und Anlagen prägen das Stadtbild Berlins in allen Bezirken und damit die Identität der Stadt ebenso wie die Alltagskultur in den Stadtteilen. Die Wahrnehmung Berlins als Industriestadt wurde in den letzten Jahrzehnten noch von den Assoziationen als Kreativmetropole überlagert. Seit Kurzem wird Berlin wieder stärker als die gleichzeitig arbeitende und erfindende Stadt erkannt, die sie seit Beginn ihrer Metropolenwerdung ist.

Als bedeutender Standort der Zweiten Industriellen Revolution um die Wende zum 20. Jahrhundert entwickelte sich Berlin binnen weniger Jahrzehnte zu einer der modernsten Industriemetropolen der Welt. Ihre wirtschaftliche, technische und architektonische Innovationskraft war international wegweisend. High-Tech-Produkte „Made in Berlin“ eroberten den Weltmarkt. Auch die Versorgung der Stadt mit öffentlichen Infrastruktursystemen hatte weltweit eine Vorbildfunktion. Eindrucksvolle bauliche und geistige Hinterlassenschaften zeugen von dieser Zeit und stellen eine besondere kulturelle Herausforderung für die aktuelle Stadt- und Wirtschaftsentwicklung dar.

Die effiziente und angemessene Fortnutzung bestehender Produktionsstätten ebenso wie die kreative Um- und Nachnutzung aufgegebener Industrieareale sind wichtige Aufgaben der künftigen Entwicklung in Berlin. Unter dem Begriff „Industriekultur“ entstand ein Querschnittsthema, das die drei Senatsverwaltungen für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Kultur in einem gemeinsamen Anliegen zusammenführt. Mit eigenen inhaltlichen und strategischen Beiträgen ermöglicht Industriekultur eine neue Qualität der Auseinandersetzung und der Entwicklung des Bestands. Auch die Tourismuswirtschaft und einen innovativen Imagewandel der Stadt kann sie mit kreativen Ansätzen bereichern.

Wirtschaftsentwicklung ist vielseitig

Industrielle Bauten, Anlagen und Objekte legen Zeugnis ab von der Einzigartigkeit, mit der sich Unternehmen früher wie heute entwickeln, wie sie vor Ort und auf dem Weltmarkt agieren und überall ihre Spuren hinterlassen. Technische Innovationen entstehen nicht von allein, sondern sind immer eingebettet in ein bestimmtes kulturelles Umfeld. Das besondere Geflecht technischer und gesellschaftlicher Neuerungen der „Elektropolis Berlin“ beispielsweise hatte entscheidenden Einfluss auf die Entwicklung hier wie in anderen Ländern der Welt. Eine Industriekultur, die wirtschaftliche Entwicklung auch als einen kulturellen Prozess begreift, nimmt Vergangenes und Zukünftiges gleichzeitig in den Blick. Sie reflektiert die aktuellen Trends einer regionalen Wirtschaftskultur ebenso wie ihre spezifischen Wurzeln und ihre Verflochtenheit mit der globalisierten Welt.

Neues aus der Geschichte entwickeln

Entwicklung nachhaltig gestalten heißt: die kulturelle Kontinuität von Orten wahren und Zukunft im Bewusstsein von historischen Schichten planen. Eine Stadtentwicklung, die das industrielle Erbe Berlins ernst nimmt, geschieht im Spannungsfeld von Industriepolitik, Kreativwirtschaft und Regionalkultur und umfasst materielle wie immaterielle Aspekte. An aufgegebenen Industrieareale sollen vergangene Innovationen nachvollziehbar bleiben; zur Berliner Industriekultur gehört aber auch und gerade die lebendige und die neu entstehende Industrie der Stadt. Die Nutzungskontinuität vieler industrieller Standorte in Berlin ist ein besonderer Wert; hier braucht es neue Konzepte für den Umgang mit dem industriellen Erbe.

Neugier und Faszination...

Industriekultur hat Potenzial auch für die Kultur- und Tourismuswirtschaft. Mit neuen Interpretationen erweitert sie das klassische Angebot um ungewöhnliche Orte und neue Blickweisen: Der ständige Wandlungs- und Werdeprozess der Stadt wird zum Gegenstand, die Neugier auf „unbekannte Orte“ und die Peripherie geweckt. Zweit- und Drittbesucher entdecken das Berlin jenseits von Siegessäule und Brandenburger Tor, setzen andere Prioritäten und verteilen sich neu. Die globale Verflechtung der Großstadt und ihrer zugewanderten Bewohner wird greifbar – und damit ist das Thema aktuell und gesellschaftlich relevant auch für junge Generationen, die das klassische Industriezeitalter in Europa nicht mehr selbst erlebt haben.

Aktive Industrie / Berlin produziert



© SenStadtUm, Fotograf: Wolfgang Bittner

Leerstand / Berlin inspiriert



© SenStadtUm, Fotograf: Ulrich Reinheckel

Kreative Nutzungen / Berlin elektrisiert



© Tempelhof Projekt GmbH



Industriekulturlandschaft von Schöneweide – urbanes Flair in der Peripherie

Innovation als Basis

Im Gegensatz zu den Schauplätzen der Ersten Industriellen Revolution ist Berlin als industriell geprägte Großstadt-Landschaft kein Resultat von Abbau oder Aufbereitung natürlicher Rohstoffe, sondern wurde von einer wissensabhängigen Industrie und ihren innovativen und international gut vernetzten Akteuren geformt. Mit einer Dynamik, wie sie sonst nur aus nordamerikanischen Städten bekannt war, entwickelte sich die junge deutsche Hauptstadt Ende des 19. Jahrhunderts innerhalb weniger Jahrzehnte zur zeitweise größten Industriemetropole auf dem europäischen Kontinent.

Die Vernetzte Stadt

Berlin war immer das Labor für neue großstädtische Infrastrukturen. Als „Elektropolis“ wurde Berlin zum Synonym der modernen vernetzten Stadt, in der Technik und Kultur eng ineinander wirkten. Auch die Verkehrs-, Wasserversorgungs- und Kommunikationsnetze waren maßstabsetzend. Hinter diesen harten Strukturen stehen eher unsichtbare, mentale Landschaften als Ergebnis technischer und gesellschaftlicher Innovation. Die Großstadt war Testfeld für die Einführung neuer Technologien und neuer Konsumgüter. Utopische Stadterzählungen wie Fritz Langs Film „Metropolis“ reflektieren dies eindrucksvoll.

Werbeplakat für Industrieansiedlung um 1914



© Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, AEG-Archiv

Technische Infrastruktur am Gleisdreieck



© Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, Foto: Kirchner

„Berlin ist ein Wirtschaftsstandort, an dem sich Zukunft und Tradition auf vielfältige Weise widerspiegeln. Die Stadt hat eine moderne Industrie, die auch an historischen Standorten innovative Produkte für den globalen Markt entwickelt und herstellt. Ob Global Player, Traditionsunternehmen, innovative Start-Ups oder Hidden Champions: Insbesondere in den wachsenden, technologienahen Branchen verfügt Berlin über eine hohe Kompetenz, die sich in einem attraktiven „Sortiment“ manifestiert. Um dem Erbe der Berliner Industriekultur eine Zukunft zu bieten, braucht es die gezielte Vernetzung von Unternehmen, Forschung und Politik.“
Guido Beermann, Staatssekretär der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung, Berlin



© Regionalmanagement Berlin Schöneweide, Foto: David von Becker

Die Erfindung des Stroms

Berlin war auch ein wichtiger Knotenpunkt der weltweiten Elektrifizierung, die maßgeblich von den Unternehmen AEG und Siemens vorangetrieben wurde. Der Elektromotor löste die Dampfkraft als wichtigste Energiequelle ab. Mit dem Strom wurde Kraft über weite Strecken effizient übertragbar. Die neuen elektrischen Systeme und Geräte veränderten den Alltag und die Wahrnehmung von Stadt. Mit den erneuerbaren Energien wird der Strom gegenwärtig noch einmal „neu erfunden". Die „Elektropolis Berlin" hat das Potenzial, in der bevorstehenden Energiewende wieder Vorreiter zu werden:

Think global, act local.

Die Stadt und die Welt

Berlins industrielle Entwicklung war immer verflochten mit globalen Dynamiken. Die Exportnation Deutschland ist ohne den Weltmarkt nicht denkbar. Die Akteursnetzwerke der „Elektropolis Berlin" waren Teil eines globalen Wirtschafts- und Finanzsystems. Die Stadt selbst galt zu Beginn des 20. Jahrhunderts als internationaler Prototyp für wirtschaftliches Wachstum und Erfolg. Gehandelt wurden nicht nur reine Technik, sondern auch Ideen und Methoden – ein ganzheitliches Projekt. Technologietransfer und Fachkräftemigration sind keine Einbahnstraßen; sie verlaufen immer in beide Richtungen. Erst aus einer globalen Perspektive heraus werden die industrielle Geschichte Berlins und seine aktuelle Entwicklung erklärbar und begreifbar.



© Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, AEG-Archiv

Werbeplakat für die Glühbirne



© Historisches Institut der Deutschen Bank, Frankfurt am Main

Zentrale der Deutschen Bank in Berlin, 1929

„Viele Industrieanlagen und Bauten in Berlin werden bis heute in ihrer ursprünglichen Funktion oder von neuen produzierenden Industrien genutzt. Die lebendige Industrie in der Stadt macht die besondere Authentizität der Berliner Industriekultur aus; sie ist Alleinstellungsmerkmal und Herausforderung zugleich. Vielerorts arbeiten Denkmalpflege und Nutzer bereits seit Jahrzehnten sensibel und erfolgreich zusammen. Das soll auch in Zukunft so sein."

Prof. Jörg Haspel, Leiter des Landesdenkmalamtes, Berlin



Ehemaliges Gleisfeld des Anhalter Bahnhofs – Industrienatur in der Innenstadt

Stadt am Wasser

Schon das vorindustrielle Berlin war „aus dem Kahn gebaut". Mit dem Aufschwung zur Industriemetropole wurden die vorhandenen Wasserstraßen neu genutzt, weitere ausgebaut. Die meisten Industrieareale Berlins liegen am Wasser; Rohstoffanlieferung, Entsorgung und Export brauchten den Zugang. Häfen, Kais, Schleusen und Kanäle bilden die Transmissionsriemen alter und neuer Industriekultur. Die zukünftige industrielle Entwicklung braucht den Fluss nicht mehr in diesem Maße. Vielerorts hat sich die Stadt daher öffentliche Räume und neue Nutzungen am Wasser erobert. Ufer sind keine Hindernisse mehr – sie eröffnen neue Wege.

Vielfalt und Kontinuität

Die Berliner Industriekultur bietet ein vielschichtiges Nebeneinander von industrieller Originalnutzung, kreativer Umnutzung und teils auch Leerstand der Industrieanlagen. Jede Situation braucht eigene Konzepte für den Umgang mit dem industriellen Erbe. Einerseits müssen die Bedingungen für Fortbestand und Weiterentwicklung lebendiger Industrie geschaffen, andererseits innovative Wege der Um-, Zwischen- und Nachnutzung gefunden werden, ohne dabei wesentliche Spuren aufzugeben. An die Identität der Industriemetropole anzuknüpfen, um die kulturelle Kontinuität vor Ort zu wahren, ist Aufgabe einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

„Die Berliner Unternehmen haben ein großes Interesse an der Industriegeschichte der Stadt. Ihnen liegt viel am Erhalt der Zeugnisse vergangener Baukultur, gleichzeitig müssen sie ihre Gebäude profitabel bewirtschaften. Gute Konzepte für die effiziente und kulturvolle Weiterentwicklung der Industrie in Berlin gibt es; sie beruhen auf der gegenseitigen Akzeptanz von Wirtschaft und Denkmalschutz."
Jochen Brückmann, Bereichsleiter Stadtentwicklung, Industrie- und Handelskammer zu Berlin

Westhafen



© Andreas Muhs



© SDTB / Berliner Zentrum für Industriekultur, Foto: Nico Kupfer

Neue Fragen, neue Aufgaben

Zahlreiche aktuelle Beispiele zeigen: Die Event- und Kreativindustrie, aber auch tradierte Berliner Unternehmen suchen vermehrt nach kulturellen Bezugspunkten in der Stadt. Sie stellen neue Fragen an alte Gemäuer; Identität und Unterscheidbarkeit in einer globalisierten Welt spielen dabei ebenso eine Rolle wie Historical Marketing. Und mit neuen Fragen entstehen auch neue Aufgaben. Erste regionale Pilot-Studien verknüpfen die Geschichte von Orten mit Vorschlägen für ihre angemessene künftige Gestaltung. Hier gehen industriearchäologische Grundlagenforschung und die Erarbeitung von Handlungsempfehlungen Hand in Hand, die Komplexität historischer Verläufe wird sichtbar, und eine neue Sinnhaftigkeit entsteht.



© ullstein bild – XAMAX

Konzert im E-Werk

Berlin elektrisiert

Berlin zieht magisch viele an, die auf der Suche sind nach dem „anderen Ort". Die Brüche der Geschichte sind hier wie in kaum einer anderen Stadt spürbar. Leerstehende Industriegebäude bieten viel Raum für wenig Geld, und sie öffnen Möglichkeitsräume für neue Interpretationen. Der Reiz des Unentdeckten inspiriert Raumpioniere zu kreativen Zwischennutzungen. Viele ehemalige Industrieorte werden mittlerweile auf Dauer von der Kultur-, Kreativ- und Event-Industrie genutzt. Der ungewöhnliche Geist dieser Orte fasziniert Besucher wie Bewohner der Stadt; er ist Teil einer besonderen Lebensqualität in Berlin und Motor eines Tourismus der „anderen Art". Statt des Offensichtlichen nimmt „Urban Exploration" die geheimen Orte und Geschichten in den Blick.

Das Berliner Zentrum für Industriekultur

Um das Potenzial ins Bewusstsein zu rücken und zu formen, braucht es Information, Aufarbeitung und Vermittlung. Mit dem BZI, einem Gemeinschaftsprojekt der Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin und der Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, hat Berlin einen Motor, der mit seinem Engagement bereits dazu beträgt, das städtebauliche, wirtschaftliche, touristische wie kulturelle Entwicklungspotenzial auszubauen. Gemeinsam mit den Berliner Verwaltungen und mit privaten und öffentlichen Initiativen erarbeitet es Konzepte und Strategien, vernetzt die Orte und Akteure nach innen und außen, führt öffentliche Veranstaltungen durch und betreibt wissenschaftliche Grundlagenforschung. Es hat ein Tourismus-Konzept mit ungewöhnlichen Ansätzen und nutzt die neuen Medien.

„Berlin ist gerade wieder einmal dabei, sich neu zu erfinden. Aus dem Zusammenspiel von Kreativszene, digitalen Innovationen, Kultur und Wissenschaft und den einzigartigen Orten der Industriekultur entsteht eine neue Berliner Mischung. Diese Entwicklung kompetent und inspirierend zu begleiten, ist die originäre Aufgabe des BZI."

Tim Renner, Staatssekretär für Kulturelle Angelegenheiten, Berlin

Mehr zur Berliner Industriekultur:

Berliner Zentrum für Industriekultur (BZI)
Zentrale Vernetzungsplattform für Industriekultur in Berlin
www.industrie-kultur-berlin.de

Regionale Industriekultur
Initiativen in den Bezirken: Überblick auf der BZI-Webseite, Rubrik „Das Netzwerk“

Diese Faltmappe ist eine Kooperation der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm) und des Berliner Zentrums für Industriekultur (BZI)
Konzept: Dagmar Tille (SenStadtUm) und Marion Steiner (BZI)
Text Mantel: Marion Steiner und Joseph Hoppe
Text Einlegebögen: Thorsten Dame, Marion Steiner, Nico Kupfer
Redaktionsstand Mantel: September 2013; Einlegebögen: siehe dort.
Grafische Gestaltung: SenStadtUm, Team Kommunikation
Druck: medialis GmbH

AnsprechpartnerInnen / V.i.S.d.P.:

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
Dr. Dagmar Tille, Leiterin
Stabstelle Denkmalschutz und UNESCO-Welterbe, Oberste Denkmalschutzbehörde
Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin
www.stadtentwicklung.berlin.de/denkmal

Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin, Fachbereich 5
Prof. Dr. Dorothee Haffner, Leiterin
Berliner Zentrum für Industriekultur (BZI)
Wilhelminenhofstraße 75 A, 12459 Berlin
www.industrie-kultur-berlin.de

Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin
Prof. Joseph Hoppe, Stellv. Direktor
Berliner Zentrum für Industriekultur (BZI)
Trebbiner Straße 9, 10969 Berlin
www.sdtb.de

Das BZI wird über die Senatskanzlei für Kulturelle Angelegenheiten des Landes Berlin aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert.

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur

Europäische Union
„Investition in Ihre Zukunft“
Europäischer Fonds für regionale Entwicklung

EFRE ...eine Chance durch Europa!

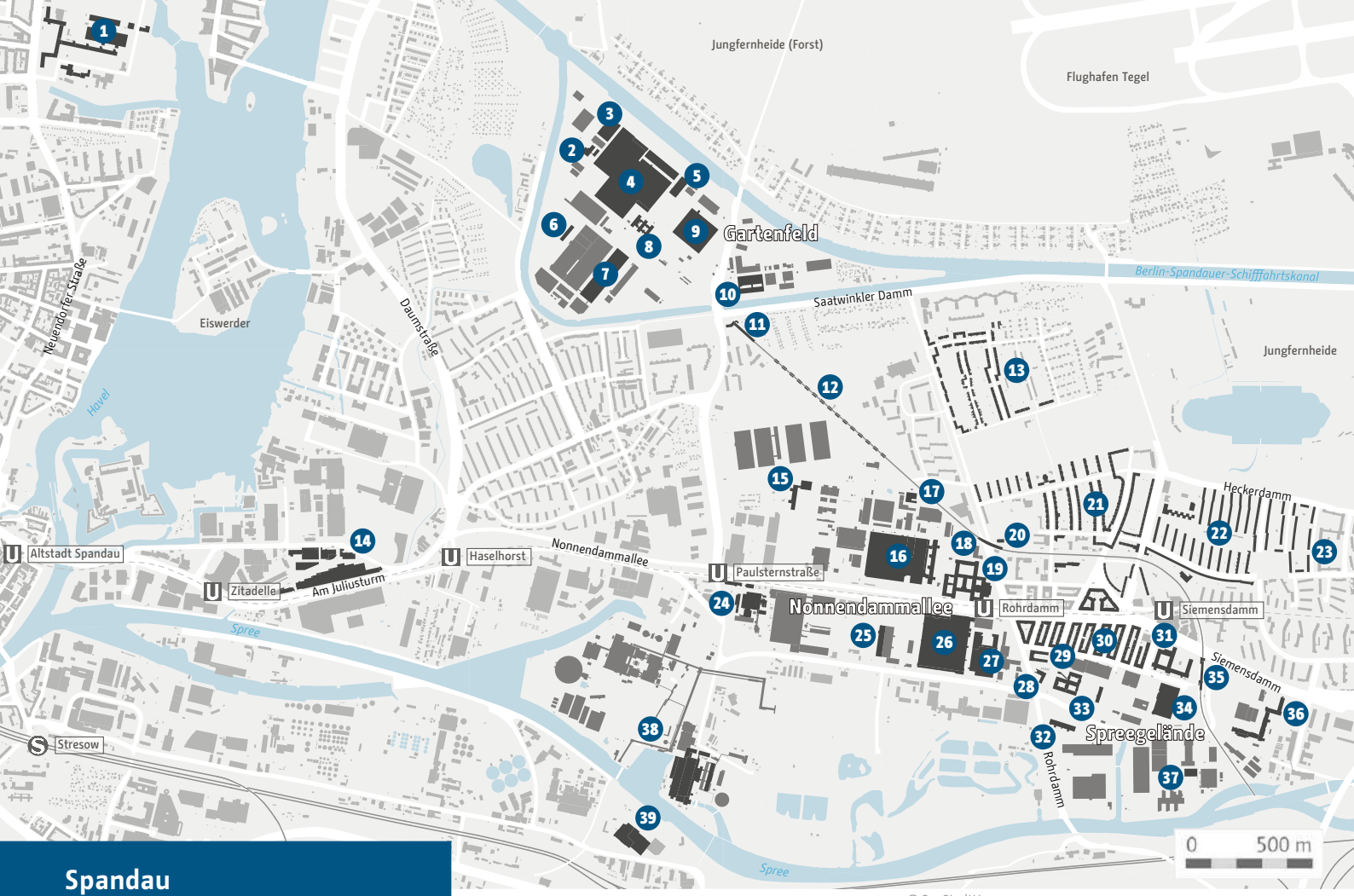
Titelbild: © Regionalmanagement Berlin Schöneweide, Foto: David von Becker

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

be Berlin

Kommunikation
Württembergische Straße 6, 10707 Berlin
broschuerenstelle@senstadtum.berlin.de

Stand: Dezember 2014



Spandau

Siemensstadt

Dieser Berliner Ortsteil trägt seine Herkunft bereits im Namen. Die drei großen Standorte Spreegelände, Nonnendammallee und Gartenfeld verbindet seit 1929 eine eigene S-Bahn; einige Satelliten vervollständigen das Bild. Bis heute ist Siemens der größte industrielle Arbeitgeber in Berlin und die Siemensstadt einer der eindrucksvollsten Industriestandorte der Stadt.

