

SPANDAU SIEMENSSTADT

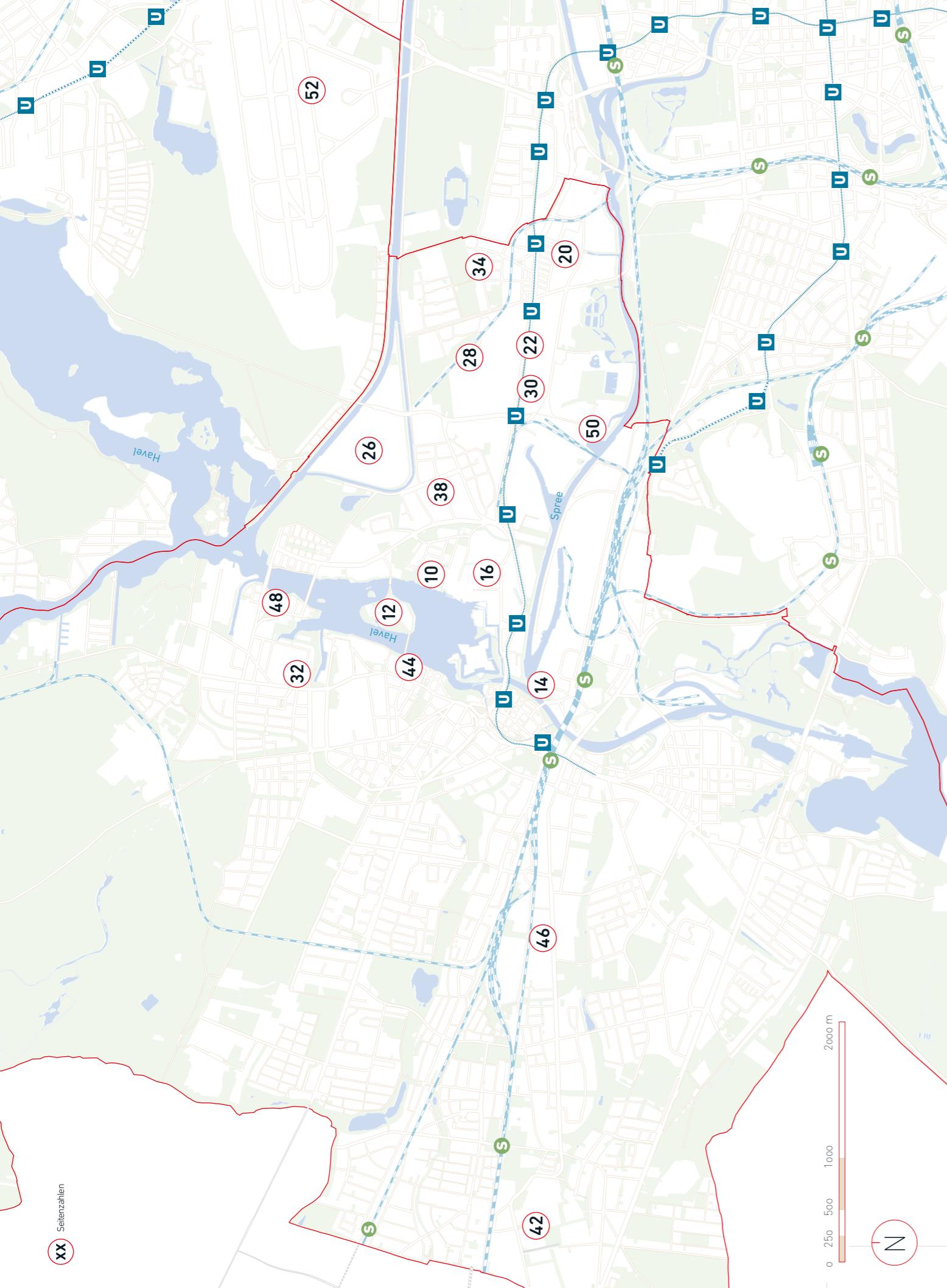
Berliner Industriekultur – Für mehr Berlin: hier lang

L&H

EXTRA
Fahrradkarte
„Produktion und
Munition“



Industriekultur
Berlin



INHALT

- 3 Geleitwort
- 4 Berlin ist Industriekultur

Militärfabriken am Wasser

- 10 Königliche Pulverfabrik
- 12 Königliches Feuerwerkslaboratorium
- 14 Bohrwerkstatt der Geschützgießerei
- 16 BMW-Motorradwerk

Siemensstadt: Arbeiten & Wohnen

- 20 Siemensstadt, Standort Spreegelände
- 22 Siemensstadt, Standort Nonnendammallee
- 26 Kabelwerk Gartenfeld
- 28 Siemensbahn
- 30 OSRAM
- 32 Siemens-Luftfahrtgerätewerk Hakenfelde
- 34 Wohnsiedlungen in Siemensstadt
- 38 Reichsforschungssiedlung

Industriekultur in der Region

- 42 Flugplatz Staaken
- 44 Schultheiss-Patzenhofer-Brauerei
- 46 Werkshallen von Orenstein & Koppel
- 48 Kabelwerk Dr. Cassirer & Co. AG
- 50 Heizkraftwerk Reuter
- 52 Flughafen Tegel „Otto Lilienthal“

- 54 Das Berliner Zentrum Industriekultur
- 56 Impressum



© Andreas FranzXaver Süß

INDUSTRIEKULTUR IN BERLIN

Starke Vergangenheit – starke Zukunft

Neue Potenziale für die Stadtentwicklung

Berlin verändert sich. Menschen aus aller Welt kommen in die Stadt. Aus dem Zusammenspiel von Kreativszene, digitalen Innovationen, Kultur und Wissenschaft entsteht eine neue Berliner Mischung. Der große Bestand an historischen Industriebauten und -arealen mit seiner eindrucksvollen Industriegeschichte bietet ein unschätzbares Potenzial für innovative Ideen, als traditioneller Industriestandort oder als Raum für erlebbare Industriekultur. Viele Akteure und Fachleute engagieren sich für die Entwicklung und den Fortbestand dieses einmaligen Erbes der Industrieentwicklung und erfüllen es mit neuem Leben. Mit der vorliegenden Broschüre informieren wir Interessierte, wollen Neugier wecken und den Austausch zwischen den Akteuren befördern.

Berlin besitzt wie kaum eine andere Metropole Europas eine Vielzahl herausragender Zeugnisse, die die rasante industrielle Entwicklung in den letzten Jahrhunderten illustrieren. 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 und 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, städtebaulichen und architektonischen Tradition. Die Zeugnisse von einst sind kreatives Potenzial für morgen. Mit ihrem einzigartigen Charakter und ihrer Vielfalt bieten sie Raum für Neues und Ungewöhnliches wie auch für wirtschaftliche Nutzungen in ihrer traditionellen Bedeutung als Industriestandorte. Die Schauplätze der Industriekultur sind immer auch Standorte historischer Innovationen. Der Klimawandel erfordert erneut Innovationen, und auch hier können sich die Bauten der Industriekultur beweisen.

Bei der zukünftigen Entwicklung muss über Weiter-, Um- oder Nachnutzung an jedem Standort neu entschieden werden. Hierfür braucht es Fachleute, die den ideellen, architektonischen, kulturellen und ökologischen Wert einschätzen können, und ebenso „Kümmerer“, die sich für den Erhalt im Stadtbild engagieren.

Die historischen Standorte bieten erhebliche Chancen auch für neue Funktionen, wobei deren Anforderungen innovativ mit dem Erhalt zu vereinbaren sind. Zur zukunftsfähigen Entwicklung der Standorte müssen alle Akteure der Stadt eng zusammenarbeiten. Industriekultur ist ein ressortübergreifendes Querschnittsthema. Die Wirtschafts-, die Kultur- und die Stadtentwicklungsverwaltung werden mit engagierten Fachleuten, Investoren und Investoren sowie kulturell interessierten Menschen in Netzwerken zusammengeführt, die über Berlin hinaus agieren und das Thema in einen europäischen Bedeutungsrahmen stellen.

Die oberste Denkmalschutzbehörde fördert seit mehreren Jahren das Berliner Zentrum Industriekultur (bzi). Neben der wissenschaftlichen Erforschung und Vermittlung der Industriekultur widmet sich das bzi auch strategisch den Weiter-, Um- oder Nachnutzungsmöglichkeiten und steht als Ansprechpartner zur Verfügung.

Die Industriekultur leistet damit nicht nur einen kulturellen Beitrag, sondern trägt zur Zukunftsfähigkeit der Stadt bei, indem sie wirtschaftliche Entwicklung evoziert. Die Beispiele der vorliegenden Broschüre zeigen das ganze Spektrum an Möglichkeiten. Sie mobilisieren zugleich, denn es gibt viele weitere Schauplätze, die wieder ins Blickfeld der Menschen wollen. Das Engagement lohnt sich, gerade jetzt!