Wichtige Orte im Überblick

1. Luftfahrt-Gerätewerk
2. Heizkraftwerk
3. Hochspannungslaboratorium
4. Kabelwerk
5. Prüffeldhalle
6. Chemisch-Technisches Laboratorium
7. Garniturenhalle
8. Verwaltungsgebäude
9. Metallwerk
10. Tischlerei
11. Bahnhof ‚Gartenfeld‘
12. Siemensbahn
13. Siedlung ‚Siemensstadt‘
14. Flugmotoren- und Leitwerk
15. Hochspannungsprüffeld
16. Schaltwerk
17. Stoßstrom-Prüfanlage
18. Bahnhof ‚Siemensstadt‘
19. Hauptverwaltung
20. Gleichrichterwerk
21. Siedlung ‚Heimat‘
22. Siedlung ‚Ring-Siedlung‘
23. Siedlung ‚Am Goebelplatz‘
24. OSRAM-Werk
25. Großschweißerei
26. Dynamowerk
27. Automobilwerk
28. Betriebsfeuerwehr
29. Forschungslaboratorium
30. Siedlung ‚Nonnendamm‘
31. Wernerwerk-Hochbau
32. Wernerwerk IX
33. Wernerwerk II
34. Blockwerk
35. Bahnhof ‚Wernerwerk‘
36. Wernerwerk XV
37. Normalschuppen
38. Kraftwerk ‚Reuter/West‘
39. Kraftwerk ‚Unterspree‘

Wie es so weit kam

Die ‚Telegraphen-Bauanstalt von Siemens & Halske' war 1847 mit einer Hinterhofwerkstatt in Kreuzberg gestartet und 1872 der ‚Ersten Randwanderung' der Berliner Industrie an den Stadtrand gefolgt. Mitte der 1890er Jahre investierten Siemens und die konkurrierende AEG in neue Kabelwerke, die einen hohen Flächenbedarf hatten. Während die AEG 1897 an die Oberspree im Südosten zog, kaufte Siemens Grundstücke an der Unterspree im Nordwesten.

Das Spreegelände

Mit dem 1899 in Betrieb genommenen Kabelwerk begann die Konzentration der Siemens-Werke. Die Planungen für das Großprojekt übernahm der Ingenieur Carl Dihlmann, der seit 1884 bei Siemens beschäftigt war und dem ab 1902 Karl Janisch als Leiter der Bauabteilung zur Seite stand. Der Architekt entwarf mit konservativer Handschrift klar strukturierte Bauten, in denen die Produktion ideale Voraussetzungen fand – darunter das Wernerwerk II, das Forschungslaboratorium und die Betriebsfeuerwache.

Als Janisch 1915 zu den Bayerischen Stickstoffwerken wechselte, übernahm der seit 1912 in der Bauabteilung tätige Hans Hertlein die Leitung und führte die Projekte seines Vorgängers fort. In dem mehrfach erweiterten Wernerwerk XV zeigt sich, wie er Schritt für Schritt eine eigene Haltung entwickelte, bis ihm Entwürfe gelangen, die für internationale Aufmerksamkeit sorgten. War es vor dem Ersten Weltkrieg die AEG mit Peter Behrens, die dem Industriebau zu ungeahnter Qualität verhalf, setzten danach die Siemens-Bauten neue Maßstäbe.

Nonnendammallee & Gartenfeld

Zur ersten Erweiterung der Siemensstadt ab 1905 gehörten die neue Hauptverwaltung, das Schaltwerk mit dem Scheibenhochhaus und das riesige Dynamowerk. Mit dem Automobilwerk, der Stoßstrom-Prüfanlage, einer Großschweißerei und dem OSRAM-Glaswerk sind wichtige Fabrikgebäude am Nonnendamm erhalten, die Siemens bis heute nutzt.

Die zweite große Erweiterung erfolgte ab 1911 auf einer Insel zwischen dem alten und dem neuen Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal. Erneut kam der Impuls zur Besiedlung aus der weiter gewachsenen Kabelproduktion, die eine eigene Verwaltung und weitere Abteilungen mit in den Norden der Siemensstadt zog.

Einige ‚Satelliten'

Zehn Jahre nach dem Flugmotoren- und Leitwerk von 1927-28 wurde das Luftfahrt-Gerätewerk errichtet. Mit diesen beiden sind auch zwei Kraftwerke aus der Bauabteilung von Siemens erhalten: Das 1929-32 für die BEWAG errichtete Kraftwerk ‚West' und das Kraftwerk ‚Unterspree', das seit 1911 die von Siemens und der Deutschen Bank gegründete Hoch- und Untergrundbahn mit Strom versorgte.

Die ‚Siemensbahn'

Die 1929 eröffnete S-Bahn-Linie mit ihren drei Bahnhöfen war für das Unternehmen, aber auch für viele Beschäftigte ein Segen, denn nicht alle konnten oder wollten neben den Fabriken wohnen und in zusätzliche Abhängigkeit vom Arbeitgeber geraten. Seit der Einstellung des Verkehrs 1980 wird für die ‚Siemensbahn' ein neues Nutzungskonzept gesucht.

Wohnen vor Ort

1927 lebten rund 3.000 MitarbeiterInnen in der Siemensstadt; 95% der Beschäftigten kamen aus anderen Stadtteilen. Siemens förderte daher auch den Bau von Wohnanlagen, Sozialeinrichtungen und Kirchen – darunter die ‚Ring-Siedlung', die zusammen mit fünf weiteren, über die Stadt verteilten ‚Siedlungen der Berliner Moderne' seit 2008 zum UNESCO-Weltkulturerbe gehört.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: Juni 2015



© Andreas Muhs



© Andreas Muhs



© Andreas Muhs

Mit seiner neuen Hauptverwaltung machte das Großunternehmen deutlich, dass es den neuen Standort als Zentrum seiner Aktivitäten im In- und Ausland verstand.

Nach dem Ersten Weltkrieg setzten die Werksbauten von Siemens – hier der Wernerwerk-Hochbau – neue Maßstäbe im Industriebau.

Die ‚Ring-Siedlung' wurde 1929-34 von einer kommunalen Wohnungsbaugesellschaft geplant. Seit 2008 gehört sie zum UNESCO-Weltkulturerbe.

Infos für Neugierige

Literatur: Ribbe, Wolfgang; Schäche, Wolfgang: Die Siemensstadt. Geschichte und Architektur eines Industriestandortes, Berlin 1985

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft" Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin



Wedding

Gesundbrunnen

Über lange Zeit war der ‚Gesundbrunnen' ein Ausflugsziel und Raumreservoir für die wachsende Stadt. Mitte des 18. Jahrhunderts wurde hier eine Heilquelle erschlossen, die dem Ortsteil seinem Namen gab und den Berlinerinnen und Berlinern Erholung versprach. Hundert Jahre später zogen Industrieunternehmen mitsamt ihrer Arbeiterschaft in die günstigen und noch weitgehend unbebauten Lagen vor der Stadt, und das Quartier im Berliner Norden bekam einen neuen Charakter. Die vielfältigen Zeugnisse dieser umfassenden industriellen Entwicklung bilden heute ein außergewöhnliches Raumpotential für neue Impulse in der Nachbarschaft.

Wichtige Orte im Überblick

1. Betriebshof der Allgemeinen Berliner Omnibus AG (ABOAG)
2. Tresorfabrik Arnheim
3. Stützpunkt Christiania
4. Brauerei Groterjan
5. Hasse & Wrede
6. Netzstation Arnimplatz
7. Straßenbahn-Betriebsbahnhof Gesundbrunnen
8. Umformerwerk Bastianstraße
9. Wittler-Brotfabrik
10. Rotaprint
11. Schaltwerk Gesundbrunnen
12. Kleingleichrichterwerk
13. Umspannwerk Humboldt
14. Post und Fernsprechamt Gerichtstraße
15. Asyl für Obdachlose ‚Wiesenburg'
16. Schering, heute Bayer AG
17. Liesenbrücken
18. AEG-Standort Ackerstraße
19. AEG-Standort Brunnenstraße, heute GSG Berlin
20. Bus-Betriebshof der ABOAG
21. Umformerwerk Voltastraße II
22. Oswald-Brauerei

Als ‚Feuerland' zu klein wurde

Das von der Metallindustrie geprägte ‚Feuerland' vor dem Oranienburger Tor ging auf die Ansiedlung der Königlichen Eisengießerei zurück, die hier 1804 gegründet wurde. 1825 begann Egells mit der Produktion an der Chausseestraße, 1836 folgte Borsig, 1842 Wöhlert, 1852 Schwartzkopff. Mit der Expansion der Fabriken, dem Zuzug weiterer Unternehmen und den neuen Mietshäusern für die Arbeiter stieß das ‚Feuerland' bald an seine räumlichen Grenzen – die ‚Erste Randwanderung' der Berliner Metallindustrie nahm ihren Anfang. Zu den neuen Siedlungsgebieten gehörte auch der Bereich der Brunnen- und Badstraße im heutigen Wedding.

Der Kern der AEG

Wilhelm Karl Johann Wedding hatte bis 1857 eine Maschinenbaufabrik **(18)** zwischen Acker- und Hussitenstraße aufgebaut. 1887 übernahm die AEG den Betrieb, kaufte ab 1894 den angrenzenden Vieh- und Schlachthof hinzu und verband beide Blöcke mit Berlins erster Untergrundbahn. Fast zeitgleich mit dem Startschuss in Schöneweide entwickelte die AEG den Weddinger Standort mit den Architekten Franz Heinrich Schwechten und Peter Behrens zum produktiven Kern des Großunternehmens **(19)**.

Beste Verbindungen

Die AEG-Fabrik profitierte von dem Maschinenbaucluster am Gesundbrunnen und lag nah an den Arbeiterquartieren und neuen Bahnlinien. Im Süden bestand seit 1842 Anschluss an die Berlin-Stettiner Eisenbahn, im Norden seit 1851 an die Verbindungsbahn. Der Viehhof besaß einen eigenen Güterbahnhof. Zusammen mit der Ringbahn eröffnete 1872 der Bahnhof Gesundbrunnen, der bis heute zu den wichtigsten Verkehrsknotenpunkten der Stadt gehört und über den seit den 1930er Jahren auch die neue Nord-Süd-Verbindung der S-Bahn führt.

Von der Größe des Berlin-Stettiner Bahnhofs, dem späteren Nordbahnhof, zeugt bis heute das Gleisfeld an der Gartenstraße, das seit 2009 als ‚Park am Nordbahnhof' genutzt wird. Am nördlichen Ende überspannen die eindrucksvollen Liesenbrücken **(17)** über eine Länge von rund 100 Metern einen Verkehrsplatz.

Strom im Kiez

An die ‚Große Elektrisierung' der Berliner S-Bahn Ende der 1920er Jahre erinnern am Gesundbrunnen heute noch ein Schaltwerk **(11)** und ein Kleingleichrichterwerk für die Ringbahn **(12)**. Für die Stromversorgung der U-Bahn nach Neukölln mit ihren älteren Bahnhöfen in der Volta- und Bernauer Straße wurde 1930 ein Umformerwerk **(8)** nach Plänen von Alfred Grenander und Alfred Warthmüller in Betrieb genommen. Und die Energieversorgung des Stadtquartiers stellten Umspannwerke **(13)**, Stützpunkte **(3)** und Netzstationen **(6)** sicher.

Pferdestärken

Noch aus der Zeit vor der Elektrifizierung stammt der Betriebsbahnhof der Straßenbahn **(7)**, die 1873 ihren ersten Betriebshof auf einer Pankeinsel einrichtete. Als immer mehr Wagenhallen und Werkstätten hinzukamen, wurde ein Arm des Flusses zugeschüttet und der Standort auf beiden Seiten der neu angelegten Uferstraße ausgebaut. Seit 2007 vermietet die ‚UferHallen AG' die Gebäude auf der Westseite an Künstler und kleine Betriebe; auf der Ostseite mieteten sich im Folgejahr die ‚Uferstudios' mit Tanzsälen und Ateliers ein. Auch einer der beiden Standorte der ‚Allgemeinen Berliner Omnibus AG' im Quartier zeugt von der Zeit vor der Motorisierung: Der Betriebshof in der Schwedenstraße **(1)** mit dem mehrgeschossigen Pferdestall und den Garagen dient heute als Gewerbehof.

Umnutzung hat Tradition

Viele alte Fabriken in der von Wohnbauten geprägten Nachbarschaft setzen heute neue Impulse für die Stadtentwicklung: In der ehemaligen ‚Rotaprint'-Fabrik **(10)** etwa arbeiten Künstler, soziale Einrichtungen und Gewerbebetriebe, die Oswald-Brauerei **(22)** wurde für Start-ups ausgebaut, und in die Wittler-Brotfabrik **(9)** zog eine Pflegeeinrichtung.

Aber auch der umgekehrte Fall einer Umnutzung ist belegt: Als das 1895 bis 1896 errichtete Obdachlosenasyl ‚Wiesenburg' **(15)** in finanzielle Schwierigkeiten geriet, zogen hier ab 1912 Werkstätten und Fabriken ein: Die Anlage mit Kesselhaus, Wasserturm und Schlafplätzen in Sheddachhallen eignete sich nur zu gut für eine industrielle Nutzung.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: Juni 2015



© SDTB, AEG-Archiv



© Thorsten Dame



© Andreas Muhs

Die alten Fabriken der AEG am Humboldthain – hier eine Aufnahme der Fabrik für Bahnmaterial von 1909 – werden heute von der GSG Berlin als Gewerbehöfe vermarktet.

Die ehemalige Straßenbahnwerkstatt von Jean Krämer – links fließt die Panke. Heute nutzen die ‚Uferstudios' den Standort.

Die Liesenbrücken wurden in den 1890er Jahren für die Verbindung mit dem Stettiner Bahnhof (heute Nordbahnhof) errichtet; heute verkehrt hier nur noch die S-Bahn.

Infos für Neugierige

Mitte Museum: Pankstraße 47, 13357 Berlin, www.mittemuseum.de
Buchtipp: Rogge, Henning: Fabrikwelt um die Jahrhundertwende am Beispiel der AEG Maschinenfabrik in Berlin-Wedding, Köln 1983

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft" Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin



Wedding

Beusselkiez

Zwischen den Bahntrassen im Norden und den Spreebögen im Süden bot der Westen von Moabit in der Mitte des 19. Jahrhunderts ideale Voraussetzung für die ‚Erste Randwanderung' der Berliner Metallindustrie. Bereits vor dem Bau der Bahnen hatte die Preußische Seehandlung ab 1837 am Nordufer der Spree eine Eisengießerei errichtet. Ihr folgte bald August Borsig – und als er kam, reichte der Platz sogar noch für eine herrschaftliche Villa und einen Park von Lenné. Nach dem Einsetzen der ‚Zweiten Randwanderung' in den 1890er Jahren blieb Moabit ein attraktiver Standort, und die industrielle und gewerbliche Tradition hat noch eine Zukunft.

Wichtige Orte im Überblick

1. Westhafen
2. Kleingleichrichterwerk Westhafen
3. Kraftwerk Moabit
4. Großmarkt
5. Wohnanlage Sickingenstraße
6. Güterbahnhof Moabit mit Stellwerk und Lagerschuppen
7. Wasserturm Gaswerk Charlottenburg
8. Betriebsbahnhof der Straßenbahn
9. Ludwig Loewe AG, heute Siemens
10. Turbinenhalle und Glühlampenfabrik
11. Betriebsbahnhof der Pferde-Eisenbahn
12. Wohnheim für unverheiratete Arbeiter ‚Haus Wichern'
13. Markthalle X
14. Umspannwerk Wilhelmshavener Straße
15. Actien-Brauerei-Gesellschaft / Schultheiss-Brauerei
16. Post und Fernmeldeamt Lübecker Straße
17. Kabelwerk Dr. Cassirer & Co AG
18. Fuhrhof der Berliner Müllabfuhr AG (BEMAG)
19. Eisengießerei Jachmann
20. Ludwig Loewe Fräs- und Bohrmaschinenfabrik mit Kesselhaus
21. Berlin-Anhaltische Maschinenbau AG
22. Industrie-Palast Spree und Adrema-Werk
23. Pumpwerk VIII
24. Wäscherei Heinrich Bergmann und Focus-Teleport
25. Meierei C. Bolle

Borsig: Pionier der Randwanderung

Weil seiner florierenden Maschinenbaufabrik an der Chausseestraße die Erweiterungsmöglichkeiten fehlten, begann August Borsig 1842 mit dem Kauf von Grundstücken in Moabit. Ein Jahr nach dem Bau seiner neuen Fabrik übernahm er 1850 auch die Eisengießerei der Seehandlung. Als immer mehr Unternehmen seinem Beispiel folgten, wurde Borsig zum Pionier der ‚Zweiten Randwanderung': 1898 zog er weiter nach Norden und konzentrierte seine Produktion in am Tegeler See.

Loewe, AEG und Co

Mitte der 1880er Jahre setzte Carl Bolle seine riesige Meierei **(25)** ans Spreeufer; im Westen entstanden 1898 die Dr. Cassirer Kabelwerke **(17)**, die aus der Schönhauser Allee zuzogen. Die Ludwig Loewe AG baute ab 1896 ein großes Werk nördlich der Huttenstraße **(9)**, neben dem die Fabrik ihrer Tochter entstand, der ‚Union-Elektricitäts-Gesellschaft', die 1904 in der AEG aufging und heute den Kern der Gasturbinenproduktion von Siemens bildet **(10)**. Unweit der Turbinenhalle von Peter Behrens liegen noch eine Fräs- und Bohrmaschinenfabrik von Loewe **(20)** und die Eisengießerei Jachmann **(19)**, eine kleine Fabrik im ‚Burgenstil', die 1900-01 nach Plänen von Ferdinand Kallmann errichtet wurde.

Wasser, Gas, Strom, Telefon

Von den großen Ver- und Entsorgungsunternehmen hat sich an der Gotzkowskybrücke das 1887-89 errichtete Pumpwerk VIII **(23)** mit einem bemerkenswerten Erweiterungsbau von Oswald Mathias Ungers erhalten; um den Wasserturm des ehemaligen Gaswerks **(7)** entstand ein neuer Gewerbepark. Am Friedrich-Krause-Ufer befindet sich ein über mehr als 100 Jahre ständig erneuertes und erweitertes Kraftwerk **(3)**; zwischen Wilhelmshavener- und Stromstraße stehen auf einem Grundstück drei Generationen von Umspannwerken **(14)**, und im 1909-12 von Louis Ratzeburg und Otto Spalding gebauten Fernsprechamt **(16)** fand 1936 in einer ‚Fernseh-Großbildstelle' ein Public Viewing der Olympischen Spiele statt.

Alltagsleben

Mit der Industrie wurde Moabit zum Arbeiterbezirk, und wo die Unternehmen Grundstücke freiließen oder aufgaben, entstanden Wohnhäuser. Vom typischen Schema der ‚Berliner Mietskaserne' lösten sich 1894-95 Alfred Messel mit seinem Reformwohnungsbau für den Berliner Spar- und Bauverein **(5)** und 1913-14 Otto Kohtz mit einem Wohnheim für unverheiratete Arbeiter **(12)** mit rund 200 möblierten Kleinwohnungen und Dachgarten. Für die Lebensmittelversorgung der wachsenden Bevölkerung eröffnete 1891 die Markthalle X **(13)**.

Verkehr mit mehr Wert

Im Norden bilden die Fern- und Ringbahntrassen, das breite Gleisfeld des Güterbahnhofs **(6)** und der 1923 in Betrieb genommene Westhafen **(1)** eine ebenso eindrucksvolle wie vitale Verkehrslandschaft. Teile des Hafens und der Bahnanlagen werden bis heute für den Warenumschlag genutzt; seit 1965 siedelt der Berliner Großmarkt **(4)** zwischen Hafen, Gleisen und Autobahn.

Dass Moabit bis Mitte der 1960er Jahre auch mit der Straßenbahn zu erreichen war, belegen zwei Bauten, in denen sich zugleich die technische Entwicklung des Berliner Nahverkehrs zeigt: Der Betriebsbahnhof für die ‚Pferde-Eisenbahn' **(11)** von 1890-91 war noch mit einem mehrgeschossigen Stall ausgestattet. Mit der Elektrifizierung der Wagen entstand 1899-1901 ein neuer Straßenbahn-Betriebshof **(8)**, der mit seinen weitgespannten Hallen, der langen Reihe von Einfahrten und dem großen Rangierfeld den Maßstabssprung zeigt, den die Umstellung vom Pferd auf den Elektromotor mit sich brachte. Seit 2003 stehen statt Straßenbahnwagen hochpreisige Oldtimer und Sportwagen in den Hallen: Ein Mischkonzept aus Garage, Werkstatt, Autohandel, Verein, Gastronomie und Museum, das 2004 mit dem Denkmalpreis des Landes ausgezeichnet wurde.

Industriestandort mit Zukunft

Das Quartier ist Teil des Entwicklungskonzeptes des Landes Berlin für produktionsgeprägte Bereiche. Für die Standortentwicklung engagieren sich seit 2009 viele der ortsansässigen Unternehmen im Unternehmensnetzwerk Moabit.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: Juni 2015



© Andreas Muhs



© Andreas Muhs



© Andreas Muhs

Der Kraftwerksstandort Moabit vereint Bauten aus unterschiedlichen technischen Entwicklungsphasen.

Der Westhafen wurde 1923 in Betrieb genommen und wird bis heute in Teilen für den Warenumschlag genutzt.

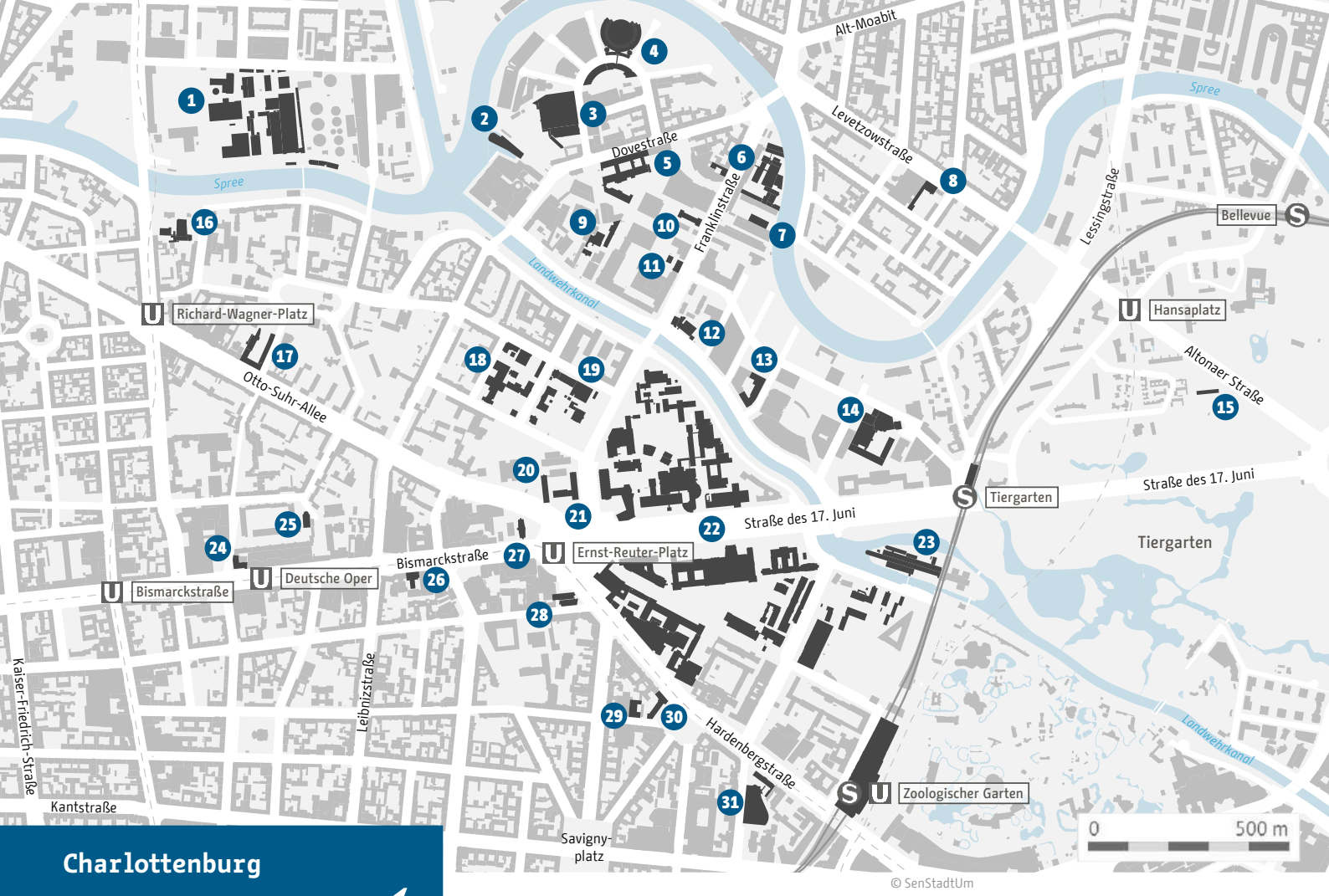
Der umgebaute ehemalige Straßenbahn-Betriebshof in der Wiebestraße bekam 2004 den Berliner Denkmalpreis.

Infos für Neugierige

Unternehmensnetzwerk Moabit: www.netzwerk-moabit.de
Quartiersmanagement Moabit-West / Beusselkiez: www.quartiersmanagement-berlin.de

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft" Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin



Charlottenburg

Am Salzufer

Im Zentrum des traditionsreichen Industriequartiers in Charlottenburg liegt der 1850 eröffnete Landwehrkanal mit dem nördlichen Salzufer. Den Namen erhielt die Uferstraße von einem Umschlagplatz für Salz, der hier angelegt wurde. Gut erschlossen durch den neuen Wasserweg und die im Norden ausschwingende Spree, zog das Areal zahlreiche Unternehmen an. Zum „Salz in der Suppe“ wurde die Königlich Technische Hochschule zu Berlin, die heutige TU, die ab 1879 durch den Zusammenschluss von Vorgängerinstitutionen entstand. Der Mix aus Produktion und Entwicklung, Forschung und Innovation charakterisiert den Standort bis heute.

Wichtige Orte im Überblick

1. Kraftwerk Charlottenburg
2. Müllverladestation der Berliner Müllabfuhr AG (BEMAG)
3. Betriebshof der Allgemeinen Berliner Omnibus AG (ABOAG)
4. Fraunhofer Institut für Produktionsanlagen und Konstruktionstechnik (IPK)
5. Siemens-Glühlampenwerk, ab 1921 OSRAM
6. Bleicherei und Maschinenfabrik Gebauer
7. Maschinenfabrik Freund
8. Fernsprechamt Nordwest
9. Chemische Werke AG
10. Sauerstoff-Umfüllwerk
11. Siemens Charlottenburger Werk
12. Chemisch-Kosmetische Fabrik Alfred Heyn
13. Telephon-Apparate-Fabrik Zwietusch
14. Königliche Porzellan-Manufaktur (KPM)
15. Eternit-Haus
16. Betriebsbahnhof der Straßenbahn
17. Post und Fernsprechamt Warburgzeile
18. Ausstellungsgebäude für Arbeiterwohlfahrt
19. Physikalisch-Technische Bundesanstalt (PTB)
20. OSRAM-Haus
21. Pepper-Haus
22. Technische Universität Berlin
23. Umlauftank und Schleuse
24. VDE-Haus
25. Umspannwerk Zille
26. Ruhrkohle-Haus
27. Telefunken-Haus
28. IBM-Haus
29. Post und Fernsprechamt Goethestraße
30. Hoechst-Haus
31. Industrie- und Handelskammer (IHK)

Siemens' Intermezzo

Als Siedlungsgebiet der ‚Ersten Randwanderung' bot das Quartier am Salzufer bis in die 1890er Jahre hinein günstige Konditionen. 1861 hatte Werner von Siemens hier ein Landhaus gekauft und es zu einer repräsentativen Villa ausbauen lassen; einen Teil dieses Grundstücks stiftete er 1884 für die Gründung und den Bau der heutigen Physikalisch-Technischen Bundesanstalt **(19)**. 1883 baute das Unternehmen in Charlottenburg ein Kabelwerk, von dem bis heute eine kleine Gebäudegruppe mit der früheren Standortverwaltung **(11)** erhalten ist. Ende der 1890er Jahre wanderte Siemens weiter nach Norden und begann mit dem Bau der ‚Siemensstadt'.

Porzellan für den König

Mit der Ersten Randwanderung zog 1868 auch die Königliche Porzellan-Manufaktur **(14)** aus der Leipziger Straße nach Charlottenburg. Seither produziert die KPM kontinuierlich am Standort, und in der alten Ringofenhalle zeigt sie heute eine Ausstellung zur Unternehmensgeschichte und Porzellanherstellung.

Chemische Zutaten

An die chemische Industrie erinnern unter anderem das Sauerstoff-Umfüllwerk von Linde **(10)**, die 1956 von Alfred Heyn errichtete und heute von Nivea genutzte Fabrik **(12)** oder eine Gruppe von Bauten der früheren Chemische Werke AG **(9)**. Eine Mittlerrolle zwischen Chemie und Maschinenbau hatte die Bleicherei und Maschinenfabrik Gebauer **(6)**; die Bauten stammen zum Teil noch aus den 1860er Jahren und werden heute als „Gebauer-Höfe" vermarktet.

Die Adern der Stadt

Zu den Highlights der vielfältigen Ver- und Entsorgungseinrichtungen im Stadtgebiet gehören das seit 1899 sukzessive ausgebaute Kraftwerk **(1)**, das Umspannwerk ‚Zille' **(25)** aus den 1920er Jahren, drei Fernsprechämter **(8**; **17**; **29)** und die ebenso elegante wie funktionale Müllverladestation von Paul Baumgarten **(2)**. Mit dem viergleisigen U-Bahnhof Deutsche Oper, dem S-Bahnhof Tiergarten auf dem Viadukt, dem Bahnhof Zoologischer Garten mit der Doppelhalle von Fritz Hahne, dem expressiv gestalteten Betriebshof der Allgemeinen Berliner Omnibus AG **(3)** und den Resten des Betriebshofes der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn **(16)** sind zudem eindrucksvolle Verkehrsdenkmale erhalten.

Forschung und Entwicklung

Ein großes Potential des Standortes lag und liegt in der unmittelbaren Nachbarschaft von Unternehmen und wichtigen Forschungseinrichtungen. Die Technische Universität **(22)** mit ihrem Nord- und Südcampus, der neu ausgebaute Standort der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt **(19)**, das Heinrich-Hertz-Institut und das Fraunhofer Institut für Produktionsanlagen und Konstruktionstechnik **(4)** bilden den Kern einer Wissenschafts- und Bildungslandschaft, die als ‚Campus Charlottenburg' neue Unternehmen und Verbände anzieht.

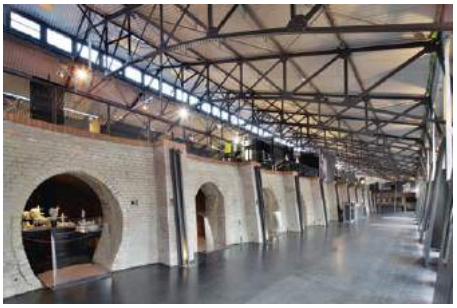
Repräsentanzen

Für sie war die reiche Gemeinde im Berliner Westen schon früh ein interessanter Standort - und gewann noch an Attraktivität, als Charlottenburg nach der Teilung Berlins zum Zentrum der Weststadt ausgebaut wurde. Bis heute nutzt beispielsweise der Verband der Elektrotechnik, Elektronik und Informationstechnik (VDE) seinen 1931 bezogenen Sitz in der Bismarckstraße **(24)**; rund um den Ernst-Reuter-Platz bauten in den 1950er und 1960er Jahren OSRAM **(20)**, Pepper **(21)**, Telefunken **(27)** und IBM **(28)** neue Verwaltungen. Die Ruhrkohle AG **(26)** residierte seit 1959 ebenfalls in der Nachbarschaft; ihren Sitz plante Paul Baumgarten, der auch den Beitrag von Eternit **(15)** zur Interbau '57 im Hansa-Viertel lieferte.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: Juni 2015



© Andreas Muhs



© Andreas Muhs



© Andreas Muhs

Das Kraftwerk Charlottenburg mit der Fußgängerbrücke ‚Siemenssteg' über die Spree

Königliche Porzellan-Manufaktur: Ausstellungsbereich in der alten Ringofenhalle

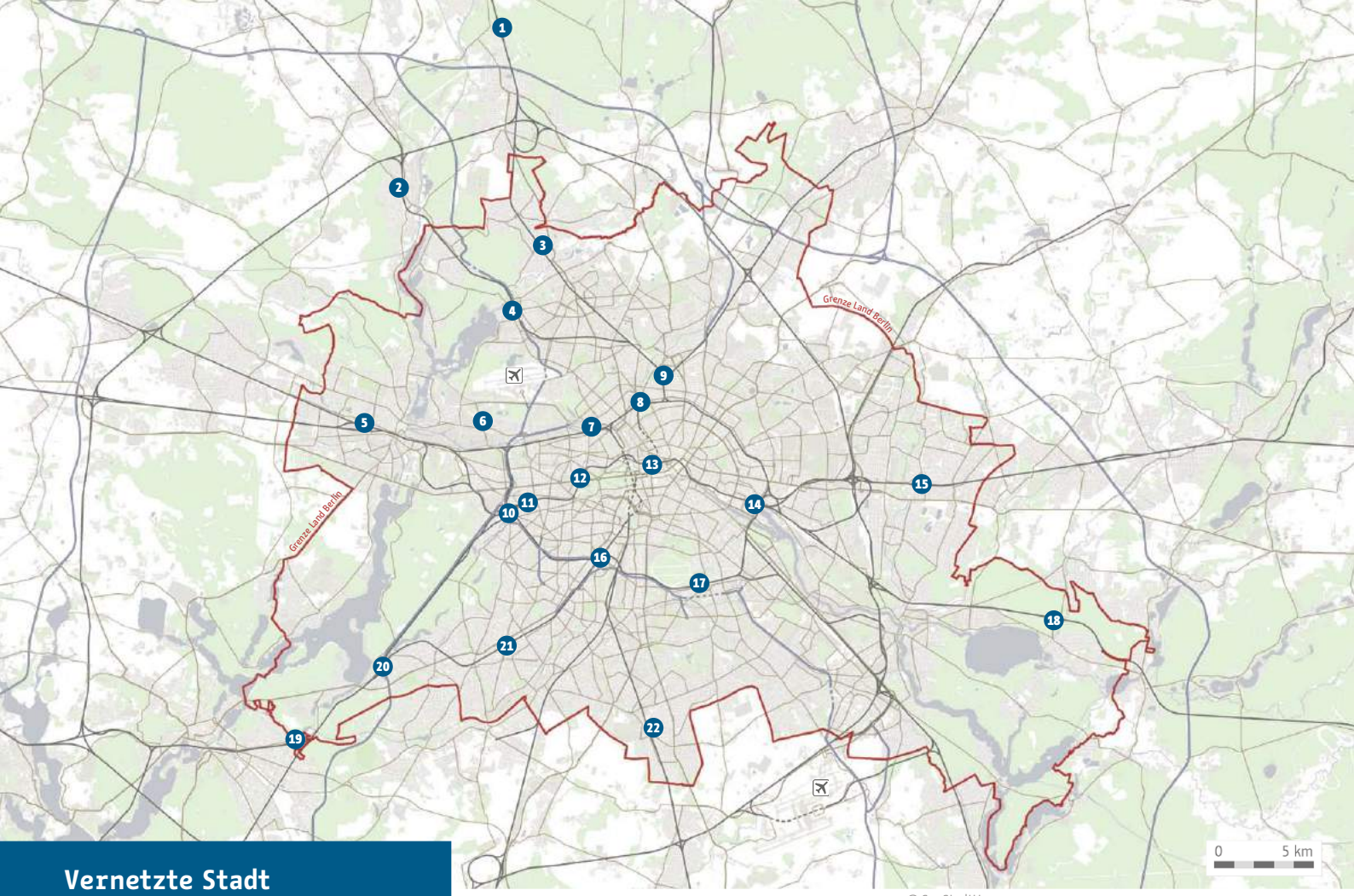
Historische Gebäude auf dem Süd-Campus der Technischen Universität Berlin

Infos für Neugierige

IHK Berlin: Industrie- und Handelskammer, www.ihk-berlin.de
Regionalmanagement Berlin City-West: www.berlin-city-west.de

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft" Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE ...eine Chance durch Europa!
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin



© SenStadtUm

Vernetzte Stadt

Stromnetz der Berliner S-Bahn

Als die Berliner Vorort-, Stadt- und Ringbahn auf den elektrischen Betrieb umgestellt wurde, war sie die Nachzüglerin im Berliner Schienenverkehr. Begonnen hatte der Siegeszug von Elektromotoren im Nahverkehr bereits vierzig Jahre früher, bei der Straßenbahn und der Hoch- und Untergrundbahn. Nur die Reichsbahn experimentierte jahrzehntelang mit der neuen Technik herum, dann verhinderte der Erste Weltkrieg weitere Tests, und so fuhren die Bahnen in und um Berlin bis zur ‚Großen Elektrisierung' Ende der 1920er Jahre mit Dampf. Eine Vielzahl der Stromversorgungsanlagen der Berliner S-Bahn ist bis heute kontinuierlich in Betrieb.