Dr. Dagmar Tille

Leiterin der Obersten Denkmalschutzbehörde / UNESCO-Welterbe

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 architektonisch und stadtplanerisch wegweisenden Anlagen der Siemensstadt mit ihren charakteristischen Fabriken, Verwaltungsgebäuden, Verkehrssystemen und Wohngebieten sind noch heute eine Inspiration für die Gestaltung einer arbeitenden Stadt, die den Bedürfnissen aller betroffenen Menschen Rechnung zu tragen versucht.

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 zusammenführte. Mit eigenen inhaltlichen und strategischen Beiträgen ermöglicht Industriekultur eine neue Qualität der Auseinandersetzung und der Entwick-

lung 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 beziehungsweise 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 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 Industriearealen 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 für die Kultur- und Tourismuswirtschaft. Mit neuen Interpretationen erweitert sie das klassische Angebot um ungewöhnliche Orte und neue Blickwinkel: 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.

Innovation als Basis

Im Gegensatz zu den Schauplätzen der Ersten Industriellen Revolution ist Berlin als industriell geprägte Großstadtlandschaft kein Resultat von Abbau oder Aufbereitung natürlicher Rohstoffe, sondern wurde von einer wissensabhängigen Industrie und ihren innovativen und international gut vernetzten Akteursnetzwerken 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 ineinanderwirkten. 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 Stadtzähungen wie Fritz Langs Film „Metropolis“ reflektieren dies eindrucksvoll.

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 Antriebstechnik ab. Mit dem Strom wurde Energie über weite Strecken effizient übertragbar. Die neuen elektrischen Systeme und Geräte veränderten den Alltag



und die Wahrnehmung des Lebensraums Stadt. Mit den erneuerbaren Energien wird der Strom gegenwärtig noch einmal „neu erfunden“. Die „Elektropolis Berlin“ hat das Potenzial, in der aktuellen Phase der 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. Technologie-transfer 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.

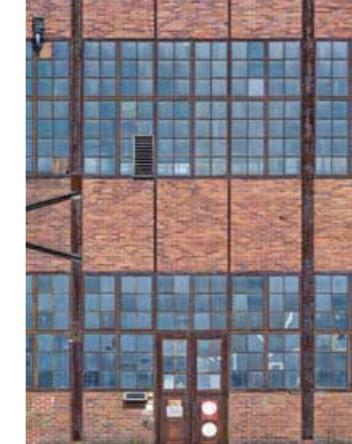
Stadt am Wasser

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. Der Boom von neuen Ansiedlungen, der Wandel in den Nutzungen, Verfall und Neuinterpretation von Bauprogrammen und sozialen Zielen sind seit Jahrhunderten an den Wasserlandschaften rund um Spandau besonders gut zu beobachten.

Vielfalt und Kontinuität

Keine andere Region im heutigen Berlin kann auf so viele und so unterschiedliche Zeitschichten der proto-industriellen und industriellen Entwicklung verweisen wie Spandau. Die preußischen Militärfabriken im Umfeld der Zitadelle haben schon im frühen 18. Jahrhundert für städtebauliche Festlegungen gesorgt, die noch heute lesbar sind. Mit der Ansiedlung großer Firmenkomplexe, vor allem von Siemens, seit dem Beginn des 20. Jahrhunderts hat eine fundamentale Neuausrichtung innerhalb kürzester Zeit stattgefunden. Das Ausmaß der heutigen Nutzung dieser Standorte in Verlängerung ihrer



© Alle Fotos: Andreas FranzXaver Süß

ursprünglichen Bestimmung ist einzigartig in Berlin. Neue Unternehmensideen und Projekte wie die Rückkehr von Siemens an den alten Standort haben in Berlin einzigartige Qualität. Hier stehen Kontinuitätslinien im Vordergrund, während an vielen anderen bedeutenden Standorten die Entwicklung viel disruptiver verlaufen ist. Die Berliner Industriekultur bietet ein vielschichtiges Nebeneinander von industrieller Originalnutzung, kreativer Umnutzung und teils 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.

Neue Fragen, neue Aufgaben

Zahlreiche aktuelle Beispiele zeigen: Die Event- und Kreativwirtschaft, Einrichtungen von Wissenschaft und Forschung, aber auch tradierte und ganz neue 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 im Berliner Zentrum Industriekultur (bzi) 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.

Berlin elektrisiert

Berlin zieht viele magisch 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 Industriorte werden mittlerweile auf Dauer von der Kultur-, Kreativ- und Eventwirtschaft genutzt. Ein herausragendes Beispiel ist die Nutzung der sogenannten Belgienhalle in Spandau-Gartenfeld, die ehedem Zentrum der Kabelproduktion von Siemens war. 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 Industriekultur

Um alle diese Potenziale 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 ein Kompetenzzentrum, das mit seinem Engagement dazu beträgt, das städtebauliche, wirtschaftliche, touristische wie kulturelle Entwicklungspotenzial zu heben. Gemeinsam mit den Berliner Verwaltungen sowie mit privaten und öffentlichen Initiativen erarbeitet es Konzepte und Strategien, vernetzt die Orte und Akteure nach innen wie nach außen, führt öffentliche Veranstaltungen durch und betreibt wissenschaftliche Grundlagenforschung. Es hat ein Tourismuskonzept mit ungewöhnlichen Ansätzen und nutzt die neuen Medien. Mit dieser neuen Publikation möchte das bzi eines der bedeutendsten Quartiere der Berliner Industriekultur anhand seiner herausragenden Objekte vorstellen und verstehbar machen. Dabei geht es nicht nur um die Aufarbeitung der Geschichten von Orten und Protagonisten, sondern auch um die Vermittlung von neuen Leitbildern und Ideen für Leben und Arbeiten in der Zukunft. Berlin ist lebendige Industriekultur – und Spandau ist ein besonders vitales Beispiel.

Prof. Joseph Hoppe
bzi Leitung

Prof. Dr. Marion Steiner
Pontificia Universidad Católica de Valparaíso

MILITÄRFABRIKEN AM WASSER





KÖNIGLICHE PULVERFABRIK

Die Königliche Pulverfabrik versorgte die preußische Armee rund 200 Jahre lang mit Geschütz- und Gewehrpuver. In Berlin-Moabit gegründet, wurden die Pulvermühlen in den 1830er-Jahren nach Spandau verlagert. Das Ende des Ersten Weltkriegs brachte das Aus für den Rüstungsbetrieb: Auf Befehl der Interalliierten Militär-Kontrollkommission wurden sowohl die Fabrikgebäude als auch die Maschinen zur Herstellung von Treib- und Sprengpulver zerstört und die kompletten Pulvervorräte verbrannt. Teile des ausgedehnten Areals nordöstlich der Zitadelle gehören heute zum Gebiet des Stadtentwicklungsprojekts „Wasserstadt Berlin-Oberhavel“.

Schießpulver aus Spandau

Die Herstellung von Schießpulver hat in Spandau eine lange Tradition. Bereits 1578 entstand an der Havel eine erste Pulvermühle. Über Jahrzehnte wurde hier aus gemahlener Holzkohle, Schwefel und Salpeter Schwarzpulver produziert. 1617 erfolgte der Abbruch der Pulvermühle. Der Umgang mit dem explosiven Gemisch war riskant und gefährlich: Eine zweite Pulvermühle, die in den 1630er Jahren östlich der Zitadelle errichtet worden war, explodierte mehrfach.

1716 bis 1719 errichteten holländische Pulvermeister auf Befehl des preußischen Königs Friedrich Wilhelm I. am Rand von Moabit die „Königliche Pulverfabrik“. Diese Pulvermühlen wurden in den 1830er-Jahren nach Spandau verlagert und gingen dort 1838 in Betrieb.

Achtung, Explosionsgefahr!

Der neue Standort befand sich nördlich der Gewehrfabrik (vgl. S. 16) an der Oberhavel. Der direkte Zugang zum Fluss hatte zwei Vorteile: Zum einen diente seine Wasserkraft als Antriebsenergie. Zum anderen konnte das in Fässern lagernde Schießpulver gefahrenarm über die Havel zu den Artilleriedepots der Monarchie abtransportiert werden. Das rund 65 Hektar große Areal der Pulverfabrik beherbergte zahlreiche Werkstätten und Gebäude. Die weitläufigen Fabrikanlagen, in denen explosive Stoffe verarbeitet wurden, waren zum Schutz der umliegenden Bauten von Erdwällen und Bäumen umgeben. In östlicher Richtung wurde das Gelände durch Wälle, sieben Lünetten und einen Wassergraben abgeschirmt. Der zickzackförmig

13599 Berlin-Haselhorst
Baujahr/Bauherren
 ab 1832/preußische Militärverwaltung
Architekten
 unbekannte Mitarbeiter der Militärverwaltung
Denkmalschutz
 einzelne Baudenkmale
Eigentümer heute
 Privatbesitz, Privatinvestoren
Nutzung heute
 Gewerbebetriebe, Freizeitangebot

© Andreas FranzXaver Süß



verlaufende Grützmachergraben (01) ist Teil dieses „Pulver-Retranchements“. Wie auch der zwischen 1832 und 1837 angelegte Östliche Abzugsgraben (02) steht der künstliche Wasserlauf heute unter Denkmalschutz.