Wichtige Anlagen im Überblick

1. Umformerwerk Borgsdorf
2. Gleichrichterwerk Hennigsdorf
3. Umformerwerk Hermsdorf
4. Gleichrichterwerk Tegel
5. Gleichrichterwerk Spandau-West
6. Gleichrichterwerk Siemensstadt
7. Kleingleichrichterwerk Putlitzstraße
8. Schaltwerk Böttcherstraße
9. Umformerwerk Pankow
10. Schalt- und Gleichrichterwerk Halensee
11. Kleingleichrichterwerk Charlottenburg Typ Ring
12. Kleingleichrichterwerk Tiergarten
13. Gleichrichterwerk Friedrichstraße
14. Schalt- und Gleichrichterwerk Markgrafendamm
15. Gleichrichterwerk Kaulsdorf
16. Schalt- und Gleichrichterwerk Schöneberg
17. Kleingleichrichter- und Stellwerk Hermannstraße
18. Gleichrichterwerk Rahnsdorf
19. Gleichrichterwerk Neubabelsberg
20. Gleichrichterwerk Nikolassee
21. Gleichrichterwerk Lichterfelde-West
22. Gleichrichterwerk Lichtenrade

Kuriose Anfänge einer neuen Technik

Für die Gewerbeausstellung in Moabit hatte Siemens 1879 eine elektrifizierte Miniaturbahn entwickelt, mit der die Besucher im Ausstellungs-Park herumfahren konnten. Was hier als kuriose Attraktion bewundert wurde, war der Ursprung des elektrifizierten Bahnbetriebes. Nur zwei Jahre später setzte Siemens im Mai 1881 in Lichterfelde, einem Villenvorort im Berliner Süden, die erste elektrische Straßenbahn der Welt in Gang. Schon im Vorjahr hatte Siemens der Stadt ein größeres Hochbahnprojekt vorgeschlagen: Das Schnellverkehrsmittel sollte mit dem Tempo der rasant wachsenden Metropole mithalten. Doch bis der Bau der Stammlinie von Kreuzberg nach Charlottenburg nach zähen

Verhandlungen begann, vergingen 15 Jahre – eine lange Zeit für technische Neuerungen, die Siemens mit dem Bau der U-Bahn in Budapest überbrückte.

Elektrische Spätzünder

Die nächste große Gewerbeausstellung in Berlin, im Sommer 1896 im Treptower Park, brachte schließlich den Durchbruch. Die ‚Große Berliner Straßenbahn' hatte begonnen, ihre Linien zu elektrifizieren, und auch für den Bau der Hoch- und Untergrundbahn war der Startschuss rechtzeitig gefallen. Nur die Reichsbahn hielt sich mit einer Umrüstung ihres Fern- und Nahverkehrs zurück – auch noch, als 1903 auf einer Teststrecke zwischen Zossen und Marienfelde eigens angefertigte Triebwagen von Siemens und der AEG mit über 200 km/h über die Gleise der Königlichen Militär-Eisenbahn rasten. Erst zehn Jahre später stellte sie die Elektrifizierung ihrer Anlagen endlich in ihren Finanzplan ein, und dann verhinderte der Krieg die Umsetzung des Programms.

Vielfältige Vorteile

1919 wurde das Projekt wieder aufgenommen, denn es war vor allem auch wirtschaftlich vielversprechend: Mit höheren Geschwindigkeiten und einer schnelleren Beschleunigung verkürzten sich die Fahrtzeiten, und mit einer höheren Taktung konnten mehr Fahrgäste transportiert werden. Ohne Ruß und mit weniger Lärm wirkte die Bahn zudem weniger störend, und der elektrische Antrieb eignete sich sehr viel besser für den künftigen Tunnelbetrieb als die Dampflok.

Erste Schritte im Norden

Die für die Elektrifizierung nötigen Um- und Neubauten übernahm zu großen Teilen der Architekt Richard Brademann, der seit 1914 in der Reichsbahndirektion Berlin beschäftigt war. 1921 fiel die Entscheidung für eine Gleichstromversorgung über eine Stromschiene neben den Gleisen; das System hatte sich bereits bei den Hoch- und Untergrundbahnen bewährt. Für den Probebetrieb wurden die drei nördlichen Vorortbahnen ausgewählt. Die Strecken nach Bernau und Oranienburg (Inbetriebnahme 1924 und 1925) bekamen Unterwerke mit kleinen Hallen, in denen Einanker-Umformer aufgestellt wurden, und auf der Strecke nach Velten (Einweihung 1927) entstanden kleine Ziegelbauten mit leistungsfähigen Quecksilberdampf-Gleichrichtern.

Die Knoten des Netzes

Im Zuge der 1926 beschlossenen „Großen Elektrisierung" wurden auch die weiteren Vorortbahnen sowie die Stadt- und die Ringbahn umgerüstet. Eine besondere Bedeutung hatten dabei die 1927-28 erbauten Schalt- und Gleichrichterwerke an den Kreuzungen der Ringbahn mit dem Vorortverkehr, darunter zwei große Werke mit repräsentativen Schaltwarten am Ost- und am Westkreuz. Die Gleichrichterwerke für die Ost-West-Verbindung wurden im Viadukt der Stadtbahn untergebracht, und für die Ringbahn entwickelte Brademann einen Typenentwurf, der mehrfach zur Ausführung kam. Die Vorortstrecken bekamen jeweils eigene Gleichrichterwerke, deren Gestaltung sich im Lauf der Jahre von einer expressionistischen Formensprache zum Neuen Bauen entwickelte.

Auskünftige Nachnutzer

Nach 1989 wurde die Versorgungs- und Steuerungstechnik erneuert, und in die wenigen nicht mehr benötigten Werke zogen neue Nutzer. Ein Typenbau der Ringbahn an der Gervinusstraße dient heute als Galerie, ein Teil des Gleichrichterwerks Neubabelsberg beheimatet das Berliner S-Bahn-Museum, und über die Stromversorgung der S-Bahn forscht und informiert eine Gruppe aktiver und ehemaliger Beschäftigter des Unternehmens, die ihre Sammlung in einem ehemaligen Überwachungswerk am Markgrafendamm untergebracht hat.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: Juni 2015


© Andreas Muhs


© Andreas Muhs


© Andreas Muhs

Schalt- und Gleichrichterwerk Schöneberg: Das wichtigste Werk im Süden der Stadt

Gleichrichterwerk Friedrichstraße: Mit Anschluss an den Viadukt der Stadtbahn

Gleichrichterwerk Charlottenburg Typ Ring, Gervinusstraße: Hier ist eine Galerie eingezogen.

Infos für Neugierige

BSW-Gruppe S-Bahnstromanlagen:
am Markgrafendamm, Friedrichshain,
www.s-bahnstromgeschichten.de
Berliner S-Bahn-Museum:
im Unterwerk am S-Bhf. Griebnitzsee,
www.s-bahn-museum.de
Buchtipp: Dost, Susanne: Richard Brademann (1884-1965). Architekt der Berliner S-Bahn, Berlin 2002

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft" Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin

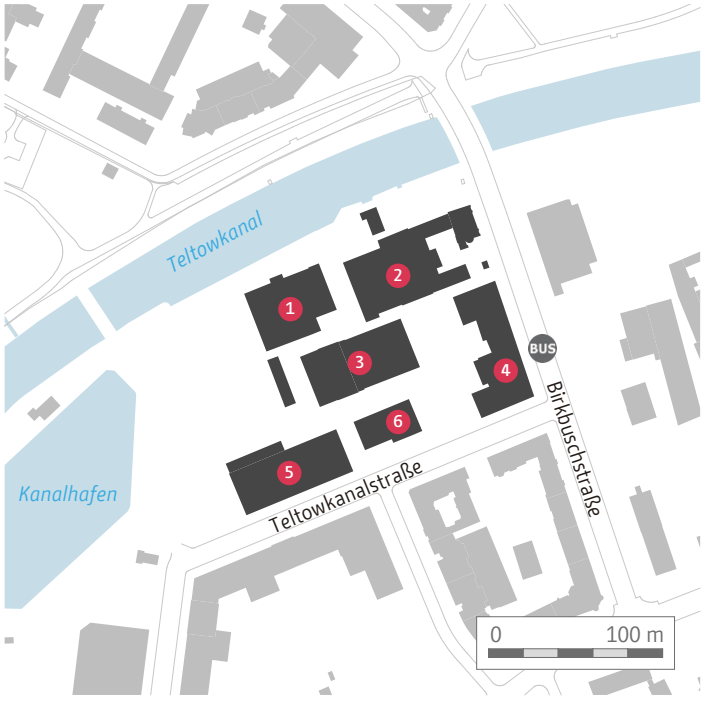


© Andreas Muhs

Steglitz

Kraftwerk und Umspannwerk Steglitz

Wie kein anderer Standort in Berlin dokumentiert Steglitz die facettenreiche Geschichte der öffentlichen Elektrizitätsversorgung. In einem zu Teilen überlieferten Ensemble aus den 1910er Jahren zeigt sich das Streben der Berliner Umland-Gemeinden nach Versorgungs- und Wirtschaftsautonomie, das mit der Gründung von Groß-Berlin und dem großen Bauprogramm der BEWAG sein Ende fand. Im Kalten Krieg gesellten sich weitere Anlagen hinzu, um die Stromversorgung von West-Berlin sicherzustellen. Die meisten Gebäude verloren seit der „elektrischen Wiedervereinigung“ ihre Funktionen, die hier seit 2001 in einer Sammlung erklärt werden.



Birkbuschstraße 40-44, 12167 Berlin-Steglitz
Teltowkanalstraße 9, 12247 Berlin-Steglitz

Baujahr / Bauherr:	ab 1910, Gemeinde Steglitz u.a.
Architekt:	Hans Heinrich Müller u.a.
Denkmalschutz:	Einzeldenkmale und Denkmalbereich
Eigentümer heute:	Vattenfall Europe, Stromnetz Berlin
Nutzungen heute:	Umspannwerk: teilweise Leerstand, Kraftwerk: überwiegend Leerstand

Kommunale Selbstversorgung

Nach intensiven Diskussionen über die Chancen und die Wirtschaftlichkeit der kommunalen Selbstversorgung wurde 1910 mit dem Bau des Gebäudeensembles am Teltowkanal begonnen. Von einer Straßenbahnhalle im Blockinnenbereich **(3)** sind bis heute der Sockel und das abschließende Querschiff mit einer Werkstatt erhalten. Über eine schmale Betriebsstraße im Norden konnte das kommunal betriebene Eiswerk **(3)** angefahren werden, und an den Kanal wurde das Kraftwerk **(2)** gesetzt.

Das Kraftwerk Steglitz

Nach dem Vorbild von Georg Klingenbergs Kraftwerk-Prototyp in Heegermühle wurde das Kesselhaus des Kraftwerkes quer an das Maschinenhaus angeschlossen, das mit seinen hohen Giebeln die Anlage dominierte. Das Schalthaus wurde an die Längswand des Maschinenhauses gesetzt, so dass es zusammen mit dem Verwaltungsgebäude einen intimen, halboffenen Hof bildete. Insgesamt ergab sich aus den ziegelsichtigen Baukörpern unterschiedlicher Höhe und Ausrichtung, aus vertikal und horizontal gegliederten Fassaden, flankierenden Treppentürmen und Vorbauten, Apsiden und Pergolen ein malerisch zusammengefügtes Ensemble.

Knoten im Groß-Berliner Netz

Mit der Gründung von Groß-Berlin 1920 und der Übernahme durch die BEWAG verlor der Standort seine Eigenständigkeit. Die Elektrizitätsversorgung von Steglitz wurde in das stadtweite Versorgungsnetz eingebunden, und auch die Aufgaben der Steglitzer Verantwortlichen erweiterten sich. So übernahm der Ingenieur Martin Rehmer, bis dahin Leiter des Standortes, die Betriebsdirektion des neuen Unternehmens, und der Architekt Hans Heinrich Müller, der als Gemeindebaumeister den Bau des Kraftwerks ausgeführt hatte, plante nun am groß angelegten Bauprogramm der BEWAG mit.

Für die vermehrte Stromlieferung entstand Ende der 1920er Jahre an der Birkbuschstraße ein kleines Umspannwerk nach Plänen von Egon Eiermann. Dieses architektur- und unternehmensgeschichtlich bedeutende Werk wurde später in die Planungen für ein neues Umspannwerk einbezogen und bei dessen Bau 1939-42 überformt. Der große Neubau **(4)** ist das größte Umspannwerk nach dem großen Berliner Bauprogramm der 1920er Jahre. Seine Gestaltung entspricht den Vorstellungen der 1930er und 1940er Jahre.

Strominsel West-Berlin

Mit der politischen Teilung der Stadt wurde 1952 auch das Berliner Stromnetz getrennt. Die westliche Teilstadt war damit auf einen autonomen ‚Inselbetrieb' angewiesen, mit dem der Standort Steglitz zu einem technologischen Labor und Trendsetter avancierte. 1952 entstand hier die erste Freiluftschaltanlage für den Anschluss an das heutige Kraftwerk Reuter-West. Wenig später wurde das alte Kraftwerk auf Ölfeuerung umgestellt und dafür mit einer Reihe von Ölbehältern am Kanalhafen ausgestattet. Auf dem nicht mehr benötigten Kohlelagerplatz entstand 1959-60 die erste Westberliner Gasturbinenanlage **(1)**. Anfang der 1970er Jahre kam an der Teltowkanalstraße eine 110-kV-Innenraum-Schaltanlage **(5)** hinzu, und 1986 wurde als letzter Baustein die Batteriespeicheranlage **(6)** in Betrieb genommen, die bis zur elektrischen Wiedervereinigung die Frequenz im West-Berliner ‚Inselnetz' regelte und als Sofortreserve diente.

Elektrische Wiedervereinigung

Im Laufe der 1990er Jahre wurde West-Berlin wieder in das überregionale Stromnetz eingebunden. Das Kraftwerk und das Batteriespeichergebäude in Steglitz wurden stillgelegt, die Umspannanlagen sind zu Teilen weiter in Betrieb. Während für das Kraftwerk noch neue Nutzungen gesucht werden, steht das Batteriespeichergebäude dem 2001 gegründeten ‚Förderkreis zur Sammlung historischer Anlagenteile und Geräte aus der Technik der Strom- und Wärmeversorgung Berlins' zur Verfügung. Die Gruppe aus aktiven und ehemaligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Versorgungsunternehmens präsentiert mehr als 2.000 Exponate. Der Besuch und eine Führung durch die ehrenamtlich geführte Sammlung können per E-Mail angemeldet werden.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: Juni 2015



© Thorsten Dame



© Andreas Muhs



© Andreas Muhs

Titelbild: Das Maschinenhaus mit seinen hoch aufragenden Giebeln bildet die historische Dominante des Kraftwerksstandortes Steglitz.

Das erste Gasturbinenwerk West-Berlins, ausgeführt in gelbem Ziegel und Keramikplatten, prägt zusammen mit dem alten Kraftwerk die Silhouette des Standortes.

Das Steglitzer Umspannwerk von 1939-42 war das größte Umspannwerk, das auf das große Berliner Bauprogramm der 1920er Jahre folgte.

Die Batteriespeicheranlage war der ‚Herzschrittmacher' der West-Berliner Stromversorgung. Seit 2001 beheimatet das Gebäude eine Sammlung zur Geschichte der Berliner Stromversorgung.

Infos für Neugierige

Energie-Museum Berlin: Teltowkanalstraße 9, 12247 Berlin-Steglitz,
www.energie-museum.de
Besuch nur nach Voranmeldung:
info@energie-museum.de

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft" Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin

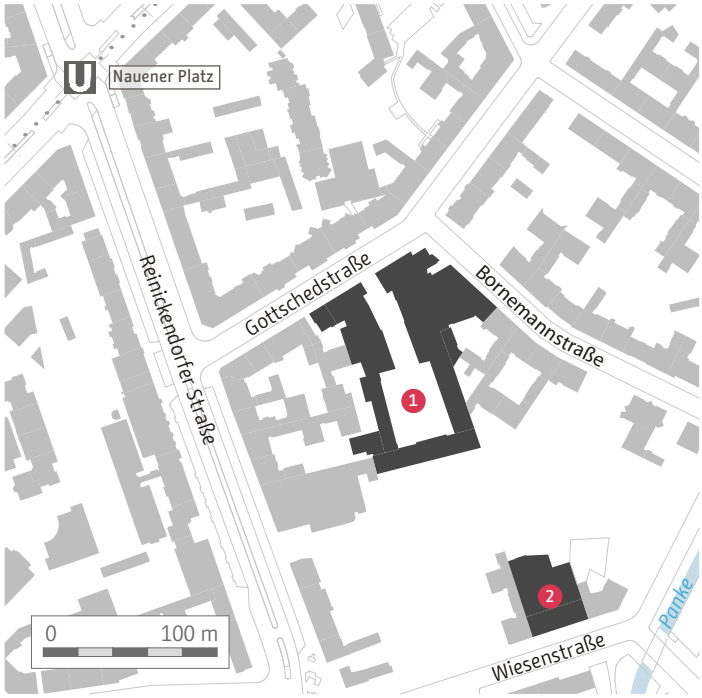


© Andreas Muhs

Gesundbrunnen

Rotaprint

Markant steht ein skulpturaler Betonturm an der Einmündung der Bornemann- in die Gottschedstraße – eine ungewöhnliche Landmarke in einem vom Gründerzeitbauten geprägten Quartier im Berliner Norden. 1957 bis 1959 wurde das auffällige Gebäude nach Plänen von Klaus Kirsten errichtet, einem 28-jährigen Architekten, dem das Berliner Traditionsunternehmen ‚Rotaprint' den Umbau und die Erweiterung ihrer aufstrebenden Fabrik im Wedding anvertraut hatte. Mit dem Beginn des Computerzeitalters geriet Rotaprint unter Druck – heute widerstehen auf dem Areal Modell-Projekte erfolgreich dem immobilienwirtschaftlichen Verwertungsdruck.



Gottschedstraße 4, Wiesenstraße 29
13357 Berlin-Mitte

Baujahr:	Fabrikhof: um 1905, Ausbau: 1950er
Bauherr:	Rotaprint AG
Architekten:	Klaus Kirsten, Otto Block u.a.
Denkmalschutz:	Einzeldenkmale und Denkmalbereich
Bodeneigentümer:	Stiftung Edith Maryon, trias Stiftung
Erbbaurecht:	ExRotaprint gGmbH, Wiesenstraße 29 eG
Nutzungen heute:	Kunst, Kultur, Soziales und Gewerbe

Erfolg und Druck gehören zusammen... ?

Die Erfolgsgeschichte von Rotaprint begann 1906, als die ‚Deutsche Maschinen Vertriebsgesellschaft' in der Sophienstraße ihre Kopiermaschine ‚Victoria' vorstellte. Schnell eroberte die Vervielfältigung von Kleinserien den Markt und brauchte eine größere Fabrik. Im Innenbereich des Baublocks zwischen Gottsched- und Wiesenstraße fand sich Raum für die Produktion und Entwicklung; den Blockrand säumten gründerzeitliche Miets-

häuser. 1922 wurde die erste Offsetdruckmaschine für Kleinformate vorgestellt, die im Folgejahr einen Elektromotor erhielt. Mit dem Erfolg firmierte das Unternehmen 1926 in ‚Rotaprint' um: Die neue Technik bestimmte das Selbstbild, und die einprägsame Marke war im In- und Ausland gut zu bewerben.

Drucken was das Zeug hält

Ihren Siegeszug durch die Büros von Verwaltungen und Unternehmen begann die kleine Druckmaschine in den 1920er Jahren, und als Lieferant ‚kriegswichtiger' Maschinen produzierte und verkaufte Rotaprint mit zugeteilten Zwangsarbeitern seine Offsetdrucker, bis die Bomben der Alliierten die Fabrik in Trümmer legten. Trotz der Zerstörung von rund 80% der Anlagen konnte die Fabrikation nach dem Krieg wieder aufgenommen werden. Die Wohngebäude an der Gottschedstraße waren verloren, und so rückte das Unternehmen 1951 mit neuen Fabrikgebäuden an die Straße vor. 1953 kamen neue Hallen in der Blockmitte hinzu, in denen rund 500 Mitarbeiter den Bau der Druckmaschinen vorantrieben und alte Handelsverbindungen aktivierten: Mehr als die Hälfte der Maschinen wurden exportiert – Rotaprint galt als Musterbetrieb der Westberliner Aufbauleistungen.

Ausdruck der 1950er Jahre

Bis zum Ende des Jahrzehnts verdoppelte der Betrieb seine Belegschaft und modernisierte die verbliebenen Altbauten. 1956 wurde der beschädigte Querriegel im Hof neu aufgebaut und von einem gläsernen Zeichensaal bekrönt. 1957 bis 1959 realisierte Klaus Kirsten zwei Turmbauten, die den knapp gewordenen Baugrund ausnutzten und als Landmarken für den Standort warben. Zur Reinickendorfer Straße stapelte der junge Architekt großzügig befensterte Betonkuben zu einem fünfgeschossigen Werkstattgebäude. An die Gottschedstraße setzte er einen zweiten Turm, der die Blockecke dominierte. Und an der Wiesenstraße entstand ein zweites Verwaltungsgebäude mit Montagehalle nach Plänen von Otto Block.

Der Druck einer neuen Zeit

In den 1970er Jahren veränderten neue Kopierer und Computer mit ihren kleinen Druckern die Büroarbeit und begannen, die bis dahin gebräuchlichen Offsetdrucker zu verdrängen. Rotaprint war angeschlagen; 1980 übernahm das Land Berlin und versuchte, einen Investor für den Betrieb zu finden. 1989 kam schließlich der Konkurs, und neue Pläne für die Nutzung wurden aufgelegt. Der nördliche Teil der Fabrik mit den Neubauten von Klaus Kirsten und einigen Altbauten **(1)** wurde unter Denkmalschutz gestellt. Im Süden blieb nur der Komplex von Otto Block erhalten **(2)**. Auf einem Großteil der beräumten Fläche entstand 2006 ein Supermarkt; Klaus Kirstens Werkstattturm wurde damit in die zweite Reihe gestellt.

Den Druck rausnehmen

Nach langen Verhandlungen erwarb 2007 die gemeinnützige GmbH ExRotaprint das Erbbaurecht an dem nördlichen Denkmalbereich in der Gottschedstraße, der Boden ist Eigentum der Stiftungen trias und Edith Maryon. 2009 übernahm eine Künstlergenossenschaft ebenfalls mittels eines Erbbaurechtsvertrages mit der Stiftung Edith Maryon das denkmalgeschützte Gebäude in der Wiesenstraße 29. ExRotaprint und die Genossenschaft realisieren Nutzungs- und Bewirtschaftungskonzepte, mit denen der Standort gemeinsam mit den Stiftungen aus immobilienwirtschaftlichen Verwertungsmechanismen herausgelöst wurde.

Die auf Mitbestimmung und Kooperation abgestimmten Projekte von ExRotaprint und die sensibel auf den Bestand abgestimmten Erneuerungs- und Erhaltungsarbeiten gelten als best-practice in der Weiterentwicklung des industriellen Erbes in Berlin.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: Juni 2015



© ExRotaprint gGmbH


© ExRotaprint gGmbH



© ExRotaprint gGmbH, Foto: Carsten Eisfeld

Titelbild: Der markante Betonturm an der Blockecke Bornemann- / Gottschedstraße ist eine ungewöhnliche Landmarke in dem Gründerzeit-Quartier im Berliner Norden.

Die Nutzungs- und Bewirtschaftungskonzepte von ExRotaprint gelten über Berlin hinaus als Best-Practice.

Mit Blick auf das Rasenrondell arbeiteten in den 1950er Jahren die Ingenieure an ihren Zeichenbrettern und machten der Anteil geistiger Arbeit an der Entwicklung der Druckmaschinen sichtbar.

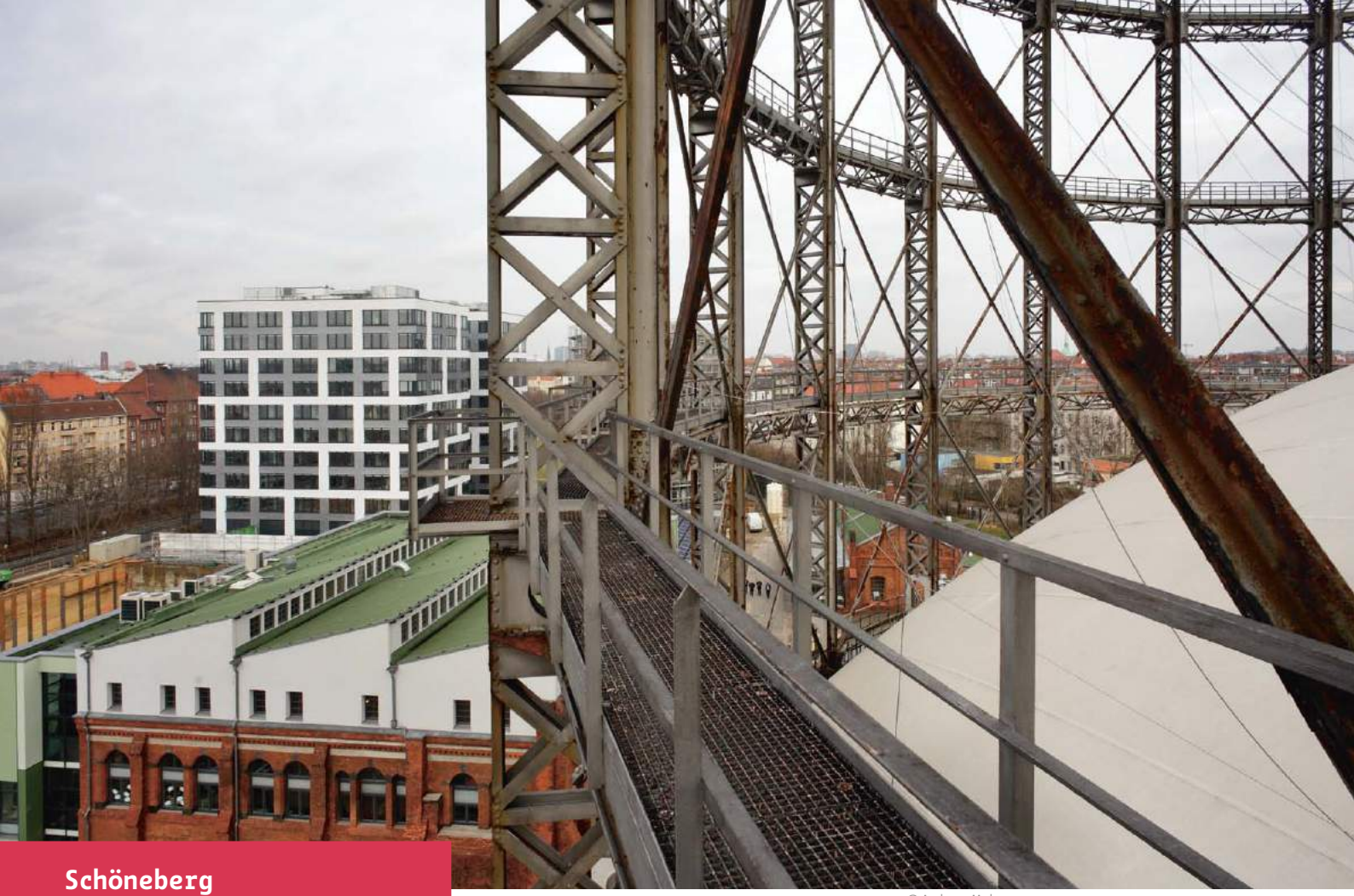
In der Kantine von ExRotaprint begegnen sich die Akteure der am Standort verankerten künstlerischen, sozialen und gewerblichen Projekte.

Infos für Neugierige

ExRotaprint gGmbH:
Gottschedstraße 4, 13357 Berlin,
www.exrotaprint.de

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft" Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE ...eine Chance durch Europa!
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin

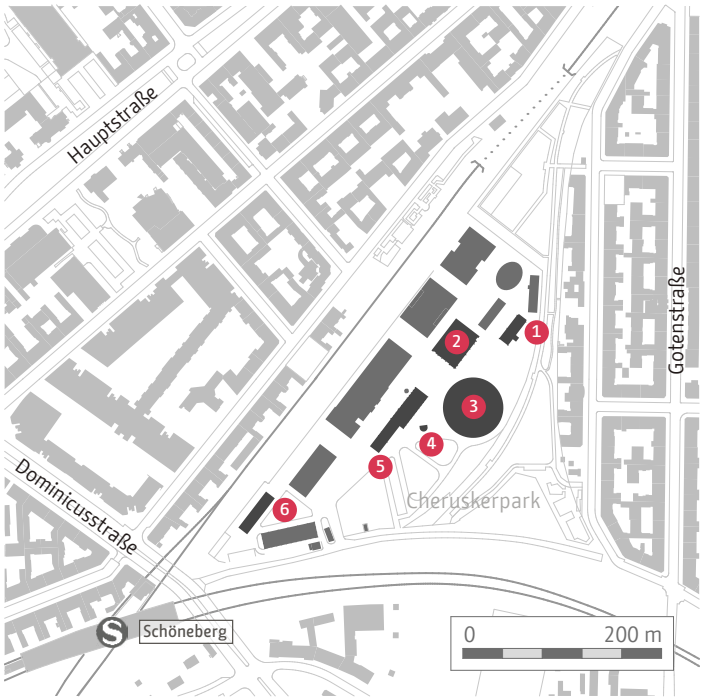


© Andreas Muhs

Schöneberg

Gaswerk Schöneberg

Schon ein Jahr nach der Gründung der ‚Imperial Continental Gas Association' (ICGA) 1824 in London waren mit Hannover und Berlin zwei Kunden gefunden, die mit der in England weit entwickelten Gastechnik die Straßenbeleuchtung ihrer Innenstädte modernisieren wollten, ohne das wirtschaftliche Risiko tragen zu müssen, das die noch junge Technik mit sich brachte. Als Großinvestition entstand ab 1871 das Gaswerk in Schöneberg, das bis heute hervorragende Verkehrsverbindungen garantiert. Den Themen Energie und Mobilität sind auch die Nutzer des heutigen EUREF-Campus verpflichtet, der als neuer Standort schrittweise entwickelt wird.



Torgauer Straße 12-15
10829 Berlin-Schöneberg

Baujahr / Bauherr:	ab 1871 / ICGA
Planung:	L. G. Drory, R. Cramer, A. Messel u.a.
Denkmalschutz:	Einzeldenkmale und Denkmalbereich
Eigentümer heute:	EUREF AG
Nutzung heute:	Büro- und Wissenschaftsstandort

Technik und Kapital aus England

Im 1825 aufgesetzten Vertrag mit dem preußischen Innenministerium garantierte die ICGA, die Finanzierung, den Bau und den Betrieb der Gaswerke und Leitungsnetze zu übernehmen; im Gegenzug wurden dem Privatunternehmen die Abnahme von ‚Leuchtgas' zu festgesetzten Preisen, eine Konzession zur Nutzung öffentlichen Landes und ein Monopol bis 1847 versprochen. Das Vorgehen wurde 1853 mit der ‚Berlin Waterworks Company' und 1884 mit der ‚Deutschen Edison-Gesellschaft' wiederholt, obwohl es mit der ICGA schon bald Probleme gab. In

nur vier Jahren hatte die ICGA ein Gaswerk in der Gitschiner Straße errichtet, die Leitungen verlegt und zwei Drittel der Öllampen in den Straßen der Innenstadt auf Gas umgerüstet oder neue Laternen aufgestellt – neuen Betriebsregeln und einer Ausweitung der Versorgungsgebiete wollte sie nur entsprechen, wenn die Stadt ihren Vertrag verlängern und neuen Preisabsprachen zustimmen würde.

Städtische Konkurrenz

Der Streit zog sich – und die Stadt entschied, eigene Gaswerke zu bauen, die sie jedoch erst mit dem Auslaufen des Monopols der ICGA in Betrieb nehmen konnte. Dann lieferten sich die Stadt und das Unternehmen einen erbitterten Wettbewerb, bis der Preiskampf für eine so hohe Gasnachfrage sorgte, dass beide gute Geschäfte machten und in rationalisierte Großanlagen investierten. Die ICGA errichtete 1871 das Gaswerk Schöneberg auf einem Grundstück, das wegen der Bahnanbindungen leicht mit Kohlen versorgt werden konnte. Neben dem Retortenhaus und dem Reinigungsgebäude **(6)** entstanden Werkstätten, Büros und Wohnungen; ein Novum war der Teleskopgasometer ohne Backsteinummantelung. Er wurde 1877 durch einen zweiten Behälter ergänzt, der mit 35.000 m^3 mehr als die vierfache Gasmenge fasste.

Drory, Cramer und Messel

Zu Beginn der 1890er Jahre wurde das ganze Werk noch einmal umgeplant und vergrößert: Leonhard George Drory verantwortete das betriebliche Layout, der Ingenieur Richard Cramer den konstruktiven Teil und der Architekt Alfred Messel die Formen und Fassaden. Das Maschinen- und Kesselhaus mit dem markanten Wasserturm **(5)** und ein Teil des großen Retortenhauses **(2)** belegen die Qualität, mit denen die ICGA ihre Werksbauten ausführen ließ. 1898 wurden das Retortengebäude und die Reinigungsanlage noch einmal vergrößert, 1900 folgte eine neue Schmiede **(1)**, 1904 neue Werkstätten. 1908 produzierte der Standort am Tag 200.000 m^3 Gas – eine Leistung, der die beiden alten Gasbehälter nicht mehr entsprachen. So errichtete die ‚Berlin-Anhaltische Maschinenbau AG' (BAMAG) einen neuen, rund 80 m hohen Teleskopgasbehälter **(3)**, der mit einem Fassungsvermögen von 160.000 m^3 zu den größten Gasometern in Europa zählte.

Feindliche Übernahme

Kaum drei Jahre nach der Inbetriebnahme musste die ICGA in Liquidation gehen, denn es war Krieg – und kein englisches Unternehmen sollte in Berlin Geschäfte machen. 1918 kaufte der Kreis Teltow den Standort, dann ging er an die ‚Deutsche Gasgesellschaft AG' und erst spät an die Stadt: 1940 übernahm Berlin das Gaswerk Schöneberg, das über Jahrzehnte im Wettbewerb mit den eigenen Anlagen der kommunalen GASAG gestanden hatte. Aufgrund schwerer Kriegsschäden fiel 1946 der Entschluss, die Anlagen stillzulegen. Der Gasometer blieb bis 1995 in Betrieb; hinzu kamen eine Zentralwerkstatt und ein GASAG-Schulungszentrum.

Der EUREF-Campus

2007 kaufte die Berliner EUREF AG das mittlerweile denkmalgeschützte Gelände; seit 2009 siedeln sich hier Unternehmen und Forschungseinrichtungen an, die sich im Themenfeld Energie und Mobilität etablieren wollen. In das Stützgerüst des Gasometers soll ein Hochhaus eingesetzt werden, auf Freiflächen und an Stelle jüngerer Bauten entstehen energetisch optimierte Bürohäuser. Die denkmalgeschützten Gebäude dienen als Begegnungsorte für den Campus und mit der Geschichte: Im Kessel- und Maschinenhaus ist neben der Technischen Universität ein Café untergebracht, in der Schmiede ein Restaurant, im Retortenhaus Veranstaltungsräume und im kleinen Schleusenhaus **(4)** der ‚Info-Point' des wachsenden Standorts.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: Juni 2015



© Andreas Muhs



© Andreas Muhs



© Andreas Muhs

Titelbild: Der rund 80 Meter hohe Gasometer dient dem Standort bis heute als Landmarke.

Das Maschinen- und Kesselhaus mit dem markanten Wasserturm

Das große Retortenhaus mit neuen Anbauten

Die Alte Schmiede mit Restaurant-Außenfläche

Infos für Neugierige

Literatur: Lepiorz, Stephan; Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg (Hg.): Das Gaswerk Schöneberg in der Torgauer Straße, Berlin 2005.
Euref-Campus: www.euref.de

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft" Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE ...eine Chance durch Europa!
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin

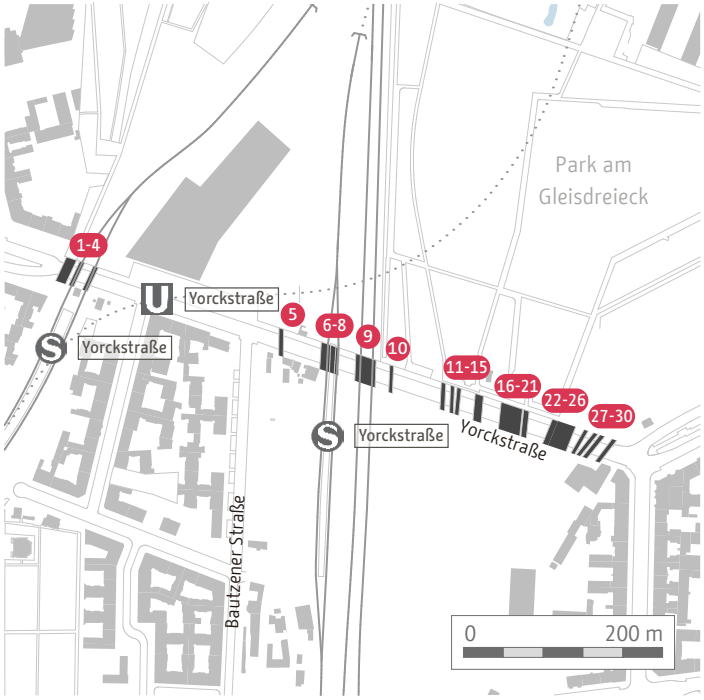


© Andreas Muhs

Schöneberg

Yorckbrücken

Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts wuchs Berlin zu einer der größten Metropolen des europäischen Festlands heran. Für die Potsdamer und Anhalter Eisenbahn bedeutete dies jedoch nicht nur steigende Passagier- und Frachtzahlen, sondern auch einen Interessenskonflikt mit der Berliner Stadtplanung. Durchkreuzte doch das Expansionsstreben der Eisenbahngesellschaften buchstäblich die ursprüngliche Lennésche Planung für die städtische Gestaltung des Berliner Südens. Das Resultat dieses Konfliktes ist mit dem bemerkenswerten Brückenensemble entlang der Yorckstraße noch heute zu erfahren.



Yorckstraße
10965 Berlin-Schöneberg

Baujahr:	ab den 1870/80er Jahren
Bauherren:	diverse Bahngesellschaften
Denkmalschutz:	Einzeldenkmal, ohne die Neubauten nach 1945
Eigentümer:	Deutsche Bahn AG, Land Berlin
Nutzung heute:	Eisenbahn, Fußgänger

Stadtplanung für den Süden Berlins

Der Gartenarchitekt Peter Josef Lenné wurde ab 1839 mit der städtebaulichen Planung für die damalige Residenzstadt Berlin beauftragt. Die Planungen umfassten auch die Schöneberger und Tempelhofer Feldmark, welche erst 1861 zu Berlin eingemeindet wurden. 1844 legte Lenné einen Bebauungsplan vor, der in diesem Gebiet einen in Ost-West-Richtung verlaufenden boulevardartigen Prachtzug vorsah, den sogenannten „Generalszug“, der aus einer Reihe von Straßen und Plätzen bestehen

und nach Feldherren und Schlachten der Befreiungskriege benannt werden sollte. Der Generalszug war auch Bestandteil des Bebauungsplans von James Hobrecht, der 1862 in Kraft trat. Zu dieser Zeit war jedoch bereits abzusehen, dass eine geradlinige Durchführung des Straßenzuges nicht realisierbar sein würde.

Expansion der Eisenbahn

Bereits seit ihrer Eröffnung 1838 beziehungsweise 1841 hatten die Potsdamer und die Anhalter Eisenbahngesellschaften ihre jeweiligen Anlagen immer wieder erweitert. Anfang der 1860er Jahre wurde jedoch klar, dass nur eine grundlegende Neuorganisation der Bahnhöfe den steigenden Verkehrsanforderungen gerecht werden konnte. Hierzu sollten der Personen- und Güterverkehr getrennt werden und im Zuge dessen südlich des 1845 bis 1850 angelegten Landwehrkanals zwei neue große Güterbahnhöfe entstehen. Um diese Planungen realisieren zu können, benötigten die Bahngesellschaften jedoch ein weitläufiges Areal, das nicht durch den Generalszug oder andere Straßen zerteilt werden durfte.