Ausbau und Erweiterung

Durch die Deutschen Einigungskriege und die Weiterentwicklung der Wehrtechnik stieg der Pulververbrauch der preußischen Armee kontinuierlich. Auch die Anzahl der in Spandau produzierten Geschütz- und Gewehrpuversorten erhöhte sich. Als Konsequenz wurde die Fabrik ab den 1870er-Jahren ausgebaut und erweitert. 1890 ging nördlich der fortan als „Alte Pulverfabrik“ bezeichneten Anlagen eine zweite Fabrik in Betrieb. Diese „Neue Pulverfabrik“ produzierte rauchschwaches Pulver, das das traditionelle Schwarzpulver verdrängte. Der Hauptbestandteil des neu entwickelten Pulvers war Cellulosenitrat, auch „Schießbaumwolle“ genannt. Während des Ersten Weltkriegs erreichte die Fertigung von Treib- und Sprengpulver einen Höhepunkt: 1914 stellten 1.450 Beschäftigte jeden Monat 520 Tonnen Pulver her. Im Jahr darauf stieg die Zahl der Arbeitskräfte auf 5.600 Personen und die monatliche Produktion

erhöhte sich auf 1.900 Tonnen. Nach einem zeitgenössischen Plan umfassten die Fabrikanlagen damals 500 Betriebsgebäude, von denen nur wenige erhalten sind. 1919 wurde die Pulverproduktion eingestellt.

Auf Spurensuche

Das älteste Baurelikt der Alten Pulverfabrik stammt aus den 1870er-Jahren (03). Die Werkhalle wurde 1887 als Köhlerei und 1915/16 als Verkohlungsgebäude genutzt. Der Backsteinbau, in dem sich heute eine Oldtimer-Werkstatt befindet, bildet das Zentrum des 2013 etablierten Gewerbeparks und Freizeitareals „Havelwerke“. Weitere Hinterlassenschaften der einstigen Pulverfabrik finden sich unter anderem an der Daumstraße: Das zweistöckige Fachwerkgebäude mit der Hausnummer 25 (04) stammt aus den 1890er-Jahren und diente den Beschäftigten als Speisesaal. An der Daumstraße 85 (05) steht eine Fabrikhalle, die während des Ersten Weltkriegs errichtet wurde. Auf dem Gelände der CCC-Filmstudios, in unmittelbarer Nähe der Insel Eiswerder, hat sich ein Gebäudeensemble der Neuen Pulverfabrik erhalten (06). Besonders markant ist ein in den 1890er-Jahren errichteter Wasserturm. Auf dem Areal rund um die denkmalgeschützten Bauten sollen Wohnungen entstehen. Abgesehen von den Überresten einiger weniger Funktionsbauten erinnern der Pulvermühlenweg und das „Quartier Pulvermühle“ an die Existenz des preußischen Rüstungsbetriebs. Das Wohnquartier zwischen Kleiner Eiswerderstraße, Daumstraße und Telegrafenweg wurde Ende 2000 als erstes Bauvorhaben des Stadtentwicklungsprojekts „Wasserstadt Berlin-Oberhavel“ fertiggestellt.

Infos für Neugierige
Buchtipp
 Theissen, Andrea und Wirtgen, Arnold (Hg.): Militärstadt Spandau. Zentrum der preußischen Waffenproduktion 1722 bis 1918, Berlin 1998

Wasserturm an der Kleinen Eiswerderstraße 14, 2020. Der Turm versorgte die umliegenden Kesselhäuser der Neuen Pulverfabrik mit Wasser. © bzi, Foto: Max Braun

Fabrikhalle an der Daumstraße 85, 2019. Die denkmalgeschützte Halle befindet sich auf dem Areal des Bauprojekts „Waterkant Berlin“. © bzi, Foto: Max Braun



Eingang zu den CCC-Filmstudios, 2021. Ab 1949 errichtete der Produzent Artur Brauner auf dem Areal mehrere Hallen für Studios seiner Produktionsfirma Central Cinema Company. © Andreas FranzXaver Süß





BOHRWERKSTATT DER GESCHÜTZGIESSEREI

Am Zusammenfluss von Spree und Havel, gegenüber der historischen Spandauer Altstadt, befindet sich das Gelände der ehemaligen Königlichen Geschützgießerei. Die Bohrwerkstatt wurde im Stil der Berliner Rundbogenarchitektur errichtet. Sie gilt als der bedeutendste unter den noch erhaltenen Militärindustrie-Bauten Spandaus. Zusammen mit einer während des Ersten Weltkriegs errichteten Fabrikhalle steht sie seit 1995 unter Denkmalschutz. Nach jahrelangem Leerstand sollen die stark beschädigten Gebäude nun saniert und einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Obermeierweg 18
13597 Berlin-Stresow

Baujahr/Bauherren
1871–1874/preußische Militärverwaltung
Architekten
unbekannt, erbaut unter Leitung von Major Wever, Direktor der Geschützgießerei
Denkmalschutz
Gesamtanlage
Eigentümer heute
BAUWENS Development Berlin GmbH & Co. KG
Nutzung heute
Leerstand, Gewerbeensemble für Büros und Gastronomie in Planung

© Andreas FranzXaver Süß

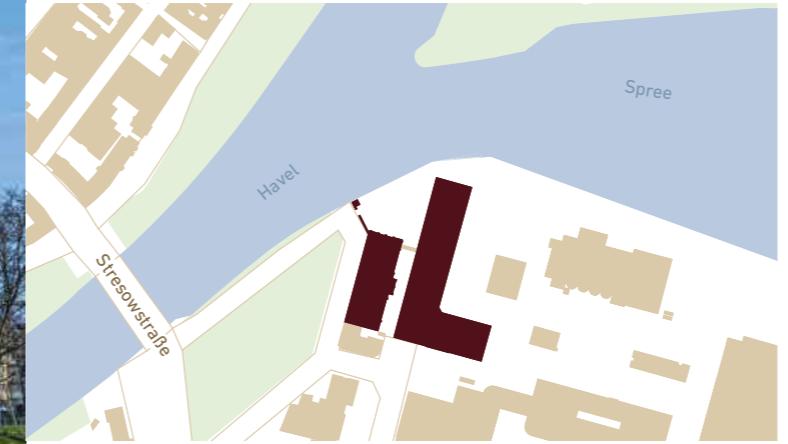
Von Berlin nach Spandau

Spandau entwickelte sich ab 1815 zum rüstungsindustriellen Zentrum Preußens. Im Zuge dieser Konzentrationsbewegung wurde 1828 beschlossen, die Königliche Geschützgießerei von Berlin in die Festungs- und Garnisonsstadt zu verlagern. Dadurch sollte die Explosions- und Brandgefahr in der wachsenden Hauptstadt verringert werden. Dieses Ziel konkretisierte sich jedoch erst einige Jahre später: Die Genehmigung zum Bau einer neuen Geschützgießerei in der Spandauer Vorstadt Stresow wurde am 3. Oktober 1846 per Kabinettsordre erteilt. Wiederum knapp zehn Jahre später war es endlich so weit: In Anwesenheit des Kriegsministers, Generalmajors Friedrich Gustav Graf von Waldersee, wurde am 4. August 1855 unter feierlichem Glockengeläut das

erste Geschützrohr am neuen Standort gegossen. Die Geschützgießereianlage umfasste neben den Fabrikhallen mehrere Wohn- und Bürogebäude, ein Labor sowie zahlreiche Werkstätten, Lager- und Materialschuppen. 1865 waren hier rund 850 Personen beschäftigt. Drei Jahre später zog auch die Artilleriewerkstatt, die Zubehör für die Kanonen, Haubitzen und Mörser fertigte, auf den Stresow um.

Eine der ältesten Fabrikhallen Berlins

Anfang der 1870er-Jahre wurde die expandierende Fabrik unter anderem um eine neue Bohrwerkstatt erweitert. Der Ziegelbau am Zusammenfluss von Spree und Havel ist eines von zwei erhaltenen Gebäuden des ehemals weitläufigen Geschützgießereikomplexes und



zählt zu den ältesten Fabrikhallen Berlins. Seine gelbe Backsteinfassade ist durch Rundbogenarkaden im Stil der sogenannten Schinkelschule gegliedert. Die knapp 3.000 Quadratmeter große Halle wird im Inneren von gusseisernen Rundstützen in drei Schiffe unterteilt: Im mittleren Schiff befanden sich die Bohr- und Drehbänke sowie alle sonstigen Schwerlastmaschinen. Die manuelle Fertigung war in den Seitenschiffen und auf den Emporen untergebracht. Der Dachboden des Gebäudes diente als Lager.