Der Kompromiss

Nach langwierigen Verhandlungen wurde schließlich der Bebauungsplan 1868 abgeändert und der Generalszug im Bereich der Bahnhöfe rund 380 Meter nach Süden verschoben. Damit hatten die Potsdamer und Anhalter Eisenbahn ihre Forderungen durchgesetzt. Im Gegenzug wurden die Bahngesellschaften aber dazu verpflichtet, die Kreuzung von Schienen- und Straßenverkehr auf unterschiedlichen Niveaus zu realisieren. Die Anhalter Eisenbahn legte hierfür das gesamte Bahnareal zwischen Landwehrkanal und den späteren Yorckbrücken um drei bis vier Meter höher.

Die Fundamentierungsarbeiten für die Brücken der Anhalter Bahn begannen laut einem Geschäftsbericht 1873. Die älteste heute noch erhaltene Brücke 5 der Dresdner Bahn wurde vermutlich 1875 errichtet. Diese Bahngesellschaft war Anfang der 1870er Jahre auf das Areal hinzugekommen. Die Brücken der Potsdamer Bahn entstanden hingegen erst in der Zeit nach deren Verstaatlichung 1880.

Die Yorckbrücken heute

In der Blütezeit des Eisenbahnareals um das Gleisdreieck überspannten mehr als 40 Eisenbahnbrücken die Yorckstraße. Heute sind es dagegen „nur“ noch 30. Die Brücken 3, 4, 7 und 8 werden von der S-Bahn befahren. Für die Verbindung zum neuen Berliner Hauptbahnhof entstand ab 1995 die viergleisige Brücke 9. Die Museumsbahn des Deutschen Technikmuseums rollt über die Brücke 21. Die restlichen historischen Brücken im Bereich der Potsdamer (1-4), der Dresdner (5-10) und der Anhalter Bahn (11-30) werden hingegen nicht mehr für den Eisenbahnverkehr genutzt. Teils seit den 1940er Jahren nicht mehr adäquat instandgesetzt, weisen diese zurzeit einen schlechten Erhaltungszustand auf. Zwischenzeitlich wurde daher sogar der Abbruch der Brücken diskutiert.

Neue Verbindungen

2011/13 eröffnete der Park am Gleisdreieck auf dem seit der deutschen Teilung weitestgehend verwaisten Bahnareal. Damit ergab sich auch eine neue Perspektive für die Erhaltung und Nutzung der historischen Yorckbrücken. Als Verbindung zwischen dem Park am Gleisdreieck und dem sich weiter südlich fortsetzenden Nord-Süd-Grünzug sollen die Brücken zukünftig eine gefahrlose Überquerung der viel befahrenen Yorckstraße für Radfahrer und Fußgänger ermöglichen. In einem ersten Schritt wurde bereits 2014 die Brücke 10 provisorisch für den Verkehr freigegeben. Die Sanierung drei weiterer Brücken soll noch 2015 beginnen.

Text: Nico Kupfer
Redaktionsstand: Juni 2015


© Andreas Muhs


© Andreas Muhs


© Andreas Muhs

Titelbild: „Keine Rinderzucht auf Regenwaldboden“ – die Yorckbrücken als Kreuzberger Blackboard.

Die 2012 sanierte Brücke 5 der ehemaligen Dresdner Bahn

Verziertes Trägergelenk über einer der sogenannten Hartung’schen Säulen aus Gusseisen. Brücke 11 von 1905

Eine der Yorckbrücken (10) dient heute als Verbindung zwischen dem Park am Gleisdreieck und dem Flaschenhalspark.

Infos für Neugierige

Deutsches Technikmuseum:
Trebbiner Straße 9, 10963 Berlin,
www.sdtb.de

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft“ Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin

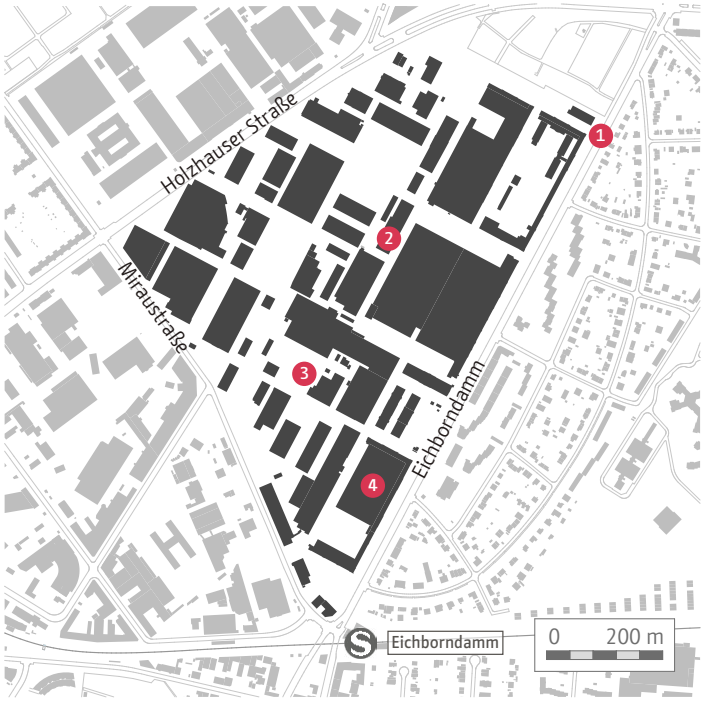


© Andreas Muhs

Reinickendorf

Deutsche Waffen- und Munitionsfabriken, DWM

Der riesige Industriestandort in Borsigwalde ist in seiner Entwicklung und Nutzung eng mit der deutschen Militär- und Politikgeschichte verbunden: Zweimal versorgten die hier angesiedelten Rüstungsbetriebe deutsche Soldaten mit Waffen und Munition; zweimal wurden die Unternehmen von der Entente und den Alliierten verpflichtet, ihre Produktion auf zivile Güter umzustellen. Heute wird ein Teil der Gebäude von Archiven genutzt, die der Geschichte und der Erinnerung verpflichtet sind. Und im Zentrum des Areals ist die aktive industrielle Produktion mit einem Hersteller von Messingstangen, Profilen und Drähten weiter vertreten.



Eichborndamm 105-177, Miraustraße 10-42
13403 Berlin-Reinickendorf

Baujahr / Bauherr:	ab 1906 / DWM
Architekten:	Paul von Gontard, Alfred Kühn u.a.
Denkmalschutz:	Einzeldenkmale und Denkmalbereich
Eigentümer heute:	unterschiedlich, Einzelgründstücke
Nutzungen heute:	Archive, Produktion, Gewerbepark

Aufrüstung am Stadtrand

Schon in den 1870er Jahren hatte Ludwig Loewe mit dem Waffenbau in Berlin begonnen; 1896 gründete er mit den ‚Mauser-Werken' und der ‚Deutschen Metallpatronenfabrik AG' aus Karlsruhe die ‚Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken'. Auf der Suche nach Expansionsmöglichkeiten folgte das Unternehmen dem Zug der Berliner Industrie an den Stadtrand. Nördlich des Charlottenburger Weges, dem heutigen Eichborndamm, fand sich ein mehr als 30 Hektar großes, noch unbebautes Grundstück, das günstig an der Berlin-Kremmener-Eisenbahn

lag, mit einem eigenen Gütergleis erschlossen werden konnte und mit dem 1894 eröffneten Bahnhof auch für die Mitarbeiter gut erreichbar war.

900 Meter Front

Die Planung des neuen Standortes übernahm Paul von Gontard, DWM-Generaldirektor und Sproß einer renommierten Berliner Architektenfamilie. Der Auftrag für die Ausführung ging an den Baukonzern Boswau & Knauer. Schrittweise wurde das Grundstück von Süden nach Norden bebaut, bis eine 900 Meter lange Fabrikfront die Straße säumte. Neben Werkstätten, einem kleinen Betriebskraftwerk, Verwaltungs- und Sozialgebäuden entstand 1906 bis 1907 die erste große Sheddachhalle mit einem zweigeschossigen Mantelbau. Diese Kombination bewährte sich und kam in der Folge mehrfach zur Ausführung. Der Erstling wurde 1912 nach Plänen des Architekten Alfred Kühn auf eine Gesamtlänge von 220 Metern erweitert und mit einem kräftigen Eckturm versehen – ein städtebaulicher Auftakt der großen Anlage mit Blickbeziehung zum Bahnhof Eichborndamm.

Der Vertrag von Versailles

Von 1915 bis 1918 mit Energie vorangetrieben, brach der Ausbau der Fabrik mit Ende des Krieges jäh ab. Der Vertrag von Versailles untersagte die Waffenproduktion in Deutschland, und das große Werk musste seine Produktion umstellen. Unter der Firmierung ‚Berlin-Karlsruher Industriewerke AG' stellte es nun unter anderem Haushaltsgeräte, Bestecke und Kugellager her. 1928 übernahm Günther Quandt den maroden Betrieb; er straffte die Produktion, legte unrentable Teile still und vermietete den großen Hallenkomplex im Süden an ‚General Motors'.

Der Zweite Krieg

Mit den Kriegsvorbereitungen der Nationalsozialisten wurde der Standort erneut für die Waffenproduktion aktiviert, die ab 1936 auch wieder unter der alten Firmierung DWM geführt wurde. Entlang der Miraustraße im Norden wurde das Fabrikareal erweitert, und neben der DWM produzierten jetzt auch die ‚Mauserwerke' und die ‚Dürener Metallwerke' am Standort in Borsigwalde. Um das Fabrikgelände herum wurden mehrere Zwangsarbeiterlager gebaut, ein weiteres am Bahnhof Schönholz.

Zivil(isiert)e Nutzungen

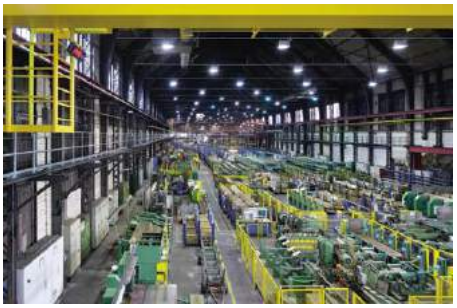
Nach 1945 wurde die Waffenproduktion für immer eingestellt. Im Norden der Fabrik zog die ‚Deutsche Dienststelle' **(1)** ein, die hier bis heute die Bestände der ‚Wehrmachtsauskunftstelle für Kriegsverluste und Kriegsgefangene' (WASt) betreut. Für die verbliebene Produktion wurden wieder zivile Produkte und eine zivile Firmierung gesucht. Das Kürzel DWM wurde beibehalten, stand jetzt aber für ‚Deutsche Waggon- und Maschinenfabriken GmbH'. Der Betrieb bekam in den Folgejahren unter anderem Aufträge der Berliner U-Bahn und stellte Karosserien für die Doppeldeckerbusse der BVG her. In den 1970er Jahren zog die Batteriefabrik ‚Varta' auf das Gelände und baute in den zweigeschossigen Mantelbau an der Südspitze eine neue Halle. Nach der Stilllegung und einer einjährigen Umbauphase zog hier im Juli 2011 das Berliner Landesarchiv **(4)** ein; der denkmaldienliche Umbau erhielt den Bauherrenpreis des Bezirks.

Mit dem Landesarchiv, der ‚Deutschen Dienststelle' und dem Berlin-Brandenburgischen Wirtschaftsarchiv **(2)** ist die ehemalige Waffenfabrik heute ein wichtiger Baustein in der Berliner Forschungslandschaft. In den übrigen Teilen haben sich Einzelhandel, Werkstätten, kleinere Betriebe und Sportstätten angesiedelt. Im Zentrum vermittelt ein Werk der KME Brass Germany GmbH **(3)** einen Eindruck von dem ursprünglich produktionsgeprägten Charakter des Gesamtareals.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: Juni 2015



© Andreas Muhs



© Andreas Muhs



© Andreas Muhs

Titelbild: Die charakteristische Hauptfront der DWM-Fabriken entstand 1912 im Zuge einer Erweiterung von Gebäuden aus der Aufbauphase des Standortes 1906 bis 1907.

Nördliche Miraustraße: Die Neubauten der 1930er und 40er Jahre wurden im Gegensatz zu den früheren Gebäuden als schlichte Ziegelbauten ausgeführt.

Im Zentrum des ehemaligen DWM-Areals stellt heute ein Werk der KME Brass Germany GmbH Messingstangen, Profile und Drähte her.

Das Varta-Haus bekam 2011 mit dem Landesarchiv einen neuen Nutzer. Beim Umbau wurde eine Klimatechnik installiert, die auf die wertvollen Bestände abgestimmt ist.

Infos für Neugierige

Landesarchiv Berlin:
www.landesarchiv-berlin.de
Berlin-Brandenburgisches Wirtschaftsarchiv: www.bb-wa.de
App zu Zwangsarbeit: www.berliner-geschichtswerkstatt.de/app.html

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft" Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE ...eine Chance durch Europa!
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin

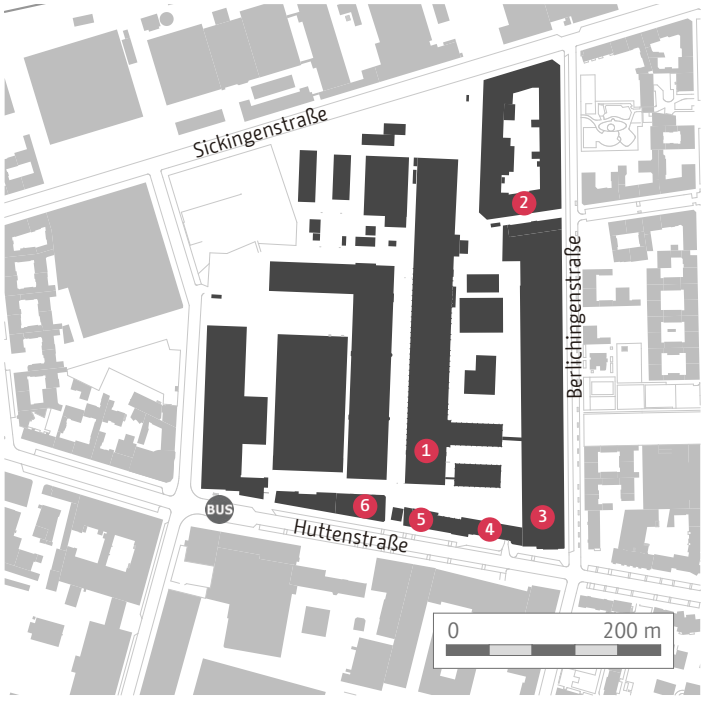


© Andreas Muhs

Beusselkiez

AEG-Turbinenfabrik

Die 1909 von Peter Behrens für die AEG erbaute Turbinenfabrik ist das bekannteste Wahrzeichen der „Elektropolis Berlin“ und Teil eines riesigen Baublocks, an dem bis heute Industriegeschichte geschrieben wird. Was in hochtechnisierten Feldern selten ist, ist hier geglückt: Seit mehr als einhundert Jahren produziert der Standort kontinuierlich Turbinen für Abnehmer in aller Welt. Den Anfang machte Ludwig Loewes ‚Union Elektricitäts-Gesellschaft‘, die 1904 in der AEG aufging. Diese wiederum führte 1969 ihre Kraftwerkssparte mit Siemens in der ‚Kraftwerk Union AG‘ zusammen, die 1977 vollständig ins Portfolio von Siemens überging.



Huttenstraße 12-16
10553 Berlin-Moabit

Baujahr / Bauherren:	ab 1896 / UEG und AEG
Architekten:	Theodor Rönn, Johannes Kraaz, Peter Behrens u.a.
Denkmalschutz:	Einzeldenkmale und Denkmalbereich
Eigentümer heute:	Siemens
Nutzung heute:	Turbinenfabrik

Die Lizenz zur Turbine

Ludwig Loewe & Co hatte 1888 ein großes Grundstück auf der Nordseite der Huttenstraße erworben. Der westliche Bereich war der Werkzeugmaschinenfabrik vorbehalten, im Ostteil arbeitete die ‚Union Elektricitäts-Gesellschaft‘, die Loewe 1892 mit Thyssen und der Thomson-Houston Electric Company aus den USA gegründet hatte. Anfang des 20. Jahrhunderts setzte die deutsche Elektro-Krise ein: Viele Unternehmen und die beteiligten Banken gerieten durch die Verdichtung auf dem Markt und steigende

Preise in Schwierigkeiten und mussten aufgeben. Die UEG ging 1903 mit der AEG eine Interessengemeinschaft ein; im Folgejahr kam es zur Fusion. Dabei übernahm die AEG nicht nur den Standort, sondern auch die Techniken, Patente und Lizenzen der UEG, von denen insbesondere die Curtis-Dampfturbine großes Potential versprach. Lizenzgeber für diese Turbine war General Electric aus den USA, mit der die AEG unverzüglich neue Verträge aushandelte und Marktabsprachen traf.

Bauen mit Botschaft

Am Standort Huttenstraße konzentrierte die AEG ihre Turbinenproduktion. Als die Nachfrage nach den neuen Turbinen immer weiter stieg, reichten Um- und Anbauten an der noch von dem Architekten Theodor Rönn für die UEG errichteten Turbinenhalle **(1)** bald nicht mehr aus. Dringend mussten die Produktion umfassend neu geordnet und die Fabrik massiv ausgebaut werden. Zwischenzeitlich hatte die AEG den Architekten Johannes Kraaz mit dem Bau einer neuen Glühlampenfabrik **(2)** beauftragt, aber er schien auf lange Sicht nicht der richtige Mann, um den Gebäuden einen werbenden Mehrwert zu verleihen.

So verpflichtete das Unternehmen 1907 schließlich den Architekten Peter Behrens als ‚künstlerischen Beirat'. Er übernahm die konsistente Gestaltung von Fabrikaten, Werbematerialien und Ausstellungsbauten, platzierte die AEG als starke Marke auf dem Weltmarkt und richtete zugleich ein Integrationsangebot an die Mitarbeiter. Darüber hinaus plante er 1908 das neue Maschinenhaus für das Betriebskraftwerk in der Huttenstraße, das den wachsenden Energiebedarf am Standort befriedigte und zugleich als Ausstellungsgebäude für die neuen Turbinen diente.

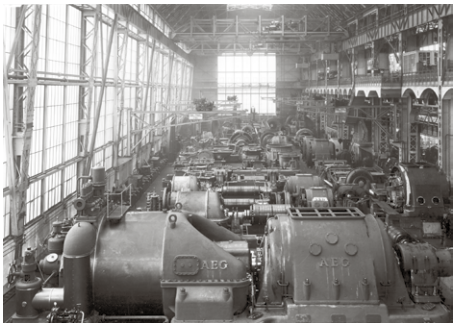
Das Signet einer Neuen Zeit

Nach den ersten Erfolgen und der Anerkennung durch Kaiser Wilhelm II betraute die AEG Peter Behrens mit einem großen Bauprogramm an all ihren Standorten. Der Erstling aus dieser Serie war die im Winter 1909 fertiggestellte Turbinenhalle in Moabit **(3)**. Mit den typischen Materialien der Industrie – Eisen, Glas und Beton – war Behrens hier der erste große Entwurf für die AEG gelungen, und die Fachwelt und die Kulturszene waren begeistert. Bis auf den am Bau beteiligten Tragwerksplaner Karl Bernhard, dem die Giebelseite zu viel Design und zu wenig vom Tragwerk zeigte, sahen die Rezensenten in der Halle nicht nur die ideale Verkörperung des industriellen Unternehmens, sondern auch eine neue Besucherattraktion der Stadt. Für sie war Berlin Vorreiter einer neuen ‚Industriekultur' und die Bauten von Messel und Behrens das Signet der neuen Zeit: „Es wird nicht lange dauern," so der Kritiker Karl Scheffler, „und der Baedecker wird eine Gattung von Gebäuden, die früher nicht der Beachtung wert schienen, mit einem Sternchen versehen."

Der Arbeit verpflichtet

Für den Bau von Gasturbinen wurde Behrens' Halle zwischen 1969 und 1971 ein zweites Mal verlängert und an den unauffälligen Erweiterungsbau von 1939 bis 1941 ein Wucht- und Schleuderbunker angefügt. An das Seitenschiff war bereits 1957 ein Verwaltungsgebäude **(4)** gesetzt worden, durch dessen Tordurchfahrt ein Blick in den Betriebshof möglich ist. Dort zeigt sich, dass hier bis heute intensiv gearbeitet wird. Entlang der Huttenstraße nutzt Siemens die Altbauten von Loewe und der UEG **(5+6)**, an der Wiebestraße und im Blockinnenbereich wurden Neubauten für die Entwicklung, Verwaltung und Produktion errichtet. Und auch die ehemalige Glühlampenfabrik von Johannes Kraaz ist weiterhin der Arbeit verpflichtet: In das denkmalgeschützte Gebäude ist ein ‚Jobcenter' der Bundesagentur für Arbeit eingezogen.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: Juni 2015



© Siemens AG


© Andreas Muhs


© Andreas Muhs

Titelbild: Die AEG-Turbinenhalle von Peter Behrens ist einer der bekanntesten Meilensteine in der Architektur- und Industriegeschichte des 20. Jahrhunderts.

Blick in die laufende Produktion in der Turbinenhalle, Innenaufnahme von 1912

Die rationale Glasfassade auf der Hofseite der Turbinenhalle

Die Alte Turbinenhalle von Theodor Rönn wurde schnell zu klein, um die große Nachfrage zu befriedigen.

Buchtipp für Neugierige

Buddensieg, Tilmann (Hg.): Industriekultur. Peter Behrens und die AEG. 1907-1914, Berlin 1979

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft" Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE ...eine Chance durch Europa!
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin

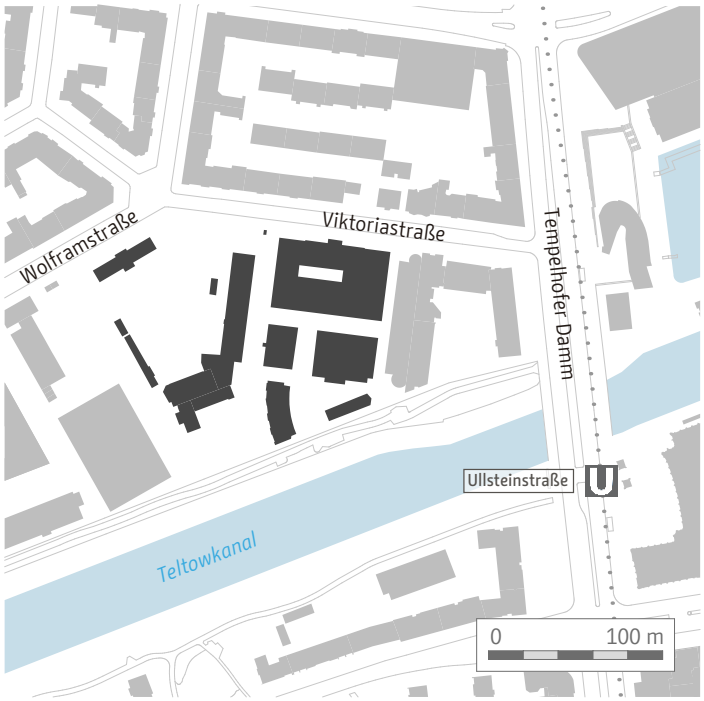


© Andreas Muhs

Tempelhof

UFA-Fabrik

Schon früh war Berlin zur Filmstadt geworden: 1895, im Jahr der ersten Filmvorführung der Brüder Lumière in Paris, präsentierten Max und Emil Skladanowsky in Pankow ihr neues Bioskop. Im Saal der Gaststätte Feldschlösschen zeigten sie einen Film, den sie zuvor im Garten des Lokals aufgenommen hatten. Vom autoreferentiellen Dokumentarfilmabend bis zur deutschen ‚Traumfabrik' war es ein langer Weg, der in Berlin eng mit dem Namen UFA verknüpft ist. Die mit Abstand dunkelste Etappe war die NS-Zeit mit ihrer Propaganda, doch entstand auf den Ruinen des Standortes Viktoriastraße mitten im Kalten Krieg ein neues ‚Traumlabor'.



Viktoriastraße 10-18
12105 Berlin-Tempelhof

Baujahr / Bauherr:	ab 1921 / AG für Filmfabrikation
Architekt:	Otto Kohtz u.a.
Denkmalschutz:	nein
Eigentümer heute:	Land Berlin; Pächter: Internationales Kultur Centrum ufaFabrik e.V.
Nutzungen heute:	Kulturzentrum, Ökologie, Soziales

Mit Macht und Geld zur Filmstadt Berlin

Der Impuls zur Gründung der ‚Universum-Film Aktiengesellschaft', kurz UFA, kam aus der Politik und der Hochfinanz. Im Sommer 1917 regte Erich Ludendorff zur Unterstützung der deutschen Filmwirtschaft und Kriegspropaganda die Gründung einer vom Reich geförderten Filmgesellschaft an, die mit Hilfe der Deutschen Bank ein finanzielles Fundament erhielt. Das Ziel: Bestehende Unternehmen bündeln und möglichst schnell in die Filmproduktion, den Verleih und die Aufführung einsteigen.

Die Filmstudios

Das produktive Zentrum der UFA lag in der Oberlandstraße 26-35. Die ersten Gebäude plante Bruno Buch, der sich als Architekt für Industriebauten einen guten Ruf erarbeitet hatte. Auf einen zweigeschossigen Sockel mit Räumen für die Requisiten, Garderoben, Filmwerkstätten und Kopierräume setzte er hohe Glashäuser, in denen die Filme bei Tageslicht gedreht wurden. Als im Verlauf der 1920er Jahre der Tonfilm den bis dahin üblichen Stummfilm abzulösen begann, wurden die Geräusche der Ringbahn und des Flughafens zum Problem. Der Architekt Otto Kohtz übernahm den Umbau und versah die Glashäuser mit einem auf Pfeilern aufgeständerten Backsteinmantel und einer Abdeckung aus Bimsbetonplatten. In den nun völlig abgedunkelten Studios wurde von jetzt an mit Kunstlicht gearbeitet.

Die AFIFA-Fabriken

Für die technische Nachbearbeitung der Filme, die anfänglich im Sockelbau der Studios untergebracht war, bot sich ab 1921 die ‚Aktiengesellschaft für Filmfabrikation' (AFIFA) an, die ein Grundstück in der Viktoriastraße 10-18 bezogen hatte. Die AFIFA lag in unmittelbarer Nähe zu den Studios und konnte das gesamte Spektrum von der Filmentwicklung, über den Schnitt bis zur Herstellung der Kopien und die Vorführung in einem eigenen Kinosaal übernehmen. Später kamen neue Studios für die Nachvertonung hinzu, so dass der Standort schließlich dicht mit ein- und zweigeschossigen Gebäuden besetzt war. Zur UFA kam das Areal, als der Medienmogul Alfred Hugenberg 1927 das finanziell angeschlagene Unternehmen übernahm und auch die AFIFA seinem nationalkonservativen Konzern angliederte.

Machtinstrument der NSDAP

Zehn Jahre später übernahm die NSDAP die UFA und konzentrierte in ihr ab 1942 die Filmunternehmen und Filmwirtschaft des Reiches. Damit hatte die Staatsführung unmittelbaren Zugriff auf die Studios, die technische Produktion, den Verleih und die Kinos, die seit der Gründung der UFA in die Verwertungskette eingebunden waren. Dazu gehörten die Filmvorführungen im noblen Marmorhaus ebenso wie im riesigen UFA-Palast am Zoo oder im eleganten Universum-Kino am Lehniner Platz. Nach 1945 wurde der große UFA-Konzern entmachtet und geteilt: Die DEFA übernahm die in den 1920er Jahren zur Unterstützung des Standortes Oberlandstraße errichteten Studios in Babelsberg, die AFIFA bezog einen neuen Standort in Wiesbaden, und die Tempelhofer Studios wurden 1964 von der ‚Berliner Union-Film' bezogen.

Neues ‚Traumlabor'

Das AFIFA-Gelände in Tempelhof war an die Bundespost gefallen und lag brach, bis es im Sommer 1979 von einer Kommune besetzt und neu belebt wurde. Die Gruppe hatte 1976 die ‚Fabrik für Kultur, Sport und Handwerk' in der Kurfürstenstraße gegründet und erkannte die Eignung der alten Filmfabrik für ihr Projekt. Die Gebäude wurden instandgesetzt und umgebaut. Es entstanden Wohnungen und Werkstätten, ein Bioladen und eine Bäckerei, ein Kinderbauernhof, eine Schule, Sport- und Seminarräume. Die ehemalige Kantine und der 1981 wieder in Betrieb genommene alte Kinosaal, der 1986 noch um zwei kleinere Kinos in ehemaligen Synchronstudios erweitert wurde, werden heute als Theater und Veranstaltungsräume genutzt.

Für die energetische und ökologische Bewirtschaftung wurden Blockheizkraftwerke installiert und mehrere Sonnenkraftanlagen gebaut. Mit einer intelligenten Gebäudesteuerung, Regenwassernutzung und begrünten Dächern und Fassaden gilt die ‚ufaFabrik' als beispielhafte Umnutzung. Seit 1979 ist sie Vorbild und Impulsgeber für sozial und ökologisch engagierte Nachfolgeprojekte.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: Juni 2015



© Andreas Muhs


© Andreas Muhs



© Andreas Muhs

Titelbild: Eingangsbereich der heutigen ‚ufaFabrik' in der Viktoriastraße

Die Filmstudios in der Tempelhofer Oberlandstraße werden bis heute für Filmaufnahmen genutzt.

Die Gebäude auf dem früheren AFIFA-Gelände in der Viktoriastraße 10-18 wurden von der ‚ufaFabrik' vor dem Abriss gerettet.

Das UFA-Filmstudio am Lehniner Platz wurde 1926 bis 1928 von dem Architekten Erich Mendelsohn errichtet und dient seit 1981 als Spielstätte der Schaubühne.

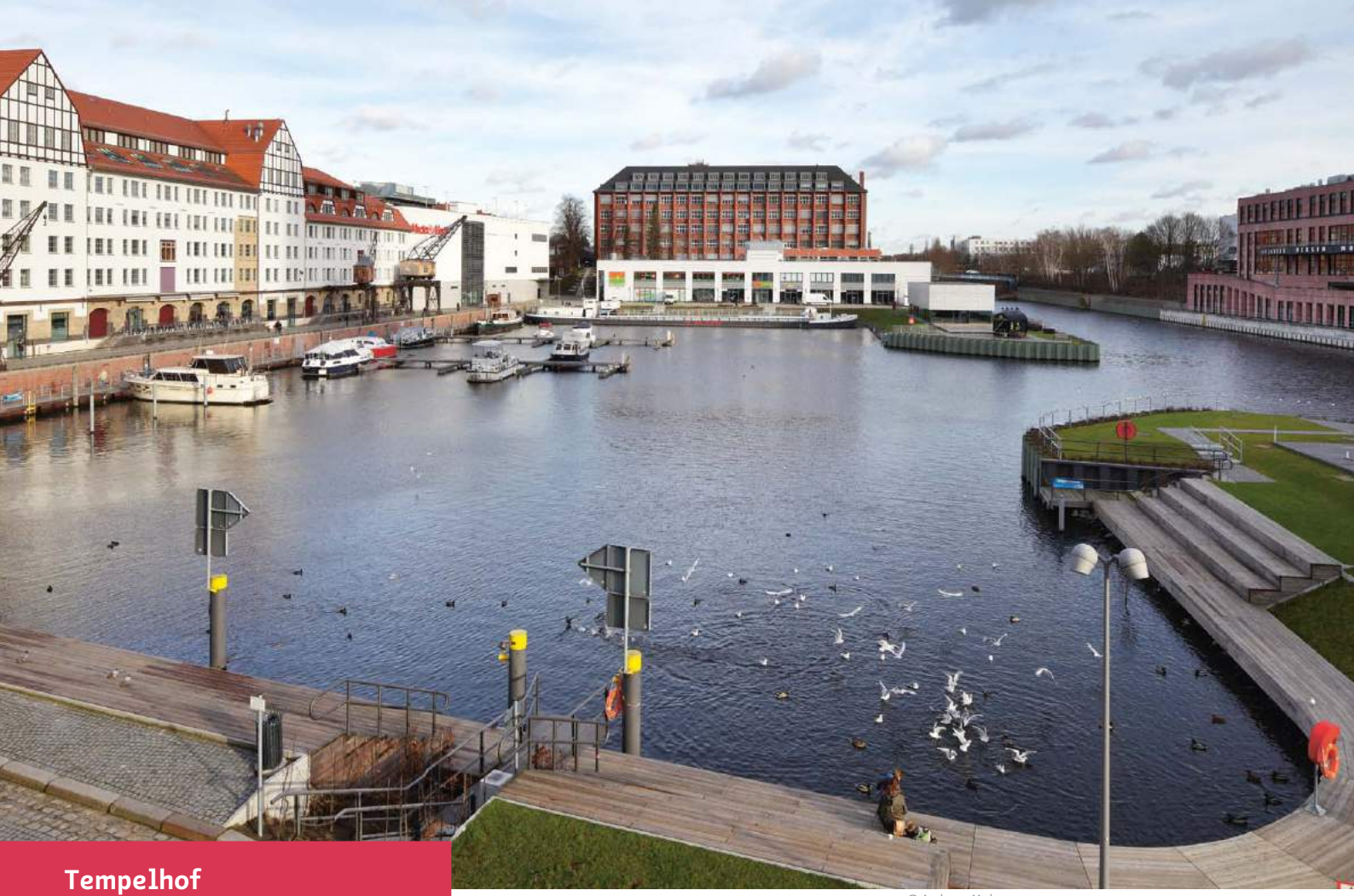
Infos für Neugierige

ufaFabrik Berlin: Internationales Kultur Centrum ufaFabrik e.V., www.ufafabrik.de

Filmmuseum Berlin: Deutsche Kinemathek – Museum für Film und Fernsehen, www.deutsche-kinemathek.de

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft" Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin

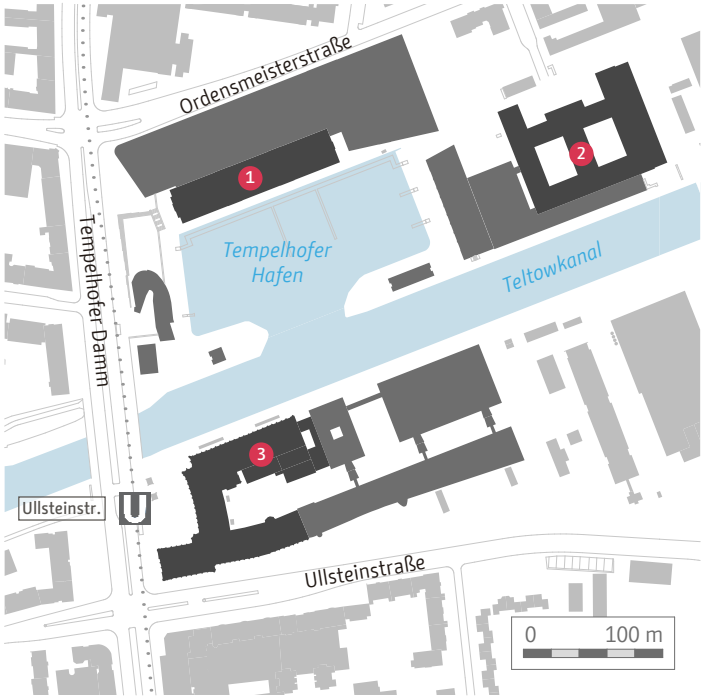


© Andreas Muhs

Tempelhof

Am Tempelhofer Hafen

Auf dem rund 40 km langen Teltowkanal, eingeweiht im Juni 1906, sicherte der Tempelhofer Hafen die Versorgung des Berliner Südens. Das große Speichergebäude (1) zeugt bis heute von der Intensität des Warenumschlags, und auch die Telegraphenfabrik von Lorenz (2) und das Ullstein-Haus (3) profitierten von der Lage an dem wichtigen Verkehrsknoten. Mit ihnen und den weiter westlich gelegenen Filmkopierwerkstätten der UFA erzählt das Areal nicht nur die Geschichte der Berliner Binnenschifffahrt, sondern illustriert auch Berlins Aufstieg zur deutschen Medienhauptstadt – eine Entwicklung, die in der NS-Zeit ihre Schattenseiten zeigte.



Tempelhofer Damm 227-235
12099 Berlin-Tempelhof

Baujahr / Bauherren:	ab 1906 / Landkreis Teltow, Conrad Lorenz AG, Ullstein-Verlag
Architekten:	Christian Havestadt, Max Contag, Karl Stodieck, Eugen Schmohl u.a.
Denkmalschutz:	Einzeldenkmale und Denkmalbereich
Eigentümer heute:	unterschiedlich, Einzelgrundstücke
Nutzungen heute:	Gewerbe, Einzelhandel, Büros, Ärztehaus

Lebensader im Berliner Süden

Es war ein Meilenstein für die Entwicklung der südlichen Berliner Peripherie, als nach über sechs Jahren Bauzeit der Teltowkanal eröffnet werden konnte, zu dem auch mehrere Häfen gehörten. Das Großprojekt des Landkreises Teltow stärkte den Warenumschlag in der Region, ermöglichte es, neue Industriegebiete zu erschließen, und diente gleichzeitig den Anrainer-Gemeinden als Vorfluter für Regen- und Brauchwasser.

Der Tempelhofer Hafen

Neben dem Bauhafen Schönow war der Tempelhofer Hafen der bedeutendste Hafen am Kanal. Ausgeführt nach Plänen der Ingenieure Christian Havestadt und Max Contag, lag er sechs bis acht Meter unter dem Straßenniveau und war von dort aus über eine Rampe zu erreichen. Eine schmale Schiffszufahrt verband das für 10 bis 12 Kähne ausgelegte Hafenbecken mit dem Kanal; über die Zufahrt führte eine Brücke der Treidelbahn für die Schleppkähne am Kanalufer.

Nach Fertigstellung des Kanals errichtete der Landkreis 1906 bis 1908 noch ein technisch hochmodernes vier- und fünfgeschossiges Speichergebäude. Getreide konnte hier als Schüttgut durch eine Becheranlage entladen und automatisch in das Obergeschoss transportiert werden. Von dort nahm es seinen Weg durch die darunter gelegenen Stockwerke, wurde gewogen und gereinigt, bevor es wieder ins Dachgeschoss gelangte und dort in Lagerkammern verteilt wurde. An der Hafenkante garantierten verschiedene Verladeeinrichtungen – mehrere Portalkräne, LKW-Rampen und ein Gleis der Rixdorf-Mittenwalder Eisenbahn-Gesellschaft – einen raschen Warenumschlag.

Das Telegraphenwerk

Die C. Lorenz AG hatte sich bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges in der Telegraphen-, Fernsprech- und Funktechnik etabliert und brauchte eine größere Fabrik, um das Militär zu beliefern. So entstand 1916 bis 1918 nach einem Entwurf von Karl Stodieck das Telegraphenwerk am Tempelhofer Hafen. Als Hauptgebäude plante Stodieck eine fünfgeschossige Anlage mit Walmdach, die bis heute den östlichen Abschluss des Hafens bildet. Im Vorfeld des Zweiten Weltkrieges wurde das Werk ab 1938 auf der gegenüberliegenden Seite des Kanals erweitert. Erhalten blieben bis heute die Blockrandbauten mit ihren mächtigen Pfeilerfassaden. Die Hallen am Kanalufer und die Verbindungsbrücke zum Standort am Nordufer sind verschwunden.