Während des Ersten Weltkriegs wurden die auf dem Stresow gelegenen Rüstungsbetriebe stark erweitert. Aus jener Zeit stammt die zweite, heute noch erhaltene Werkhalle. Sie wurde 1914/15 an ein bestehendes Wohngebäude angebaut und erinnert in ihrer Sachlichkeit an die Fabrikgebäude des Architekten und Industriedesigners Peter Behrens.

Wiederbelebung des Stresowufers

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die industrielle Nutzung am Standort aufgegeben. Von 1954 bis 1990 dienten die beiden Fabrikhallen als Getreidelager für die West-Berliner Senatsreserven. Seitdem stehen die inzwischen denkmalgeschützten Gebäude leer und verwahrlosen zusehends. Überlegungen, die Bauten für kulturelle Zwecke, für Handel, als Büros oder gar als Mehrzweckhalle zu nutzen, scheiterten unter anderem an denkmalschutzrechtlichen Vorgaben. Anfang 2018 hat ein Kölner Immobilienunternehmen das Areal der ehemaligen Geschützgießerei gekauft. Seitdem wird das Gelände in enger Kooperation mit dem Stadtentwicklungsamt und der Unteren Denkmalschutzbörde behutsam entwickelt. Die stark beschädigten Fabrikhallen sollen saniert und künftig für Büros und gastronomische Angebote genutzt werden. Darüber hinaus ist geplant, den Uferbereich neu zu gestalten und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Damit rückt der Ort, an dem einst im Geheimen Kanonen produziert wurden, wieder ins öffentliche Bewusstsein.



Infos für Neugierige
Lesetipp
Ortenburg, Georg: Geschützgießerei und Artilleriewerkstatt, in: Theissen, Andrea und Wirtgen, Arnold (Hg.): Militärstadt Spandau. Zentrum der preußischen Waffenproduktion 1722 bis 1918. Berlin 1998, S. 76–92



↑
Blick ins Innere der neuen Bohrwerkstatt, 2020.
In die ursprünglich offenen Hallen wurde aus produktionstechnischen Gründen nachträglich eine Stahlbetonkonstruktion eingezogen.
© BAUWENS Development Berlin GmbH & Co. KG

Blick auf die Anlagen der ehemaligen Geschützgießerei, undatiert
© ASTgMSP, III Fo N920





BMW-MOTORRADWERK

Seit mehr als 50 Jahren produziert BMW in Berlin-Spandau Motorräder. Auf dem rund 220.000 Quadratmeter großen Firmengelände befinden sich mehrere denkmalgeschützte Gebäude, die von der wechselvollen Geschichte des Areals zeugen. Besonders markant sind die Backsteinbauten an der Straße Am Juliusturm. Die im Ersten Weltkrieg errichtete, lang gestreckte Werkhalle gehörte einst zu einer Gewehr- und Munitionsfabrik. Heute beherbergt sie die mechanische Motorradfertigung und kann bei Werksführungen besichtigt werden. Das BMW-Motorradwerk ist Schauplatz der Berliner Industriekultur.

Standort mit Geschichte

Das Berliner Motorradwerk zählt zu den traditionsreichsten Standorten der BMW Group. Es befindet sich auf einem geschichtsträchtigen Areal: Im 18. Jahrhundert wurde hier auf Veranlassung des preußischen Königs Friedrich Wilhelm I. die Gewehrfabrik Potsdam-Spandau gegründet. Der Produktionsstandort gilt als die „älteste militärische Fabrikationsstätte in Spandau“. Über Jahrzehnte wurden hier Gewehre und Pistolen sowie Hieb- und Stichwaffen für die preußische Armee gefertigt. Anfang der 1870er-Jahre entstand in unmittelbarer Nachbarschaft eine Munitions- beziehungsweise Patronenfabrik als weiterer Betriebsteil.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurden die beiden Fabriken wie alle preußischen Heereswerkstätten im Deutschen

Reich gemäß den Bestimmungen des Versailler Friedensvertrags demilitarisiert. Anstelle von Rüstungsgütern fertigte die Belegschaft nun unter anderem Möbel, Metallgussteile und Fahrzeuge, darunter auch die ersten Motorräder. Das Ziel, sämtliche auf Friedensproduktion umgestellten Heereswerkstätten als ein privatrechtlich organisiertes Staatsunternehmen weiterzuführen, misslang. Die Berliner Werke wurden 1925 in der „Deutschen Industrie-Werke AG“ zusammengefasst. Weite Teile des Grundbesitzes und der Bauten wurden an die Stadt Spandau sowie private Unternehmen verkauft.

Siemens übernimmt

1927 erwarb Siemens einen Großteil des Areals der ehemaligen Gewehrfabrik. Die an der Straße Am Juliusturm

Am Juliusturm 14-38
13599 Berlin-Haselhorst

Baujahr/Bauherren
ab 1872 in mehreren Teilstücken errichtet/Militärfiskus, Siemens
Architekten
weitgehend unbekannt, Hans Hertlein
Denkmalschutz
Gesamtanlage
Eigentümer heute
Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW AG)
Nutzung heute
Fahrzeugproduktion und Verwaltung

© Andreas Franz/Xaver Süß



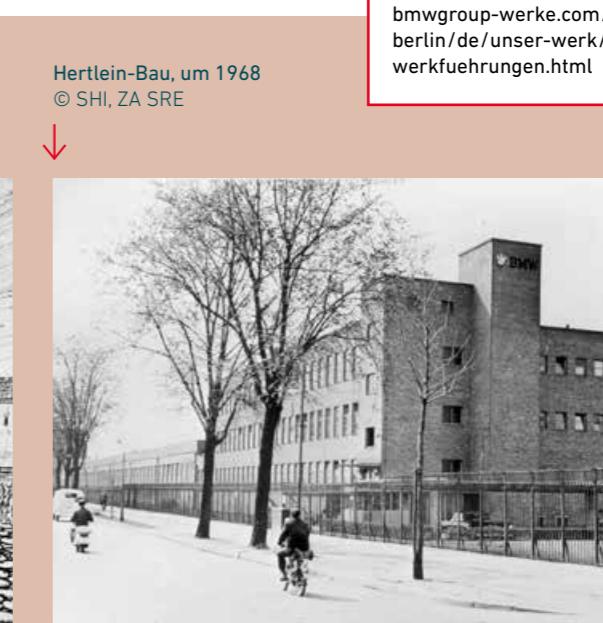
gelegenen Gebäude (01 und 02) dienten zunächst als Ausweichquartier für die expandierende Leitungsfabrik des Kabelwerks Gartenfeld (siehe S. 26). Nördlich des Zitadellenwegs wurde unter anderem das Flugmotorenwerk von Siemens & Halske angesiedelt, das Antriebe für Verkehrs- und später Militärflugzeuge fertigte. 1936 brachte Siemens das Werk in die neu gegründete „Brandenburgische Motorenwerke GmbH (Bramo)“ ein. Die zu jener Zeit nach Entwürfen des Siemens-Architekten Hans Hertlein im Bau befindlichen Verwaltungs- und Fabrikgebäude (03) wurden 1937 von den neuen Eigentümern bezogen.

Eingliederung in die BMW AG

1938 legten die Bramo und BMW die Entwicklung luftgekühlter Flugmotoren zusammen. Im Jahr darauf übernahm BMW die Bramo vollständig und gliederte das Spandauer Werk als „BMW Flugmotorenwerke Brandenburg AG“ in das Unternehmen ein. Während des Zweiten Weltkriegs waren hier bis zu 10.000 Menschen, darunter zahlreiche Fremd- und Zwangsarbeiter:innen, beschäftigt. Nach Kriegsende wurde das BMW-Werk von alliierten Truppen besetzt und demontiert. In der unmittelbaren Nachkriegszeit beschränkte sich die Produktion vorübergehend auf einfache Gebrauchsgüter.



Gewehrfabrik, um 1875
© ASTGMSp, III Fo N8697



Hertlein-Bau, um 1968
© SHI, ZA SRE



Infos für Neugierige
Buchtipps
Theissen, Andrea und Wirtgen, Arnold (Hg.): Militärstadt Spandau. Zentrum der preußischen Waffenproduktion 1722 bis 1918, Berlin 1998

Werksführungen
bmwgroup-werke.com/berlin/de/unser-werk/werkfuehrungen.html

Am 6. September 1966 rollte das erste BMW-Motorrad aus Berlin vom Band: eine R 60/2 mit Vollschwingen-Fahrwerk. © BMW Group, MF-7359-1

1949 begann die Herstellung von Motorradkomponenten für das Münchener Stammwerk. Bis 1969 wurde die Motorradfertigung schrittweise von München nach Berlin verlagert. Damals bauten rund 400 Beschäftigte pro Tag 30 Motorräder. Die Fahrzeuge wurden in reiner Handarbeit gefertigt.

Um Produktion und Auslastung zu steigern, wurden die Fabrikanlagen kontinuierlich modernisiert und erweitert. 2019 feierte die BMW-Motorradproduktion 50-jähriges Jubiläum am Standort Berlin. Im selben Jahr rollte das dreimillionste Motorrad vom Band. Rund 2.000 Beschäftigte produzieren hier täglich bis zu 800 Motorräder. Das Berliner Werk ist nicht nur das weltweit einzige Vollwerk der BMW Group für Motorräder, Scooter und Komponenten, sondern wegen seiner Werksführungen auch ein beliebtes Ziel für Motorradfans aus aller Welt.

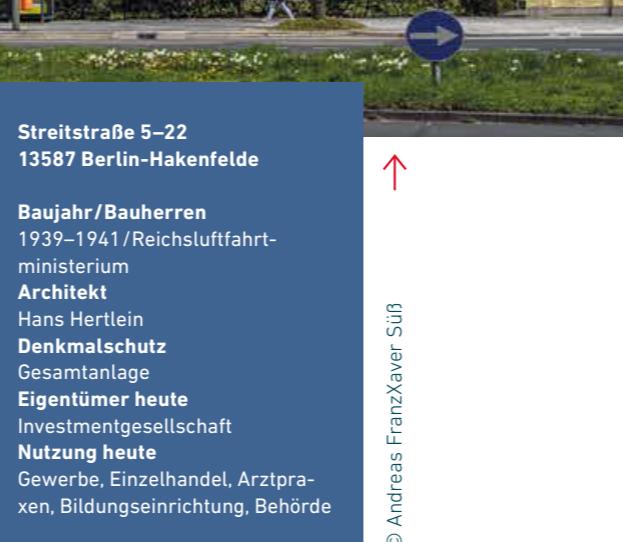
SIEMENSSTADT: ARBEITEN & WOHNEN





SIEMENS-LUFTFAHRTGERÄTE-WERK HAKENFELDE

Der riesige Gebäudekomplex auf dem Gelände zwischen Streitstraße und Havelufer wurde von 1939 bis 1941 nach Plänen des Siemens-Architekten Hans Hertlein errichtet. Auftraggeber und Eigentümer war das Reichsluftfahrtministerium. Siemens zog als Mieter in das Gebäude ein und produzierte hier Mess-, Steuer- und Regelungstechnik für die Luftwaffe. Die Anlage blieb im Zweiten Weltkrieg nahezu unbeschädigt und steht seit 1995 unter Denkmalschutz. Nach umfassender Sanierung in den frühen 2000er-Jahren trägt das ehemalige Industrieareal den Namen „Carossa-Quartier“.



Nach der Machtübernahme

In den Jahren des Nationalsozialismus war die Geschäftstätigkeit von Siemens durch Aufrüstung und die spätere Kriegswirtschaft gekennzeichnet. Auf der einen Seite griffen staatliche Organe mit Investitionslenkungen, Rohstoffzuteilungen und Produktionsverboten zunehmend in die Unternehmensführung ein. Auf der anderen Seite profitierte der Konzern, wie die deutsche Industrie insgesamt, von der Rüstungskonjunktur. Dies galt insbesondere für Tochtergesellschaften wie die „Siemens Apparate und Maschinen GmbH“ (SAM). In der SAM fasste Siemens ab 1933 Teile seiner Rüstungsaktivitäten personell, organisatorisch und räumlich getrennt von den Stammgesellschaften zusammen.

Zentralisierung der Flugsteuerungstechnik

1936 wurde auf Wunsch des Reichsluftfahrtministeriums (RLM) innerhalb der SAM eine „Abteilung für Luftfahrtgeräte“ eingerichtet. Diese umfasste alle Einheiten, die konzernweit an der Entwicklung und Produktion von Flugzeugsteuerungen beteiligt waren. Noch im selben Jahr begann die Siemens-Bauabteilung im Auftrag des RLM mit den Planungen für ein zentrales Luftfahrtgerätewerk außerhalb der Siemensstadt. Auf der Suche nach einem geeigneten Standort mit direktem Wasser- und Bahnanschluss wurde man in Hakenfelde fündig: Zwischen 1939 und 1941 entstand an der Streitstraße ein monumental er Gebäudekomplex, der aus mehreren Geschoss- und Hallenbauten besteht. Die Gesamtanlage wird von einem vier- bis sechsstöckigen, mehrfach abgewinkelten



Verwaltungs- und Laborgebäude mit 20.000 Quadratmetern Nutzfläche dominiert. Dahinter erstreckte sich in Richtung Havel ein 230 Meter langer Produktionstrakt, der von mehreren Hallen und Baracken umgeben war. Besonders markant ist der elfgeschossige Uhrenturm, in dem sich außer der Aufzugsanlage ein Wasserspeicher befand. Anders als Hertleins Bauten in der Siemensstadt wurden die Gebäude verputzt und zur Tarnung dunkelgrün gestrichen. Der heutige mattgelbe Anstrich stammt aus den frühen 2000er-Jahren.

Rüstungsproduktion und Zwangsarbeit

Das neue Werk wurde ab Oktober 1940 schrittweise von den Luftfahrtgeräteabteilungen der SAM bezogen. Gleichzeitig erfolgte die Gründung der „Luftfahrtgerätewerk Hakenfelde GmbH“ (LGW). Das Unternehmen entwickelte und produzierte bis 1945 Mess-, Steuer- und Regelungstechnik, insbesondere „Autopiloten“, für Flugzeuge, Raketen, U-Boote sowie Torpedos der Luftwaffe und der Marine. Mit Fortschreiten des Krieges wurden immer mehr Angehörige der Stammbelegschaft zum Militärdienst verpflichtet. Zugleich stiegen die Anforderungen der Kriegswirtschaft. Um die Produktionsvorgaben des RLM bewältigen zu können, griff Siemens vermehrt auf Zwangsarbeit zurück. Im Juni 1944 arbeiteten rund 8.000 Menschen für das LGW, darunter knapp 1.700 Zwangsarbeiter:innen.

Eine Schule als Namensgeber

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Fertigungsanlagen demontiert und die weitgehend unzerstörten Gebäude beschlagnahmt. Ab 1948 gab die britische Militärregierung Teile des ehemaligen LGW zur Nutzung frei. Zu den ersten Mietern gehörte das Bezirksamt Spandau. In den 1950er-Jahren zogen unter anderem ein städtisches Krankenhaus, eine öffentliche Bibliothek, eine Polizeidienststelle sowie mehrere Schulen in die Räumlichkeiten ein. Die heutige Bezeichnung für das Areal – „Carossa-Quartier“ – geht auf die nach dem bayerischen Arzt und Lyriker Hans Carossa benannte Oberschule zurück. Das Gymnasium zählte bis zum Herbst 2000

zu den Mietern des Hertlein-Baus. Neben öffentlichen Einrichtungen beherbergte der weitläufige Gebäudekomplex an der Streitstraße im Laufe der Jahrzehnte auch zahlreiche Produktions- und Gewerbebetriebe.

Entwicklungsprojekt Carossa-Quartier

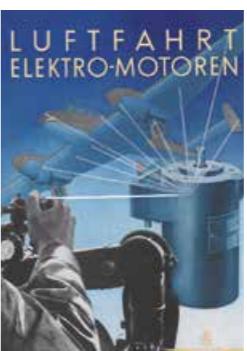
Heute dient das Carossa-Quartier als Einkaufs- und Gewerbezentrum. Aktuelle Planungen sehen darüber hinaus vor, einen Teil der Flächen zu Wohnraum umzunutzen und auf benachbarten Brachflächen Wohnhäuser zu errichten. Nach den Vorstellungen des Investors soll hier ein campusartiger Mix aus Leben, Wohnen und Arbeiten entstehen. Die Quartiersentwicklung soll aktuelle Lebensmodelle berücksichtigen, indem sie integrative neue Wohnformen schafft und einen generationsübergreifenden Ansatz verfolgt.



Ansicht von der Streitstraße, 1941. Die Flachbauten des LGW besitzen flächige Fassaden, die durch nahezu quadratische Fenster gegliedert sind. © SHI, A 855

Infos für Neugierige
Baugeschichtliche
Dokumentation
klausur.berlin/wp-
content/up-
loads/2016/03/Hert-
leinbau-bauhist-Dok-
InhaltTeil-1.pdf

Zwangsarbeit bei
Siemens in Berlin
siemens.ns-zwangs-
arbeit.de



Titelblatt einer Druck-
schrift, 1940er-Jahre
© SHI, SAA 35-70 La 865 4



REICHSFORSCHUNGSSIEDLUNG

Die Reichsforschungssiedlung war das größte Projekt des modernen Sozialen Wohnungsbaus in Berlin. Ihr Name geht auf die „Reichsforschungsgesellschaft für Wirtschaftlichkeit im Bau- und Wohnungswesen“ zurück, die im Auftrag des Reichstags Lösungen für die drängende Wohnungsnot unter der wachsenden Zahl der Industriebeschäftigten erarbeitete. Die Modellsiedlung für rund 12.000 Menschen wurde zwischen 1930 und 1935 in Zeilenbauweise errichtet. Ihre Wohnungen boten viel Komfort für wenig Geld und waren damit auch für die Beschäftigten der umliegenden Industriebetriebe erschwinglich. Im Zuge der denkmalgerechten Sanierung der Anlage hat die Gewobag eine Museumswohnung rekonstruiert.

Forschung für den Wohnungsbau

Ende der 1920er-Jahre herrschte in Berlin große Wohnungsnot. Tausende lebten in Lauben, Baracken oder abbruchreifen Altbauten. Nach Schätzungen des Stadtbaurats Martin Wagner fehlten rund 200.000 Wohnungen. Zusammen mit fortschrittlich gesinnten Politikern, Architekten und Vertretern der gemeinnützigen Wohnungswirtschaft engagierte sich der Sozialdemokrat in der „Reichsforschungsgesellschaft für Wirtschaftlichkeit im Bau- und Wohnungswesen“. Der Verein war 1927 auf Initiative der liberalen Reichstagsabgeordneten und Frauenrechtlerin Marie-Elisabeth Lüders gegründet worden. Sein Ziel: den Wohnungsbau durch systematische Bauforschung zu rationalisieren und kostengünstiger zu machen.

Wettbewerb um die Modellsiedlung

Im Herbst 1928 initiierte die Gesellschaft einen Wettbewerb, um im Spandauer Ortsteil Haselhorst eine Modellsiedlung für rund 12.000 Menschen zu errichten. Bauherrin war die „Gemeinnützige Heimstätten Aktiengesellschaft Groß-Berlin“ (Heimag, ab 1931 Gewobag). Mit dem Großprojekt wollte man zum einen hochwertigen und bezahlbaren Wohnraum für einkommensschwache Familien schaffen. Zum anderen sollte die Wirtschaftlichkeit unterschiedlicher Grundrisse, Bau- und Konstruktionsmethoden sowie Baumaterialien erforscht und hieraus für künftige Wohnungsbauprojekte gelernt werden. Die Jury entschied sich für den Entwurf von Walter Gropius und Stephan Fischer, die das Areal mit zehn- bis zwölfgeschossigen, konsequent in Nord-Süd-Richtung

13599 Berlin-Haselhorst

Baujahr/Bauherren

1930–1935, 1938/Gemeinnützige Heimstätten AG Groß-Berlin (Heimag), ab 1931 Gemeinnützige Wohnungsbau-Aktiengesellschaft (Gewobag)

Bebauungsplan

Walter Gropius, Stephan Fischer

Architekten

Fred Forbát, Erich Bohne, Otto Bartning, Alfred Gellhorn, Alexander Klein, Ernst und Günther Paulus, Paul Mebes, Paul Emmerich, Peter Jürgensen

Denkmalschutz

seit 1995, Gesamtanlage

Eigentümer heute

Gewobag Wohnungsbau-Aktiengesellschaft Berlin

Nutzung heute

Wohnungen

© Andreas FranzXaver Süß



verlaufenden Häuserzeilen bebauen wollten. Die von Gropius favorisierten Wohnhochhäuser wurden jedoch nicht umgesetzt. Es fehlte an praktischer Erfahrung. Mit Blick auf die Kosten entschieden sich die Auftraggeber stattdessen für eine damals übliche viergeschossige Bebauung. Sie beauftragten renommierte Architekten, unter ihnen Fred Forbát (01), Paul Mebes und Paul Emmerich (02 und 03) sowie Otto Bartning (04), mit den Entwurfsplanungen für die einzelnen Wohnblöcke.

Platzsparende Grundrisse

Zwischen 1930 und 1935 entstanden rund 3.500 Wohnungen, knapp 40 Läden, ein Kino, eine Grundschule sowie eine Kirche.

Die meisten Wohnungen waren Ein-, Zwei- und Zweieinhalbzimmerwohnungen mit rund 40 bis 55 Quadratmetern Grundfläche. Gemäß den Richtlinien für den staatlich geförderten Wohnungsbau standen einer vierköpfigen Familie im Schnitt 45 Quadratmeter zu. Kinderlose Paare und Singles hatten sich mit rund 35 Quadratmetern zu begnügen. Um den knappen Wohnraum optimal auszunutzen, experimentierten die Architekten mit unterschiedlichen Grundrissen. Herzstück der Klein- und

Blick aus der Küchennische in den Wohnbereich, 1930er-Jahre. Dank der Zeilenbauweise sind die Wohnungen sonnig, hell und gut belüftet. © Gewobag-Archiv



Museumswohnung, 2014. Seit 2014 können Interessenten in der Siedlung eine originalgetreu eingerichtete Wohnung besichtigen. © Sabine Dobre Fotografie



Kleinstwohnungen war die Wohnküche mit Kochnische. Die Hälfte der Erstmieter stammte aus den nahegelegenen Industriebetrieben, allen voran den Siemens-Werken. Bedingt durch die Folgen der Weltwirtschaftskrise von 1929 lebten in der Reichsforschungssiedlung nicht nur Arbeiter, sondern auch zahlreiche Ingenieure, Angestellte und Beamte. Laut Mieterstatistik von 1932 stellten diese mit knapp 50 Prozent die Mehrheit der Bewohner. Der Arbeiteranteil lag bei 37 Prozent – und damit deutlich höher als in den übrigen Berliner Siedlungen der Moderne.

Denkmalgerechte Sanierung

Die Reichsforschungssiedlung steht seit 1995 unter Denkmalschutz. Von 2003 bis 2013 wurde die gesamte Wohnanlage denkmalgerecht saniert und modernisiert. Dabei hat die Gewobag im ältesten Block der Siedlung, am Burscheider Weg 21, eine Museumswohnung rekonstruiert. Die 45 Quadratmeter große Kleinstwohnung ist mit Originalmobiliar ausgestattet und vermittelt interessierten Gästen einen authentischen Eindruck vom Wohngefühl der frühen 1930er-Jahre.



Infos für Neugierige

Buchtipp

Bienert, Michael: Moderne Baukunst in Haselhorst. Geschichte, Bewohner und Sanierung der Reichsforschungssiedlung in Berlin-Spandau, Berlin 2015

Besuch der Museumswohnung gewobag.de/soziales-engagement/stadtteil-infos/spandau/haselhorst/museumswohnung (5 Min.) <https://bit.ly/3aByjsV>

Luftaufnahme, undatiert. Die ersten 1.200 Kleinwohnungen der Reichsforschungssiedlung waren im Sommer 1931 bezugsfertig. © Gewobag-Archiv

INDUSTRIEKULTUR IN DER REGION





SCHULTHEISS-PATZENHOFER-BRAUEREI

Die beiden Brauereien Schultheiss und Patzenhofer haben in vielen Berliner Bezirken Spuren hinterlassen: Bei der Ortsangabe „Gelände der ehemaligen Schultheiss-Brauerei“ denken vielen Menschen zunächst an die Kulturbrauerei im Prenzlauer Berg oder das „Schultheiss Quartier“ in Moabit. Doch auch in Spandau finden sich historische Bauten der einst größten Lagerbierbrauerei Deutschlands. Allerdings sind die Backsteingebäude kaum noch als Industriedenkmale erkennbar. Das Areal zwischen Neuendorfer Straße und Havel wurde nach der Stilllegung des Betriebs 1992 zu einem Wohn- und Geschäftsquartier umgestaltet.

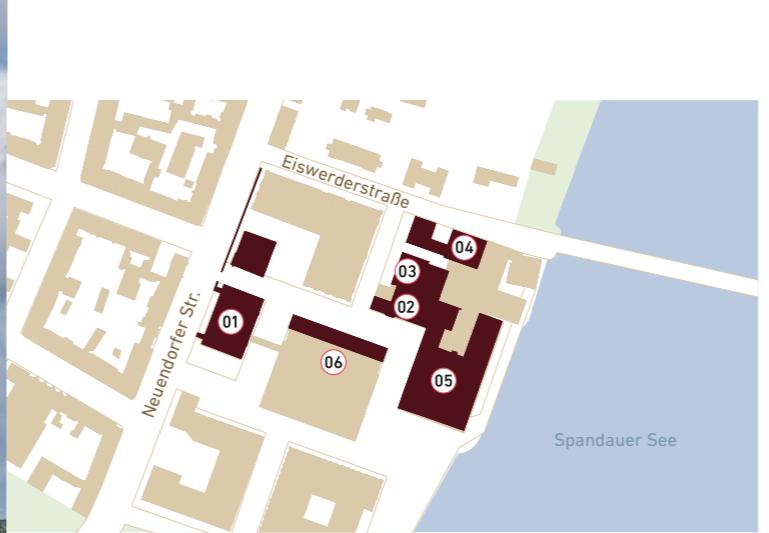
Produktion in industriellem Maßstab

Die Anfänge der ehemaligen Schultheiss-Patzenhofer-Brauerei in Hakenfelde reichen zurück in die 1870er-Jahre. Damals errichtete der Spandauer Brauer Emil Leue auf einem vormaligen Holzplatz zwischen der Neuendorfer Straße und dem westlichen Havelufer die „Leue'sche Brauerei“. In seinem 1876 in Betrieb genommenen „Brauerei-Etablissement“ produzierte Leue als einer der ersten Bierbrauer Spandaus sowohl ober- als auch untergäriges Bier in industriellem Maßstab. Anfang der 1890er-Jahre gab es im benachbarten Berlin 76 Brauereien, von denen 22 als Aktiengesellschaften geführt wurden. Der Wettbewerb innerhalb der Branche war groß. Zahlreiche kleine Brauereien wurden von kapitalstarken Großunternehmen aufgekauft. Auch

Neuendorfer Straße 25–29
13585 Berlin-Hakenfelde

Baujahr/Bauherren
1876–1928, erbaut in mehreren Bauabschnitten/Leue'sche Brauerei, Patzenhofer-Brauerei, Schultheiss-Patzenhofer-Brauerei
Architekt
Hermann Dernburg
Denkmalschutz
Gesamtanlage
Eigentümer heute
KB Invest GmbH, Darmstadt, Deutsche Wohnen SE, Privat-eigentümer
Nutzung heute
Hotel, Gesundheitszentrum, Seniorenresidenz, Kindertagesstätte, Wohnen, Restaurants

© Andreas FranzXaver Süß



Größte Lagerbierbrauerei der Welt

Patzenhofer stand jahrelang in intensivem Wettbewerb mit der größten Brauerei des Landes, der „Schultheiss“ Brauerei Actien-Gesellschaft. Nach dem Ersten Weltkrieg fusionierten die beiden Wettbewerber – getragen von „der Erkenntnis, daß die ungebundene Konkurrenzwirtschaft unter den heutigen Verhältnissen eine nicht zu rechtfertigende Kraftvergeudung bedeutet“, so der Geschäftsbericht 1919/20. Durch den Zusammenschluss vom 12. Juli 1920 stieg die „Schultheiss-Patzenhofer Brauerei-AG“ zur größten Lagerbierbrauerei der Welt auf. Ab Mitte der 1920er-Jahre investierte das Unternehmen erhebliche Summen in Ausbau, Modernisierung und Elektrifizierung des Standorts Spandau. Außer einigen Betriebsgebäuden wurde auch ein neues Verwaltungsgebäude nach Plänen des Architekten Hermann Dernburg errichtet (01). Der vierstöckige, expressionistisch anmutende Bau lagerte sich um einen überdachten Lichthof. Außer der Verwaltung und der Kantine beherbergte er eine Reihe unterschiedlich großer Dienstwohnungen. Nach wie vor versorgte die „Spandauer Abteilung“ vor allem die Kundschaft in der direkten Umgebung.

Schwieriger Neubeginn

Die Großbrauerei, die seit Januar 1938 als „Schultheiss-Brauerei AG“ firmierte, verzeichnete nach dem Zweiten Weltkrieg erhebliche Verluste. In West-Berlin verfügte das Unternehmen noch über vier Brauereien. Unter ihnen die „Abteilung Spandau“ an der Neuendorfer Straße, die im März 1945 durch Brand- und Sprengbomben teilweise zerstört worden war. Nach der Wiederaufnahme des Betriebs begann man hier, das Exportbier-Geschäft zu entwickeln. Mit Erfolg: Bereits 1955 trank man das in Spandau produzierte „Patz-Pils“ in mehr als 40 Ländern der Welt.

Umgestaltung zum Wohn- und Gewerbequartier

1992 endete der Brauereibetrieb in Spandau. Zwischen 1996 und 2001 wurde das Areal im Rahmen des Stadtentwicklungsprojekts „Wasserstadt Berlin-Oberhavel“ von dem Pariser Architekturbüro Reichen et Robert in ein Wohn- und Geschäftsquartier umgestaltet. Zusätzliche Neubauten sorgten für eine starke Verdichtung der Flächen. Die historischen Gebäude wurden in Abstimmung mit den Denkmalschutzbehörden vollständig entkernt und der Schornstein wurde abgebrochen. Dadurch ist das ehemalige Industriegelände kaum noch als solches erkennbar. Heute befinden sich in dem Gebäudeensemble aus alter Mälzerei (02), Sud- (03) und Kesselhaus (04) vor allem Wohnungen und eine Eventlocation. Das Kellereigebäude an der Havel wird als Seniorenresidenz genutzt (05) und das Verwaltungsgebäude beherbergt ein Reha- und Therapiezentrum. Das zentrale Werkstattengebäude (06) wurde zu einem Hotel mit Spa und Sportclub umgebaut.

Infos für Neugierige
Buchtipps
Borkenhagen, Erich: 125 Jahre Schultheiss-Brauerei. Die Geschichte des Schultheiss-Bieres in Berlin, Berlin 1967

Plöse, Wilhelm: Die Braugeschichte Spandaus, Berlin 1955

Fass- und Flaschenbiertransport, um 1930 © ASTGMSp.III Fo SchBra 01

Betriebsgebäude an der Neuendorfer Straße 26–29, vor 1900 © Landesdenkmalamt Berlin



Arbeiter bei der Flaschenabfüllung, 1930er-Jahre © Bildarchiv Foto Marburg, 823 300





FLUGHAFEN TEGEL "OTTO LILIENTHAL"

Der Flughafen Berlin-Tegel TXL ist seit dem 8. November 2020 geschlossen. Er war 46 Jahre lang in Betrieb: Zunächst als Tor West-Berlins zur freien Welt, dann als Hauptstadtflughafen des wiedervereinigten Deutschlands. Ursprünglich für zweieinhalb Millionen Passagiere ausgelegt, wurden hier schließlich mehr als 20 Millionen Fluggäste pro Jahr abgefertigt. Seit 2019 steht der Flughafen unter Denkmalschutz. Seine Gebäude sollen als Teil eines Forschungs- und Industrieparks für urbane Technologien nachgenutzt werden. In direkter Nähe zur „Urban Tech Republic“ entsteht mit dem sogenannten Schumacher Quartier ein smartes Wohnquartier für mehr als 10.000 Menschen.

Saatwinkler Damm
13405 Berlin-Tegel

Baujahr/Bauherren
1965–1979/Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (BFG)
Architekten
Meinhard von Gerkan, Volkwin Marg und Klaus Nickels (gmp)
Denkmalschutz
Gesamtanlage
Eigentümer heute
Bund, Land Berlin
Nutzung heute
Forschungs- und Innovationspark, Hochschulstandort, Gründungs- und Technologiezentrum

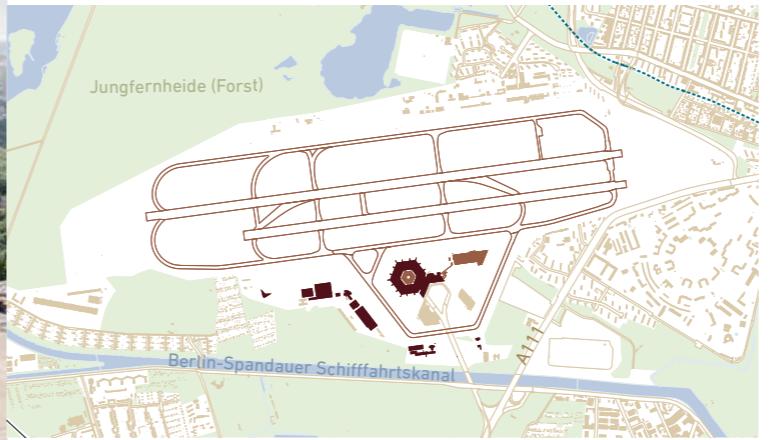
© Marcus Bredt

Anfänge als Militärflughafen

Der Flughafen Berlin-Tegel wurde 1948 während der Berliner Luftbrücke im französischen Sektor errichtet. 19.000 Berliner:innen waren hierfür rund um die Uhr im Einsatz. Nach rund 90 Tagen Bauzeit landete am 5. November 1948 das erste Flugzeug auf der damals längsten Start- und Landebahn Europas. Via Tegel wurde die eingeschlossene Stadt vor allem mit Brennstoffen versorgt. 1960 nahm Air France den zivilen Luftverkehr am Flughafen Tegel auf, der nun offiziell den Namen „Tegel Nord“ trug. Vier Jahre später startete Pan Am mit regelmäßigen Linienflügen von Berlin nach New York. Ab 1968 verlagerten alle Charterfluggesellschaften ihre Flüge nach Tegel, weil Tempelhof überlastet und die Start- und Landebahn für die modernen Düsenjets zu kurz war.

Flughafen der kurzen Wege

Angesichts des steigenden Luftverkehrs hatte der Berliner Senat bereits Anfang der 1960er-Jahre beschlossen, das südliche Flughafengelände auszubauen. 1965 wurde ein europaweiter Wettbewerb ausgeschrieben, den die damals noch unbekannten Architekten Meinhard von Gerkan und Volkwin Marg gemeinsam mit Klaus Nickels gewannen. Das Hamburger Büro wurde nicht nur mit der Gesamtplanung von Tegel Süd beauftragt, sondern gewann auch fast alle Folgeaufträge, von der Planung sämtlicher Betriebsgebäude bis hin zur Innenausstattung. Bei seiner Eröffnung am 1. November 1974 galt Tegel als modernster Flughafen der Welt. Aufmerksamkeit erregten vor allem das „Drive-in-Prinzip“ und die zentrale Abfertigung der Passagiere: Mit dem Auto oder dem



Bus konnten die Fluggäste sehr nah an den sechseckigen Flugsteigring des Hauptgebäudes heranfahren, an ihrem Gate einchecken, die Sicherheitskontrollen passieren und im Wartebereich Platz nehmen. Der Fußweg vom Auto zum Flugzeug betrug weniger als 50 Meter. Abflug und Ankunft befanden sich auf einer Ebene.

Überlasteter Hauptstadtflughafen

Rasch entwickelte sich Tegel Süd zum wichtigsten Verkehrsflughafen Berlins. Ausbau und Erweiterung der Anlagen waren beständig in der Diskussion. Mit der deutschen Wiedervereinigung endeten die alliierten Sonderrechte und alle Restriktionen für den Berliner Flugverkehr wurden aufgehoben. Tegel konnte nun auch von deutschen Fluggesellschaften, allen voran der Lufthansa, angeflogen werden. Darüber hinaus beantragten mehrere ausländische Airlines Flugrechte für die Hauptstadt. 1990 wurden in Tegel mehr als 6,6 Millionen Passagiere abgefertigt, Tendenz stark steigend. Dennoch wurde der Flughafen nur provisorisch ausgebaut. Schließlich sollte Tegel sechs Monate nach Inbetriebnahme des neuen Großflughafens Berlin-

Brandenburg (BER) stillgelegt werden. Doch die ursprünglich für 2011 vorgesehene Eröffnung verzögerte sich ein ums andere Mal. Um der Überlastung von Tegel zu begegnen, ging 2007 ein zweites Abfertigungsgebäude in Betrieb. Das in Leichtbauweise errichtete Terminal C wurde wegen des ständig wachsenden Passagieraufkommens zweimal erweitert. Zeitgleich entbrannte eine hitzige öffentliche Debatte um die weitere Nutzung des Flughafenareals, da vor allem der Westen Berlins ungern auf die Annehmlichkeiten von Tegel verzichten wollte.

Viel Platz für urbane Technologien

Von verschiedenen Seiten wurden Überlegungen zur Nachnutzung des Geländes angestellt. In einem partizipativen Planungsprozess konkretisierte sich die Idee, unter dem Namen „Berlin TXL – The Urban Tech Republic“ einen Forschungs- und Industriepark für urbane Technologien zu entwickeln. In den kommenden Jahren soll ein innovatives Ökosystem aus Wissenschaft, Forschung, Start-ups, Gewerbe und Industrieunternehmen entstehen. Mitte 2021 wurde das ehemalige Flughafengelände von der landeseigenen „Tegel Projekt GmbH“ übernommen. Ab 2027, so der Plan, siedeln sich mit der Berliner Hochschule für Technik (BHT) und der Berliner Feuerwehr- und Rettungsdienste Akademie (BFRA) die ersten Nachnutzer in Tegel an. Die Entwicklung des Gesamtprojekts soll in vier Bauabschnitten erfolgen und bis circa 2040 abgeschlossen sein.

Infos für Neugierige

Buchtipp
Tietz, Jürgen (Hg.): TXL. Berlin Tegel Airport, Zürich 2020

The Urban Tech Republic
berlintxl.de

Bye, bye Flughafen Tegel – Hallo Denkmal!
Dokumentation des Landesdenkmalamts Berlin
(22 Min.) youtube.com/watch?v=2psghCcwiHl



1965 gewannen die frisch diplomierten Architekten Meinhard von Gerkan (l.) und Volkwin Marg (m.) gemeinsam mit Klaus Nickels (r.) den Wettbewerb um den Bau des neuen Großflughafens. © Stark Otto



IMPRESSUM

Herausgeber

Joseph Hoppe / Nico Kupfer

Texte und Bildrecherchen

Sabine Dittler (Staaken: Nico Kupfer)

Redaktion und Produktion

Anja Liebau / Joseph Hoppe / Nico Kupfer / Katharina Hornscheidt

Grafik

FÖRM – Büro für Gestaltung

Coverfoto

Andreas FranzXaver Süß

Verlag

L&H Verlag Berlin
Bernauer Straße 8a | 10115 Berlin
info@lh-verlag.com
www.lh-verlag.com

Der Verlag ist Teil der Verlagskooperation **lesen lokal**
www.lesen-lokal.de

ISBN

978-3-939629-73-3

Druck

Design and Publishing JSC KOPA
www.druckerei-kopa.de

Berliner Schriften zur Industriekultur,
Band 1, Spandau/Siemensstadt: 3. Auflage 2025
Hg.: Berliner Zentrum Industriekultur (bzi)

HTW Berlin | FB 5 Gestaltung und Kultur
Wilhelminenhofstraße 75 A | 12459 Berlin

Deutsches Technikmuseum
Treibbiner Straße 9 | 10963 Berlin

kontakt@industriekultur.berlin
www.industriekultur.berlin

In Zusammenarbeit mit

Oberste Denkmalschutzbehörde / UNESCO-Welterbe
Württembergische Straße 6 | 10707 Berlin
OD@denkmalschutz.berlin.de
www.berlin.de/sen/stadtentwicklung/denkmal/

Das bzi wird über die Oberste Denkmalschutzbehörde/UNESCO-Welterbe (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen) aus Mitteln des Landes Berlin gefördert.

Alle Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Soweit bekannt, sind die Namen der Bildautoren in den Bildunterschriften vermerkt. Falls nicht bekannte Autorenrechte bestehen sollten, bitten wir um Benachrichtigung.

Wir danken herzlich für ihre Unterstützung:

Andreas Curtius: Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin
Constanze Döll: Tegel Projekt GmbH
Urte Everth: Stadtgeschichtliches Museum Spandau – Zitadelle
Gabriele Fliegel: Vereinigung Wirtschaftshof Spandau e.V. & Stiftung Wirtschaftshof
Christoph Frank: Siemens Historical Institute
Prof. Dr. Dorothee Haffner: HTW Berlin/bzi Leitung
Alexandra Kinter: Siemens Historical Institute
Dr. Dieter Nellessen: Bezirksamt Spandau von Berlin, Untere Denkmalschutzbehörde
Prof. Dr. Heike Oevermann: Otto-Friedrich-Universität Bamberg
Marcel Ruhl: Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin
Sebastian Schuth: Archiv des Stadtgeschichtlichen Museums Spandau

Abkürzungsverzeichnis

ASTgMSp: Archiv des Stadtgeschichtlichen Museums Spandau
SHI: Siemens Historical Institute
TU Berlin AM: Technische Universität Berlin Architekturmuseum



SPANDAU IST INDUSTRIEKULTUR!

Unter allen Berliner Regionen kann Spandau auf die älteste und vielseitigste industrielle Tradition zurückblicken. Seit dem 17. Jahrhundert siedelt Brandenburg-Preußen im Schatten der Zitadelle Militärfabriken an. Hier werden Waffen und Munition für das Heer produziert. Weltbekannt wird Spandau mit der Siemensstadt, einem einzigartigen Stadtquartier mit riesigen Fabriken, innovativen Laboren, einer beeindruckenden Firmenzentrale, modernen Wohnvierteln und einer eigenen Bahnstrecke. Großartige Architekturen, versteckte Highlights und wenig bekannte Geschichten finden sich in diesem Band – reichlich Material für Entdeckungstouren in einem oft unterschätzten Bezirk, der wie andere alte Industriestandorte in Berlin gerade eine Renaissance erlebt.



12 €
ISBN 978-3-939629-73-3
lh-verlag.com