Das Ullstein-Druckhaus

Als in den 1920er Jahren der Platz im Berliner ‚Zeitungsviertel' zu eng wurde, entschied sich der Ullstein-Verlag, seine Druckerei aus der Kochstraße nach Tempelhof zu verlagern. So entstand 1925 bis 1927 nach Plänen des Architekten Eugen Schmohl eines der größten und modernsten Druckhäuser Europas. Das siebengeschossige Gebäude sollte nach Wunsch der Bauherren nicht leugnen, dass es sich hier um einen Industriebau handelte. Doch Ullstein erwartete auch viele Besucher, und durch eine aufwendige Gestaltung wollte er sichergehen, dass sie von der Größe, Macht und Modernität des Unternehmens beeindruckt waren.

Gäste und Angestellte betraten den Betonbau mit der expressionistischen Backsteinfassade durch den Haupteingang und ein großes Foyer, von dem aus ein Blick in die Drucksäle mit den Rotationsmaschinen angeboten wurde. Der Eingang für die rund 1.000 Arbeiter lag in einem Tempietto, der von einer Eule des Bildhauers Fritz Klimsch bekrönt ist. Von dort gingen sie durch eine Empfangshalle in den zweigeschossig ausgebauten Keller, der die Lager, die Sozialräume und die Kantine aufnahm, deren kleine Terrasse sich bis heute zum Hafen öffnet.

Neue Nutzer, neue Bauten

Der Hafen mit seinem Speicher wurde ab 2007 saniert; in die beiden unteren Etagen zog ein Shopping-Center ein, in die Obergeschosse Büros und Praxen. Die Lorenz-Fabriken sind heute Gewerbehöfe, und das Ullstein-Haus wurde nach Einstellung des Druckbetriebes ab 1986 für das ‚Mode Center Berlin' umgebaut. Rund um den Hafen profitieren Cafés und Restaurants von der Lage am Wasser und der industriekulturellen Kulisse.

Text: Thorsten Dame, Marion Steiner
Redaktionsstand: Juni 2015



© Andreas Muhs



© Andreas Muhs



© Andreas Muhs

Titelbild: Panorama des Tempelhofer Hafens, Blick vom Tempelhofer Damm nach Osten

Das konservative Erscheinungsbild des Getreidespeichers mit Natursteinsockel, Fachwerkgiebeln und Mansarddach lässt kaum erahnen, dass hier ein hochmoderner Technikbau aus Eisen und Beton entstanden war.

Das Hauptgebäude des ehemaligen Lorenz-Telegraphenwerkes bildet den östlichen Abschluss des Hafens.

Das Ullstein-Haus dominiert den Tempelhofer Hafen von der Südseite des Teltowkanals.

Infos für Neugierige

Buchtipp: Hahn, Peter; Stich, Jürgen (Hg.): Teltowkanal. Stationen, Wege, Geschichten, Badenweiler 2006
Deutsches Pressemuseum im Ullsteinhaus (im Aufbau)**:** www.dpmu.de

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft" Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin

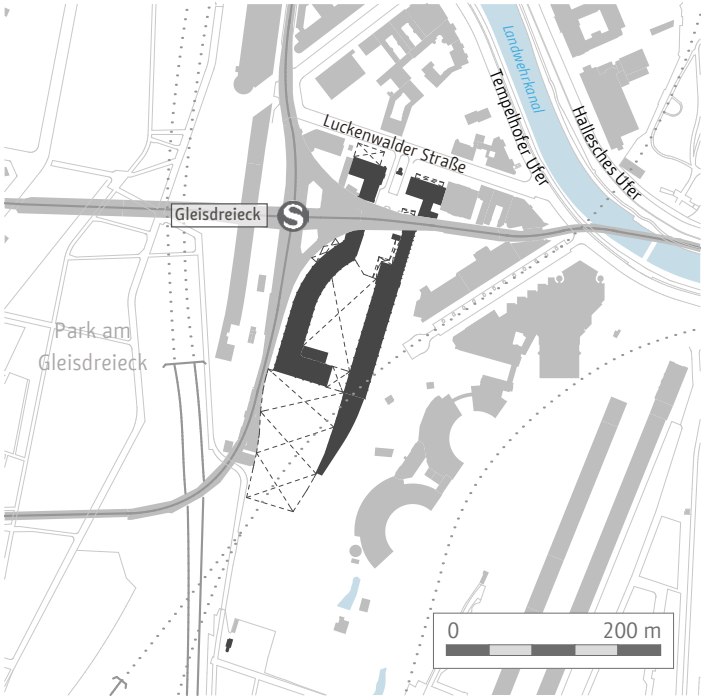


© Station Berlin

Kreuzberg

Postbahnhof / Postamt SW 77

Errichtet auf dem engen Raum zwischen den Bauten der Gesellschaft für Markt- und Kühlhallen und dem Gleisdreieck der U-Bahn, galt der Postbahnhof einst als größtes Paketumschlagsamt in Deutschland. Mehr als 50 Prozent des gesamten Berliner Paketaufkommens und ein noch weit höherer Durchgangsverkehr wurden über das Postamt SW 77 beziehungsweise über den Postbahnhof abgewickelt. Als letzter der Bahnhöfe im Areal des Gleisdreiecks blieb er sogar bis in die 1990er Jahre in Betrieb. Seit den 2000ern gehört der Postbahnhof als „Station Berlin“ zu den festen Größen unter den Berliner Event-Locations.



Luckenwalder Straße 4-6
10963 Berlin-Kreuzberg

Baujahr:	1908 bis 1913
Bauherr:	Kaiserliche Oberpostdirektion Berlin
Architekten:	Postbaurat Wilhelm Walter; Regierungsbaumeister Martini
Denkmalschutz:	Einzeldenkmal
Eigentümer:	PREMIUM Group / PREMIUM CAPITAL OHG
Nutzung heute:	Messen und Veranstaltungen

Der Dresdner Bahnhof

1872 wurde die Berlin-Dresdner-Eisenbahn-Gesellschaft (BDE) als Konkurrent zur Anhalter Bahn auf der Verbindung nach Dresden gegründet. Der 1875 eingeweihte Personenbahnhof der BDE an der Luckenwalder Straße zwischen dem Potsdamer und dem Anhalter Güterbahnhof blieb jedoch ein Provisorium. Aufgrund finanzieller Schwierigkeiten übernahm bereits 1877 die Preußische Staatsbahn die Betriebsführung und leitete ab

1882 den Personenverkehr zum neuen Anhalter Bahnhof um. Der provisorische Personenbahnhof wurde stillgelegt und 1884 abgebrochen. Auf einem Teil des Geländes entstanden später zwischen 1899 und 1902 das Gleisdreieck der U-Bahn und ab 1908 der Postbahnhof.

Drehkreuz für den Paketversand

Um 1900 hatte der Paketverkehr der Post solche Ausmaße angenommen, dass dieser nicht mehr adäquat über die großen Personenbahnhöfe, wie zum Beispiel den Anhalter Bahnhof, abgewickelt werden konnte. Die Oberpostdirektion Berlin entschied sich daher zum Bau eines eigenen Postbahnhofs für den Paketumschlag auf dem letzten freien Baufeld im Areal des Gleisdreiecks. 1913 wurde der Postbahnhof nach der Herstellung der Gleisanschlüsse zum Potsdamer und Anhalter Bahnhof voll in Betrieb genommen. Zwischen 1931 und 1940 erhielt der Postbahnhof eine Paketförder- und Verteilanlage, die zwischen 200.000 und 400.000 Sendungen pro Tag bewältigte.

Im Zweiten Weltkrieg wurde der Bahnhof stark beschädigt. Die langgestreckte Eingangskammer behielt beim Wiederaufbau weitestgehend ihre ursprüngliche architektonische Gestalt. Die Vordergebäude an der Luckenwalder Straße wurden nach dem Krieg hingegen nur in sehr vereinfachter Form wieder aufgebaut. Während der deutschen Teilung kam dem Postbahnhof eine besondere Bedeutung als zentrale Paketumschlagstelle für West-Berlin zu.

Elektrische Insel

Zu den Anlagen des Postbahnhofs gehörte auch ein vergleichsweise umfangreiches Gleisfeld, das mit Fahrdraht überspannt war. Für den Betrieb hatte die Post eigene kleine elektrische Lokomotiven von AEG und Siemens beschafft. Diese rangierten die Postwagen oder stellten ganze Postzüge zusammen. Eine Besonderheit der elektrischen Anlage bestand in der zweifachen, nebeneinander liegenden Ausführung des Fahrdrahtes. Diese Sonderkonstruktion war notwendig, weil aus technischen Gründen nicht, wie sonst üblich, die Bahngleise für die Rückleitung des Fahrstroms genutzt werden konnten. Erst Ende der 1960er Jahre wurden der elektrische Betrieb eingestellt und neue Diesellokomotiven beschafft.

Vom Paket- zum Kreativ-Hub

Mitte der 1990er Jahre wurde der Postbahnhof stillgelegt. Zwischenzeitlich leerstehend, nutzte das Deutsche Technikmuseum Teile des Bahnhofs von 1997 bis 2002 als Depot für das 1996 übernommene AEG-Archiv. Auch mehrere der alten Lokomotiven des Postbahnhofs haben den Weg ins Technikmuseum gefunden: Die AEG-Elektrolokomotiven 1 und 2 befinden sich im Museumsdepot; eine der O&K-Diesellokomotiven wird für die Museumsbahn genutzt.

Heute befindet sich der ehemalige Postbahnhof in privatem Besitz der Premium Capital OHG. Unter dem Namen STATION-Berlin steht dieser ganzjährig als Veranstaltungsort zur Verfügung. Zweimal im Jahr findet hier die PREMIUM Modemesse statt, eine der wichtigsten Veranstaltungen der Berlin Fashion Week. Die internationale Modefachmesse, die im Jahr 2003 im stillgelegten U-Bahn-Tunnel am Potsdamer Platz startete, fand 2005 ihre neue Heimat im Postbahnhof am Gleisdreieck. Zwei Jahre später erwarben die Gründer der PREMIUM die Immobilie, die in den Folgejahren unter Federführung des Architekturbüros Guder & Hoffend aufwändig saniert wurde. Zusätzlich zur PREMIUM ist die STATION-Berlin Austragungsort zahlreicher weiterer Messen, Events und Konferenzen, wie unter anderem der Art Contemporary Berlin, der Berliner Fahrrad Schau, dem Tribute to Bambi und der re:publica.

Text: Nico Kupfer
Redaktionsstand: August 2015



© SDTB / BZI, Foto: Nico Kupfer



© SDTB



© SDTB / BZI, Foto: Nico Kupfer

Titelbild: Blick in den Innenhof des Postbahnhofs mit dem Viadukt der U1

Die Ankunfts-Packkammer des Postbahnhofs von der Trebbiner Straße aus gesehen: Auf den Gleisen im Obergeschoss der Halle wurden die Postwagen entladen.

Von der AEG gelieferte Post-Lok 1 in der Ankunfts-Packkammer: Bemerkenswert sind die beiden nebeneinander liegenden Stromabnehmer auf dem Dach der Lok.

Das Stellwerk des Postbahnhofs wird heute als Kiosk im Park am Gleisdreieck genutzt.

Infos für Neugierige

Deutsches Technikmuseum:
Trebbiner Straße 9, 10963 Berlin,
www.sdtb.de
Station Berlin: Luckenwalder Str. 4-6,
10963 Berlin, www.station-berlin.de

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft" Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE ...eine Chance durch Europa!
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin

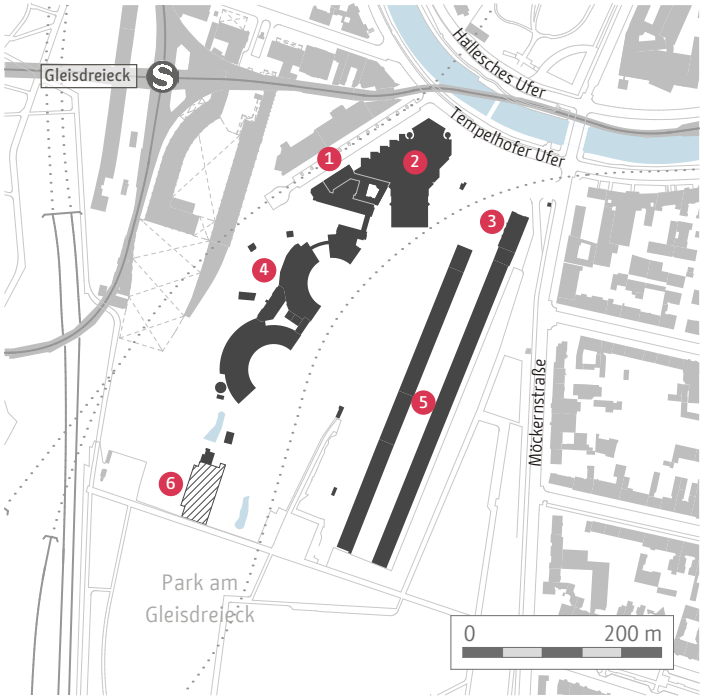


Kreuzberg

© SDTB, Foto: Peter van Bohemen

Anhalter Bahnhof und Deutsches Technikmuseum

1841 eröffnet und in den 1870er Jahren umfassend erweitert, war der „Anhalter“ einst einer der größten und bedeutendsten Bahnhöfe Berlins. Dem Philosophen Walter Benjamin galt er gar als „Mutterhöhle der Eisenbahn“. In den historischen Lokschuppen des Bahnbetriebswerks stehen auch heute noch alte Dampflokomotiven. Diese gehören aber nicht mehr zur Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, sondern zur Sammlung des Deutschen Technikmuseums. 1983 eröffnet und seitdem ständig erweitert, gehört das „Museum für Entdecker“ heute zu den größten Technikmuseen in Europa.



Trebbiner Straße 9
10963 Berlin-Kreuzberg

Baujahr:	ab 1872
Bauherr:	Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft (BAE)
Architekten:	Franz Schwechten **(3)**, Paul Faulhaber **(4)**
Denkmalschutz:	Baudenkmal **(3)**, Denkmalbereich **(4)**
Eigentümer heute:	Land Berlin
Nutzung heute:	Technikmuseum

Am Anfang war die Bahn

1841 nahm die Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft (BAE) ihre erste Eisenbahnlinie zwischen Berlin und Köthen im Herzogtum Anhalt in Betrieb. Den nördlichen Endpunkt der Strecke bildete der Anhalter Bahnhof, welcher sich bis Anfang der 1870er Jahre nahezu vollständig auf das Gebiet nördlich des Landwehrkanals begrenzte. Durch das steigende Verkehrsaufkommen reichten dessen Kapazitäten jedoch bald nicht mehr

aus. Daher beschloss die BAE 1871, den Bahnhof umzubauen und großflächig zu erweitern. Es entstand praktisch ein völlig neuer Bahnhof. Nördlich des Landwehrkanals verblieben nur die Anlagen für den Personen- und Postverkehr. Auf dem Areal südlich des Kanals zwischen der Möckernstraße und der Trebbiner Straße entstanden hingegen ein großer Güterbahnhof und ein Bahnbetriebswerk für die Wartung der Lokomotiven.

Südlich des Kanals

Die Errichtung des Bahnbetriebswerkes mit den Lokschuppen I und Ia **(4)** sowie dem dazwischen liegenden Werkstattbau und dem Beamtenwohnhaus begann 1874. Das Kernstück des neuen Güterbahnhofs bildete die Ladestraße mit zwei langgestreckten Güterschuppen **(5)**. Der Entwurf für die repräsentativen Kopfbauten **(3)** der Ladestraße stammte von Franz Schwechten, welcher auch den berühmten neuen Anhalter Personenbahnhof entwarf. Die Güterschuppen dienten zum Umschlag von Stückgütern von der Straße auf die Schiene und umgekehrt. 1880 wurde der Umbau des gesamten Anhalter Bahnhofs mit der Eröffnung der neuen Empfangshalle für den Personenverkehr am Askanischen Platz abgeschlossen.

Von der Privat- zur Staatsbahn

1882 beziehungsweise 1886 übernahm die Preußische Staatsbahn die BAE und erweiterte die Bahnanlagen in den folgenden Jahrzehnten immer weiter. Die ursprünglich etwa 210 Meter langen Güterschuppen wurden in mehreren Schritten bis 1907 auf rund 325 Meter verlängert. Unter Einbezug eines älteren Zollschuppens erreichte der östliche Versandschuppen sogar eine Länge von 450 Metern.

Auch das Bahnbetriebswerk wurde immer wieder den steigenden Anforderungen entsprechend erweitert. Die einzelnen Bauabschnitte lassen sich zum Teil noch heute in der Bausubstanz der Lokschuppen ablesen. 1898 entstand auf dem Gelände des Bahnbetriebswerkes auch ein großer Wagenreinigungsschuppen **(6)**, der auf jedem seiner vier Gleise einen kompletten D-Zug aufnehmen konnte. Ein Teil dieses Schuppens ist im Museumspark als Ruine erhalten.

Vom Bahnhof zum Museum

Durch die Deutsche Teilung nach dem Zweiten Weltkrieg verlor der Anhalter Bahnhof seine einstige Bedeutung und wurde größtenteils stillgelegt. Erst mit der Gründung des Deutschen Technikmuseums 1982 nahm die Entwicklung des Areals eine neue Wendung. 1983 eröffnete das Museum im ehemaligen Verwaltungsgebäude der Gesellschaft für Markt- und Kühlhallen **(1)** von Carl Linde. Nachfolgend wurde das Bahnbetriebswerk denkmalgerecht saniert und beherbergt seit 1987/88 unter anderem die Dauerausstellung Eisenbahn. 1990 zog in dem östlichen Kopfbau **(3)** der Ladestraße das Science Center Spectrum ein. Der im Zweiten Weltkrieg stark beschädigte westliche Kopfbau und die Arkaden waren bereits 1971 für den Bau der U7 abgebrochen worden.

Der Grundstein für den Museumsneubau am Landwehrkanal **(2)** wurde 1996 gelegt. Dieser verlieh dem historischen Areal nicht nur einen modernen städtebaulichen Akzent, sondern erweiterte das Museum auch um zwei neue Dauerausstellungen zur Luft- und Schifffahrt. Die Transformation des ehemaligen Bahnareals hin zu einem technischen Kulturforum ist dabei noch lange nicht abgeschlossen. Im August 2015 eröffnete die neue Ausstellung „Das Netz“ in den sanierten östlichen Ladeschuppen. Die Nutzung der westlichen Ladeschuppen für einen weiteren Ausbau des Museums ist ebenfalls in Planung.

Text: Nico Kupfer
Redaktionsstand: August 2015



© SDTB, Historisches Archiv, Sig. II..1984



© Landesarchiv Berlin, F Rep. 290 Nr. 0233041



© BZI, Foto: Nico Kupfer

Titelbild: Neubau des Deutschen Technikmuseums am Landwehrkanal, links der Anhalter Steg und dahinter das Science Center Spectrum.

Die Kopfbauten der Ladestraße von Franz Schwechten kurz nach deren Fertigstellung um 1880

Blick vom Wasserturm auf den Lokschuppen Ia. Im Hintergrund ist die Ladestraße zu erkennen.

Nicht nur Eisenbahn! Das Deutsche Technikmuseum umfasst insgesamt 14 Abteilungen, hier die gerade überarbeitete Dauerausstellung Nachrichtentechnik.

Infos für Neugierige

Deutsches Technikmuseum:
Trebbiner Straße 9, 10963 Berlin,
www.sdtb.de

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft“ Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin