

CHARLOTTENBURG MOABIT

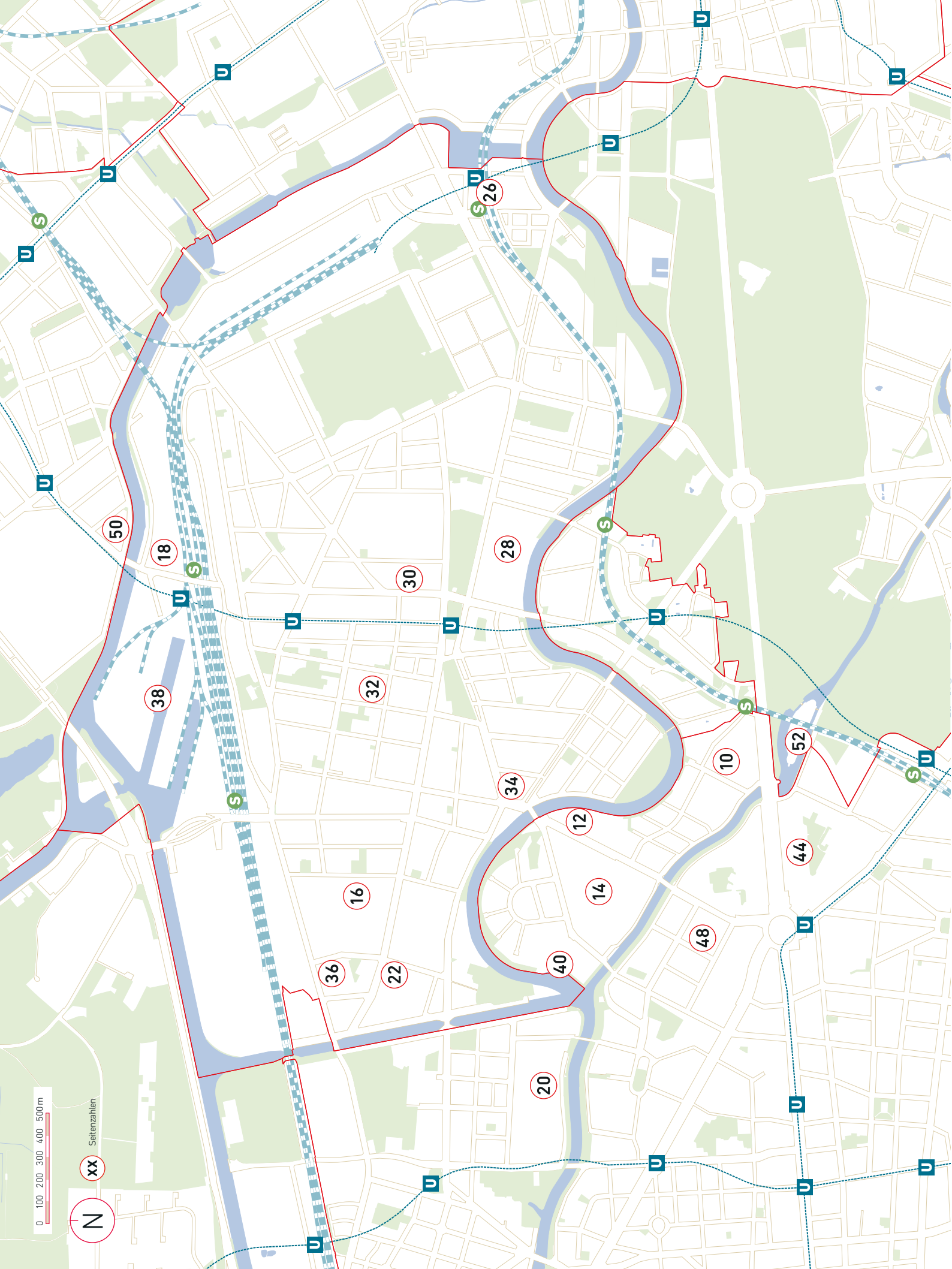
Berliner Industriekultur – Für mehr Berlin: hier lang



EXTRA
Fahrradkarte
„Innovation und
Eleganz“



Industriekultur
Berlin



INHALT

- 3 Geleitwort
- 4 Charlottenburg ist Industriekultur.
Moabit erst recht.

Produktion und Energie

- 10 KPM Quartier
- 12 Gebauer Höfe
- 14 Siemens am Salzufer
- 16 AEG in Moabit
- 18 Kraftwerk Moabit
- 20 Kraftwerk Charlottenburg
- 22 Ludwig-Loewe-Höfe

Mobilität und Versorgung

- 26 Hamburger Bahnhof/Hauptbahnhof/Humboldthafen
- 28 Meierei Bolle
- 30 Schultheiss Quartier
- 32 Waldenser Hof
- 34 Pumpstation Radialsystem VIII
- 36 Classic Remise Berlin
- 38 Westhafen
- 40 Müllverladestation

Wissenschaft und Technik

- 44 Technische Universität Berlin
 - 48 Physikalisch-Technische Bundesanstalt
 - 50 Robert Koch-Institut (RKI)
 - 52 Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau
-
- 54 Das Berliner Zentrum Industriekultur
 - 56 Impressum



AEG Turbinenhalle, © 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, Schöneeweide 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, Investorinnen 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

CHARLOTTENBURG IST INDUSTRIEKULTUR. MOABIT ERST RECHT.

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 einiger Zeit wird Berlin wieder stärker als die arbeitende und erfindende Stadt wahrgenommen, die sie seit Beginn ihrer Metropolenerweiterung 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. Hightech-Produkte „Made in Berlin“ eroberten den Weltmarkt.

Bei genauerer Betrachtung stellt sich aber heraus, dass sich die Epizentren der industriellen Aktivitäten der späteren Metropole im 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts in rechtlicher Betrachtung gar nicht in ihren damaligen Stadtgrenzen, sondern zum Teil in erheblicher Entfernung von Berlin befanden. Dies gilt besonders für die in unserer Schriftenreihe bereits behandelten Regionen Schöneeweide und Treptow sowie Spandau und Siemensstadt. Ähnliches gilt zum Teil für die in diesem Band vorgestellten Orte der Industriekultur in Charlottenburg und Moabit. Auch an ihnen lässt sich eine für die industrielle Entwicklung Berlins sehr typische Eigenheit beobachten: Den expandierenden Industrien folgen immer größere Bevölkerungsgruppen, die wiederum mit ihren Bedürfnissen nach Wohnraum und einer erträglichen Umgebung eine weitere Expansion der Industriestandorte einschränken. Im Resultat ist ein sich wiederholender Prozess der Randwanderung zu beobachten – die industriellen Cluster verteilten sich in Schüben vor allem in Richtung Südost, West und Nordwest von Berlin und fielen damit in die rechtliche Zuständigkeit selbstständiger Städte und Gemeinden.

Immerhin wurde Moabit bereits 1861 nach Berlin eingemeindet, unter anderem wegen der hier schon hohen Konzentration von frühen Industrieansiedlungen. Moabit hat nach allen Seiten hin Grenzen, die durch Kanäle oder Flüsse gebildet werden. In seiner frühen Funktion als Jagd- und Vergnügungsrevier für die Hohenzollern und die Berliner Bevölkerung sorgte diese Wasseranbindung zum einen dafür, dass die Wildbestände nicht flüchten konnten, zum anderen boten sie beste Anreisemöglichkeiten mit Booten, die später als Moabiter Gondeln bekannt wurden. Die hervorragende Anbindung an die logistisch unverzichtbaren Wasserwege zog aber auch die ersten größeren Fabriken an, so die frühen Pulvermühlen des Militärs (1717) sowie die Maschinenbaustadt der Preußischen Seehandlung (1836), die später von den für Berlins Industrialisierung eminent wichtigen Metallbetrieben des „Lokomotivenkönigs“ August Borsig übernommen wurde. Neben Borsig wanderten Mitte des 19. Jahrhunderts noch weitere Betriebe von „Feuerland“, Berlins industrieller Keimzelle vor dem Oranienburger Tor, nach Moabit. Mit der Industrie wurde Moabit zum Arbeiterbezirk. Auf frei gebliebenen Grundstücken oder jenen, die die Industrie während der neuerlichen Randwanderung Ende des Jahrhunderts wieder aufgab, entstanden Mietskasernen und Wohnhäuser. War Moabit vor der Industriellen Revolution aus Berliner Sicht eine Gegend der freien Felder und Wälder, so war Charlottenburg vor allem bekannt wegen des Schlosses und seiner vielfältigen Nutzungen. Zwischen Berlin und Potsdam gelegen, war das Schloss in seinen vielen Ausbaustufen seit 1695 nie ein Zentrum der Macht, sondern eher Sommerfrische, Musentempel und Rückzugsort. Gleichwohl förderte der Betrieb des Schlosses Ansiedlungen vor allem von Bediensteten, Handwerkern und später auch des Militärs. Bis weit ins 19. Jahrhundert hinein galt Charlottenburg mit seinen schönen Spreeufern als Ort der Erholung vom engen, stickigen Berlin. Am sogenannten Knie, dem heutigen Ernst-Reuter-Platz,



entstand in den 1860er-Jahren eine feine Villenkolonie, deren prominentester Bewohner Werner von Siemens war, aber auch zahlreiche wohlhabende Bankiers, Kaufleute und berühmte Wissenschaftler wie Hermann von Helmholtz oder Theodor Mommsen wohnten hier. Doch die Dynamik der Industrialisierung machte vor ihren Refugien nicht Halt. Nach der „Eroberung“ Moabits siedelten sich zahlreiche Unternehmen auf dem östlichen Charlottenburger Territorium an, Spree und Landwehrkanal bildeten die Siedlungsachsen. Und es waren schon die „intelligenteren“ und margenstarken Branchen wie Elektroindustrie, Textilmaschinenbau und später die Autoindustrie, die hier Platz fanden. Ihre wirtschaftlichen Erfolge sorgten dafür, dass Charlottenburg zum Ende des 19. Jahrhunderts als reichste Stadt Deutschlands galt, das alles überragende Rathaus (1899 – 1905) unweit des Schlosses unterstreicht diesen Status bis heute eindrucksvoll. Die zunehmend wissensbasierten neuen Industrien verlangten nach mehr und besser ausgebildeten Ingenieuren und Fachkräften. Charlottenburg wurde mit der Technischen Hochschule (S. 44) und der Physikalisch-Technischen Reichsanstalt (S. 48) Zentrum einer neuen Melange von Wissenschaft, Technik und Industrie. Diese besondere Verbindung prägt die in unserem Band bearbeitete Region westlich der alten Stadtgrenzen Berlins bis hin zum heutigen Ernst-Reuter-Platz auf einzigartige Weise. Wegen zwischenzeitlicher Änderungen der

Bezirksgrenzen befinden sie heute einige wenige der ausgewählten Orte im Bezirk Mitte.

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. Die AEG-Turbinenfabrik, heute Siemens Energy, repräsentiert bis heute als weltweit liefernder Produktionsort alle diese Aspekte.

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, arbeitet im Spannungsfeld von Industriepolitik, Kreativwirtschaft und Regionalkultur und umfasst materielle



© S. 5: Hamburger Bahnhof,
S. 6 rechts: Westhafen, links: AEG Turbinenhalle,
S. 7: Kraftwerk Charlottenburg
alle Fotos: Andreas FranzXaver Süß

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.

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 Wandlungsprozess der Stadt weckt die Neugier auf „unbekannte Orte“ und die Peripherie. Wer zum zweiten oder dritten Mal Berlin besucht, entdeckt die Stadt jenseits von Siegessäule und Brandenburger Tor und setzt andere Prioritäten. Die globale Verflechtung der Großstadt und ihrer zugewanderten Bewohner:innen 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. Diesem Band ist die vom bzi entwickelte Radroute „Innovation und Eleganz“ beigefügt, die gerade für diese Zielgruppen ein Angebot für nachhaltigen Tourismus macht und den Blick für historische Zusammenhänge öffnet.

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 Akteursnetzwerken geformt. Viele Orte dieser Publikation wie die TU Berlin (S. 44) oder die Physikalisch-Technische Bundesanstalt (S. 48) sind mit dieser Entwicklung in besonderem Maße assoziiert. 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. Viele dieser Technologien sind in den verschiedenen Instituten der Technischen Hochschule Charlottenburg entwickelt und untersucht worden.

Die Erfindung des Stroms

Berlin war auch ein wichtiger Knotenpunkt der weltweiten Elektrifizierung. Der Elektromotor löste die Dampfkraft als wichtigste Energiequelle ab. 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 Bedeutung der ehemaligen Elektroquartiere am Salzufer und in Moabit ist heute weitgehend in Vergessenheit geraten, ihre Bauten werden jedoch heute von vielen Start-ups genutzt. Die „Elektropolis Berlin“ hat das Potenzial, in der notwendigen Energiewende wieder Vorreiter zu werden: Think global, act local.

Stadt am Wasser

Schon das vorindustrielle Berlin war „aus dem Kahn gebaut“. Viele der Baumaterialien stammten aus Brandenburg und wurden mit Schiffen nach Berlin transportiert. 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 benötigt den Fluss nicht mehr in diesem Maße. Vielerorts hat sich die Stadt daher öffentliche Räume und neue Nutzungen am Wasser erobert. Mit dem Westhafen im Norden unseres Untersuchungsgebietes (S. 38) einerseits und der Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau (S. 52) andererseits sind sowohl die Logistik der Industrialisierung wie die wissenschaftliche Optimierung auf den folgenden Seiten prominent vertreten.

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 und eines nachhaltigen Quartiersmanagements. Gerade an den traditionsreichen Industriequartieren entlang der Moabiter Huttenstraße ist zu beobachten, in welchem Maße industriekulturelle Relikte noch unerschlossene Ressourcen darstellen.

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. Der Reiz des Unentdeckten inspiriert Raumpioniere zu kreativen Zwischennutzungen. Viele ehemalige Industrieorte werden mittlerweile auf Dauer von der Kultur-, Kreativ- und Eventwirtschaft genutzt. Statt des Offensichtlichen nimmt „Urban Exploration“ die unbekannten Orte und Geschichten in den Blick.

Das Berliner Zentrum Industriekultur (bzi)

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 beiträgt, 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. Mit dieser 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.

Prof. Joseph Hoppe
bzi Leitung

Prof. Dr. Marion Steiner
Pontificia Universidad Católica
de Valparaíso



PRODUKTION UND ENERGIE

CENTRALE
MOABIT



KPM QUARTIER

Das KPM Quartier ist einer der ältesten Industriestandorte Berlins. Bereits seit Anfang der 1870er-Jahre wird hier feinstes Porzellan in Handarbeit hergestellt. Von 1763 bis 1918 gehörte die Königliche Porzellan-Manufaktur (KPM) den preußischen Königen und deutschen Kaisern, dann ging sie in staatlichen Besitz über. In den 2000er-Jahren wurde der traditionsreiche Manufakturbetrieb mit dem weltweit bekannten Markenzeichen privatisiert.

Wegelystraße 1,
Englische Straße 5–19,
10623 Berlin-Charlottenburg

Baujahr / Bauherren
1868–1872, 1956–1962,
Sanierung 1998–2004 / Königliche
Porzellan-Manufaktur
Architekten
Gustav Möller, Emil Boethke,
Bruno Grimmek, Architekturbüro
Gerkan, Marg und Partner (gmp)
Denkmalschutz
Gesamtanlage
Eigentümer heute
KPM Königliche Porzellan-
Manufaktur Berlin GmbH
Nutzung heute
Produktions- und Verwaltungs-
gebäude, Flagshipstore, Café,
Erlebnisausstellung, Hotel

© Andreas FranzXaver Süß

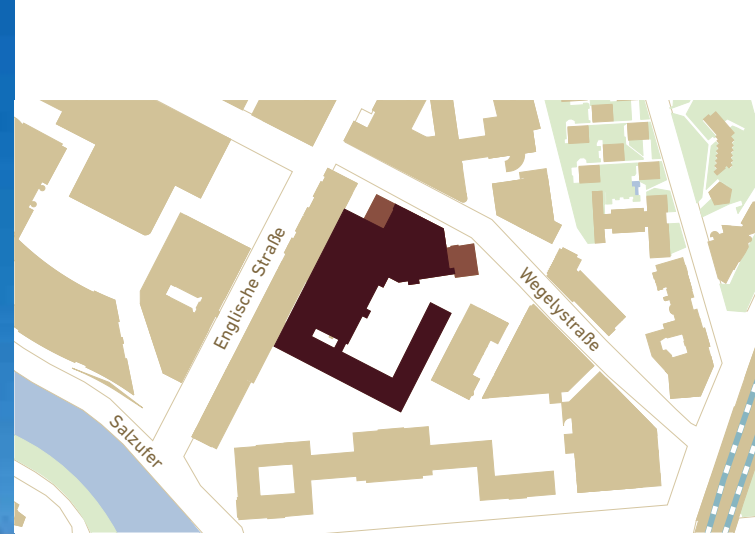
Porzellan für den König

Johann Friedrich Böttger entdeckte vor mehr als 300 Jahren die perfekte Zusammensetzung für die Herstellung von Porzellan, das bis dahin aus China importiert werden musste. 1751 brachte der Wollhändler Wilhelm Caspar Wegely das wohlgehütete Geheimnis um das richtige Mischungsverhältnis der Rohstoffe Kaolin, Feldspat und Quarz nach Preußen: Mit Erlaubnis und Unterstützung von Friedrich II. eröffnete er in der Friedrichstraße eine „Manufacture de porcelaine de Berlin“ – und begründete damit eine ebenso lange wie erfolgreiche Tradition. Wegely selbst war weniger Glück beschieden. Technische Schwierigkeiten und die Folgen des Siebenjährigen Krieges zwangen ihn schon bald zur Aufgabe der Porzellanherstellung. Auch sein Nachfolger

musste die nunmehr in der Leipziger Straße ansässige Manufaktur veräußern.

1763 erwarb der König persönlich den Betrieb. Aus jener Zeit stammen der Name Königliche Porzellan-Manufaktur (KPM) und das berühmte Markenzeichen mit dem kobaltblauen Zepter. Als Liebhaber des „weißen Goldes“ war Friedrich der Große selbst sein bester Kunde. Bis zu seinem Tod kaufte er für mehr als 200.000 Reichstaler KPM-Porzellan.

Ende des 18. Jahrhunderts galt die Manufaktur als Vorzeigebetrieb der Frühindustrialisierung. Statt Kinderarbeit gab es geregelte Arbeitszeiten, gesicherte Renten und eine Betriebskrankenkasse.



Umzug nach Charlottenburg

Mit der ersten Randwanderung der Berliner Industrie verlagerte die KPM ihre Produktion ab 1868 nach Charlottenburg. Die Gebäude in der Innenstadt mussten dem Bau des Preußischen Landtags weichen. Das neue Porzellanwerk entstand am Rande des Tiergartens, nahe der Spree. Sein zentraler Bau – ein vierflügeliger Backsteinkomplex für die wichtigsten Produktionsanlagen – befand sich direkt an einem eigens errichteten Hafen. Rohstoffe und Fertigprodukte konnten nun problemlos per Schiff an- und abtransportiert werden. Berühmte Künstler wie Karl Friedrich Schinkel und Johann Gottfried Schadow entwarfen Tafelservice, Vasen und Skulpturen für die Manufaktur. Dank der Arbeit der 1878 eröffneten KPM-eigenen Chemisch-Technischen Versuchsanstalt (heute: Institut für Werkstoffwissenschaften und -technologien an der TU Berlin) gelang es, das Formen- und Farbenrepertoire erheblich zu erweitern. Mit ihren Entwicklungen leistete die KPM Pionierarbeit auf dem Gebiet der keramischen Industrie.

Gießerei/Dreherei, um 1910.
Zu jener Zeit hatte die Königliche
Porzellan-Manufaktur rund
600 Beschäftigte. © KPM Berlin



Hofansicht, um 1920/30. Das
Porzellanwerk in der Wegelystraße
wurde von dem Regierungs- und
Baurat Gustav Möller entworfen,
der die KPM von 1867 bis 1881
leitete. © Bildarchiv Foto Marburg,
821.612



Wechselvolle Entwicklung

1918 wurde aus der Königlichen eine Staatliche Porzellan-Manufaktur. Das Signet KPM und die Zeptermarke blieben jedoch erhalten. Inspiriert von Werkbund und Bauhaus, entwickelte die KPM Ende der 1920er-Jahre eine klare Formsprache. 1943 zerstörten Bombenangriffe rund 80 Prozent des Betriebsgeländes; dabei gingen wertvolle Gussformen und Maschinen unwiederbringlich verloren. Nach dem Zweiten Weltkrieg produzierte die KPM für einige Jahre in der fränkischen Stadt Selb, während in Charlottenburg neue Produktions-, Labor- und Verwaltungsgebäude entstanden. 1957 konnte die Porzellanfertigung in Berlin wiederaufgenommen werden.

Erfolgreiche Sanierung

Von 1998 bis 2003 wurde das gesamte KPM-Gelände unter denkmalpflegerischen Gesichtspunkten saniert und die Produktionstechnologie auf den neuesten Stand gebracht. Die historischen Gebäude und die Ringkammerofenhalle sind heute Teil der KPM WELT. Sie beherbergen außerdem den KPM Flagshipstore. Hier können Besucher:innen Designs aus mehr als 250 Jahren entdecken sowie Teile des Fertigungs- und Malereiprozesses live erleben. Angeleitete Workshops ermöglichen Erwachsenen und Kindern ein echtes Manufakturserlebnis. [SD](#)



Infos für Neugierige
Buchtipps
Reissig, Harald: Staatliche Porzellanmanufaktur Berlin (KPM), in: Engel, Helmut u. a. (Hg.): Charlottenburg, Teil 1: Die historische Stadt (Geschichtslandschaft Berlin. Orte und Ereignisse, Bd. 1), Berlin 1986, S. 497–522
Führungen durch die KPM WELT
kpm-berlin.com

↑
Ringkammerofenhalle, 2017/18. In der mit 22 Brennkammern ausgestatteten Ofenhalle wurde noch bis in die 1960er-Jahre Porzellan gebrannt. Heute beherbergt sie einen Verkaufs- und Eventraum. © KPM Berlin

MOBILITÄT UND VERSORGUNG



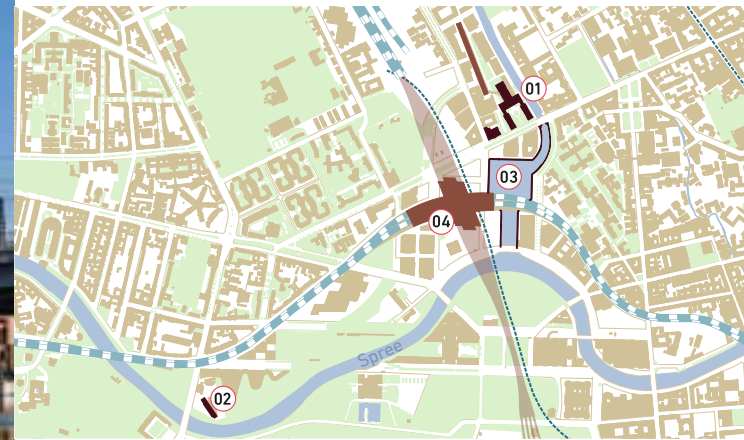
HAMBURGER BAHNHOF / HAUPT-BAHNHOF / HUMBOLDTHAFEN

Das Quartier der Europacity zwischen Hamburger Bahnhof, Hauptbahnhof und Spree ist in den letzten Jahren rasant gewachsen. Beeindruckende Architekturen mit einer Mischnutzung aus Büros, Gewerbe, Wohnen und Freizeit entstanden nördlich des Hauptbahnhofs und um den Humboldthafen. Die Geschichte des Areals als zentraler Verkehrsknotenpunkt Berlins war lange Zeit nur auf den zweiten Blick sichtbar. Mit dem Bau des neuen Berliner Hauptbahnhofs erhielt das Gelände seine alte Funktion zurück.

Invalidenstraße, Alexanderufer, Friedrich-List-Ufer, Europaplatz, Washingtonplatz, 10557 Berlin-Moabit, 10117 Berlin-Mitte

Baujahr / Bauherren
ab 1845 / u.a. Berlin-Hamburger-Eisenbahngesellschaft, Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, preußischer Staat, Deutsche Bahn
Architekten
u.a. Friedrich Neuhaus, Ferdinand Wilhelm Holz, Alfred Lent, Josef Kleihues, Peter Joseph Lenné, Meinhard von Gerkan
Denkmalschutz
Einzeldenkmale
Eigentümer heute
u.a. CA Immo Deutschland GmbH, Deutsche Bahn, Entwicklungsgesellschaften, öffentlich
Nutzung heute
Mobilität, Büro und Gewerbe, Kultur und Freizeit

© Andreas FranzXaver Süß



Bahnhofs dorthin verlagert. Rund um den Lehrter Bahnhof, der den Fernverkehr abfertigte, entstanden weitere Einrichtungen wie eine Postladeanlage. Mit dem Lehrter Stadtbahnhof erhielt die 1882 in Betrieb genommene Stadtbahn eine direkte Verbindung zum Fernbahnhof, die das Verkehrsaufkommen noch einmal stark erhöhte.

Schiff und Schiene

Der südwestlich gelegene Güterbahnhof bildete zu seinen Hochzeiten die größte Güterabfertigungsanlage in Berlin. Die weitläufige Ausdehnung lässt sich noch heute durch den Güterschuppen Spreebord (02) an der Paulstraße ablesen. Einen weiteren wichtigen Knotenpunkt bildete der Humboldthafen (03), der sich östlich an den Lehrter Bahnhof anschloss. Das 3,5 Meter tiefe Hafenbecken verbindet seit 1859 den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal mit der Spree. Bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs bildete der Humboldthafen als Zentrum für die Versorgung und den Warenumsatz einen der bedeutendsten Verkehrsknotenpunkte der Stadt. Neben der Warenverladung von Schiene zu Frachtkahn und umgekehrt kamen dort auch Pferdebusse sowie später Lastwagen für den innerstädtischen Weitertransport zum Einsatz.

Dornröschenschlaf

Nach dem Zweiten Weltkrieg verlor das Gebiet seine verkehrstechnische Bedeutung. Der stark beschädigte Lehrter Bahnhof wurde nur rudimentär instand gesetzt, bevor er 1951 geschlossen und ab 1957 abgerissen wurde. Durch die Insellage West-Berlins reduzierte sich der Fernverkehr stark. Der Humboldthafen war den steigenden Warenströmen nicht mehr gewachsen und so verlagerte sich der Transport an den West- und den Osthafen. Durch die Nähe zur innerdeutschen Grenze fiel das Gebiet in einen langjährigen Dornröschenschlaf. Nur der bis 2002 betriebene Lehrter Stadtbahnhof erinnerte an die einstige Bedeutung. Mit dem Bau der Berliner Mauer wurde er zum letzten S-Bahnhof in West-Berlin in Richtung Osten.

Ein neuer Hauptbahnhof für Berlin

Seit Beginn des Schienenverkehrs war Berlin geprägt von zahlreichen Fernbahnhöfen, für deren Schienenwege es jedoch keinen Kreuzungspunkt gab. Dies änderte sich erst 1992 mit dem Beschluss der Bundesregierung, einen Hauptbahnhof als zentralen Knoten verschiedener Verkehrsmittel für das wiedervereinigte Berlin zu errichten. Damit einher ging eine komplette Neugestaltung des Betriebskonzepts für die Berliner S-Bahn und die Eisenbahn. Das neue Konzept sah unter anderem den Bau der teilweise unterirdischen Nord-Süd-Fernbahnstrecke sowie den Ausbau mehrerer Fernbahnhöfe wie Gesundbrunnen oder Südkreuz und die Verlängerung der U-Bahnlinie 5 vor. Der ehemalige Lehrter Stadtbahnhof wurde abgerissen. 2006 nahm der neue Hauptbahnhof (04) seinen Betrieb auf. Nach dem Entwurf von Meinhard von Gerkan entstand der größte Turmbahnhof Europas mit insgesamt fünf lichtdurchfluteten Ebenen. Hier fertigen mehrere voneinander unabhängige Verkehrsträger wie Fernbahn und U-Bahn täglich rund 1.300 Züge ab. [TH](#)

Außerhalb der Stadtmauer

Die moderne Geschichte des Gebiets zwischen Berlin und Moabit als Verkehrsknotenpunkt begann mit dem Bau des Hamburger Bahnhofs (01) von 1845 bis 1847 durch die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft. Der Bahnhof ist einer der ältesten Deutschlands und der einzige noch erhaltene Kopfbahnhof aus der frühen Berliner Eisenbahngeschichte. Der spätklassizistische Bau mit Einflüssen der italienischen Renaissance war der Endpunkt des Schienenverkehrs zwischen Hamburg und Berlin, damals noch außerhalb der Stadtmauer gelegen. Nach nur 37 Jahren Betrieb wurde der Bahnhof 1884 stillgelegt, da er dem steigenden Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen war. 1906 eröffnete dort das Verkehrs- und Baumuseum, ein Vorläufer des Deutschen

Technikmuseums. Der angeschlossene Güterbahnhof im Norden behielt seine Funktion bis Ende der 1980er-Jahre. Heute wird das Bauwerk ebenfalls als Museum genutzt; eine Abteilung der Neuen Nationalgalerie präsentiert dort zeitgenössische Kunst.

Verbindung verschiedener Verkehrswege

Die Konkurrenz im Fernverkehr ließ nicht lange auf sich warten. Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft erbaute in unmittelbarer Nähe von 1868 bis 1871 den Lehrter Bahnhof, einen der größten Berliner Bahnhöfe. Seine monumentale Architektur im Stil der Neorenaissance hob ihn von den Vorgängern ab und brachte ihm den Spitznamen „Schloss der Berliner Bahnhöfe“ ein. 1884 wurde der Personenverkehr des Hamburger

Lehrter Bahnhof, Humboldthafen und Güterbahnhof, um 1910. © gemeinfrei



Ruine des Lehrter Bahnhofs, 1957. © Gemeinfrei



Infos für Neugierige
Buchtipps
Preuß, Erich: Berlin Hauptbahnhof, Berlin 2006



SCHULTHEISS QUARTIER

Mehr als 150 Jahre wurde auf dem Gelände zwischen Turm-, Strom- und Perleberger Straße Bier gebraut; erst 1980 stellte Schultheiss die Produktion ein. Seit 1995 steht das ehemalige Brauereigelände unter Denkmalschutz. Nachdem die Nachnutzung der Flächen und historischen Bauten einige Jahre umstritten war, vereint das heutige Schultheiss Quartier alle Facetten des städtischen Lebens wie Arbeiten, Einkaufen, Übernachten und Unterhaltung an einem Ort.

Stromstraße 11–17, Perleberger Straße 42, 10555 Berlin-Moabit

Baujahr/Bauherren
1871–1904/Actien-Brauerei-Gesellschaft Moabit
Architekten
Friedrich Koch,
G. Lüdicke (Baumeister)
Denkmalschutz
Gesamtanlage
Eigentümer heute
HGHI Holding GmbH
Nutzung heute
Handel, Gastronomie, Gewerbe

© Andreas FranzXaver Süß

Ausflugsziel der Industriearbeiterschaft

Mit seinen Biergärten und Tanzlokalen war Moabit im 19. Jahrhundert ein populäres Ausflugsziel der Berliner:innen. Nach Aussage von Zeitgenossen erfreute sich der „Belustigungsort der niedern Volksklasse“ vor allem an arbeitsfreien Tagen großer Beliebtheit. Da weder befestigte Wege noch öffentliche Verkehrsmittel existierten, gelangten die Arbeiter:innen per Gondel ans Ziel. Dies änderte sich erst ab 1849, als die erste Pferdeomnibus-Linie zwischen dem Lustgarten und Moabit verkehrte. 1874 fuhr erstmals eine Pferdebahn in den Industrievorort. Die Industrialisierung sowie der langsam voranschreitende Wohnungsbau verdrängten nach und nach die alten Bier- und Vergnügungslöke. Zu den überlebenden

Etablissements zählte der Ausschank der Brauerei M. Ahrens & Co. in der Stromstraße. Das Unternehmen hatte den 1826 gegründeten Betrieb, der seitdem wiederholt den Besitzer gewechselt hatte, 1841 erworben. Ahrens spezialisierte sich auf die Produktion von hellem bayerischen Bier und firmierte zehn Jahre später unter „Ahrens & Co., Bairische Bierbrauerei zu Neu-Moabit“.

Neue Rechtsform und Erweiterung

Dem allgemeinen Trend folgend, wurde die Brauerei in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Wenig später folgte die Erweiterung der Betriebsgebäude. Das Ensemble nahm die spätere Vorliebe der deutschen Brauereien für burgartige Backsteinbauten vorweg: Das lang gestreckte, bis zu sechs Geschosse hohe Hauptgebäude (01) mit

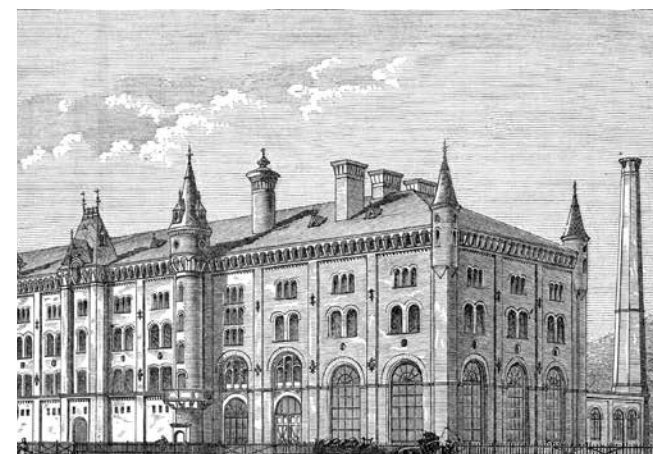


seinen Türmchen und Giebeln sowie dem an Pechnasen erinnernden Bogenfries nimmt deutliche Anleihen an mittelalterliche Burganlagen. Nach dem Ausbau der Kapazitäten produzierte die Aktien-Brauerei-Gesellschaft Moabit jährlich rund 90.000 Hektoliter Bier. Ende der 1890er-Jahre entstanden ein Gärhaus und ein Mälzereigebäude. Aus derselben Zeit stammt auch die neu gestaltete Fassade des Sudhauses. Die roten, wesentlich dezenteren Klinkerbauten wurden erst in der letzten Bebauungsphase um 1918 errichtet.

Angliederung an Berliner Großbrauereien

Mit Beginn des 20. Jahrhunderts büßte die Brauerei ihre Selbstständigkeit ein: Als „Abteilung Nordwest“ war sie fortan Teil der Aktien-Brauerei Friedrichshöhe vorm. Patzenhofer. Der neue Besitzer elektrifizierte den Betrieb und errichtete ein eigenes Kraftwerk. Nachdem Patzenhofer im Juli 1920 mit der Schultheiss Brauerei Aktien-Gesellschaft fusioniert hatte, wurde der Standort Moabit von der neu gegründeten Schultheiss-Patzenhofer Brauerei AG weitergeführt. Durch den Zusammenschluss stieg dieses Unternehmen zur größten Lagerbierbrauerei der Welt auf. Bis zum Beginn des

Hauptgebäude, um 1875. Die repräsentative Anlage umfasste eine Mälzerei, ein Sudhaus sowie mehrere Gär- und Lagerkeller. © Deutsche Bauzeitung, Jg. 9, Nummer 51, S. 251



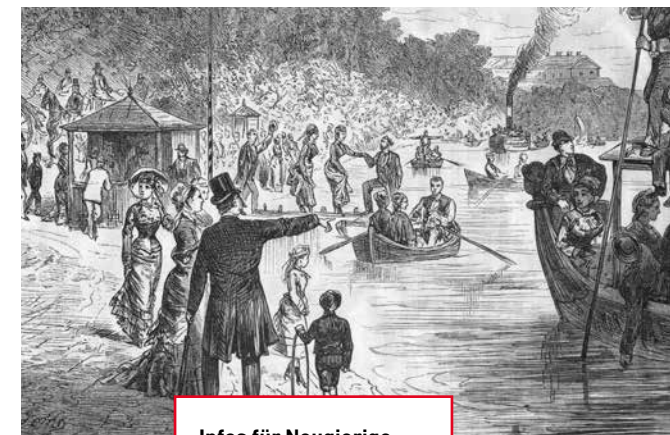
Ansichtskarte „Gruß aus dem Patzenhofer – Moabit“, 1902. Der 1848 eröffnete Biergarten an der Strom-, Ecke Turmstraße war ein beliebtes Ausflugsziel. © SDBT, Historisches Archiv 00711



Zweiten Weltkriegs umfasste das Firmenimperium zwölf Brauereiabteilungen und fünf Malzfabriken (SR I, S. 44 f.).

Wechselvolle Nachnutzung

Die Abteilung Nordwest an der Stromstraße blieb mit kriegsbedingter Unterbrechung bis 1980 in Betrieb. Nach der Stilllegung nutzten zahlreiche Einzelhändler, Dienstleister und Freizeiteinrichtungen das einstige Brauereiareal. 1995 wurde das mehr als 20.000 Quadratmeter große Gelände samt Nebengebäuden, Schornstein, Garagen, Kellern und Freiflächen unter Denkmalschutz gestellt. Die Pläne für die Nachnutzung des Areals waren jedoch umstritten; wiederholt waren die Interessen von Denkmalschützern und Investoren unvereinbar. Im Dezember 2014 erhielt der heutige Eigentümer die Genehmigung zum Bau des „Schultheiss Quartiers“. Nach Plänen des renommierten Schweizer Architekten Max Dudler entstand bis 2018 „eine Stadt in der Stadt“ – ein neues Zentrum für Handel, Gewerbe und Gastronomie. Ausgehend von den imposanten Backsteinbauten an der Stromstraße, sucht die Fassadengestaltung der Neubauten den Dialog mit der Architektursprache des historischen Bestands. [SD](#)



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

Ausflugsverkehr auf der Unterspree zwischen den Zelten im Tiergarten und Moabit, undatiert. Die sogenannten Moabiter Gondeln brachten die Berliner:innen zu den Ausflugslokalen. © bpk, 40016074



WESTHAFEN

Der 1923 eröffnete Westhafen ist Berlins größter Warenumschoßplatz. Zusammen mit den Häfen in Spandau und Neukölln bildet er ein innerstädtisches Güterverkehrszentrum für innovative Logistikkonzepte. Seit seinen Anfängen wird der Westhafen von der Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft (BEHALA) betrieben. 1995 wurde die historische Hafenanlage unter Denkmalschutz gestellt. Neben dem denkmalgeschützten Bereich verfügt der Westhafen über moderne Krananlagen für den Umschlag von Schwergut, Massengut und Containern.

Beusselstraße 44 K und
Westhafenstraße 1–3,
13353 Berlin-Moabit

Baujahr/Bauherren
1914–1923, Umbau 1927 und
1948/Stadt Berlin, BEHALA
Architekten
Friedrich Krause,
Richard Wolffenstein
Denkmalschutz
Gesamtanlage
Eigentümer heute
Berliner Hafen- und
Lagerhausgesellschaft (BEHALA)
Nutzung heute
Hafen, Gewerbe,
Veranstaltungsort, Archiv- und
Bibliotheksmagazin

© Andreas FranzXaver Süß

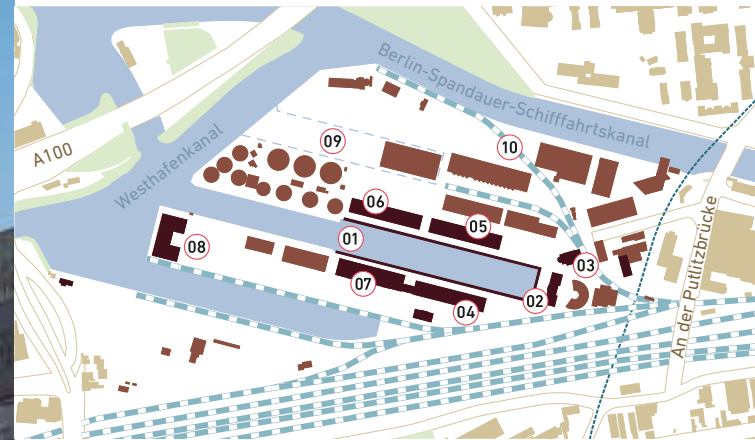
Langwierige Vorbereitungen

1885 forderte die Berliner Kaufmannschaft den Magistrat auf, östlich und westlich des Stadtzentrums zwei neue Häfen zu errichten, da die Infrastruktur der bestehenden Hafenanlagen dem steigenden Warentransport nicht mehr gewachsen war. Während die Arbeiten am Osthafen 1907 begannen, verzögerte sich der Bau des Westhafens um mehrere Jahre: Zunächst musste das Evangelische Johannesstift nach Spandau umsiedeln, dann legte die Eisenbahnverwaltung ihr Veto gegen den Anschluss des Hafens an den Lehrter Güterbahnhof ein. So konnte erst im Frühjahr 1914 mit den Bauarbeiten begonnen werden, die wegen des Ersten Weltkriegs gleich wieder zum Erliegen kamen. Knapp zehn Jahre

nach dem ersten Spatenstich erfolgte am 3. September 1923 die Eröffnung des Westhafens – allerdings ohne das geplante dritte Hafenbecken.

Ausgeklügelte Hafenstadt

In Zusammenarbeit mit dem Architekten Richard Wolffenstein hatte Friedrich Krause, Stadtbaurat für Tiefbau, eine eigenständige Hafenstadt geschaffen, deren architektonische Geschlossenheit noch heute beeindruckt. Die Hafenbecken und die Gebäude sind nach einem regelmäßigen Grundriss angeordnet: Das Zentrum der Anlage bildet das mittlere Becken (01), um das das Verwaltungsgebäude (02), ein Casino (03), drei Lagerhallen (04–06) sowie der Getreidespeicher (07) angeordnet sind. Sämtliche Fassaden sind mit dunkel-



violetten Eisenklinkern verblendet. Der Zollspeicher (08) befindet sich abseits an einem gut kontrollierbaren Standort, da die dort gelagerten Importwaren so lange unverzollt bleiben, bis sie einen Käufer finden.

Leistungsfähigster deutscher Binnenhafen

Bereits ein Jahr nach der Eröffnung wurde mit der Erweiterung der Hafenanlagen begonnen. Bis 1927 entstanden das dritte Hafenbecken (09), die Kaianlage am Berlin-Spandauer Schiffahrtskanal (10) sowie zusätzliche Lager- und Speicherhallen. Am Ende dieser ersten Ausbaustufe umfasste das Hafengelände mehr als 430.000 Quadratmeter. Dank der zahlreichen elektrisch betriebenen Be- und Entladeeinrichtungen betrugen die Ladezeiten im Schnitt neun bis elf Stunden, bei starkem Verkehrsaufkommen sieben bis neun Stunden. Damit war der Westhafen zu jener Zeit nicht nur der leistungsfähigste, sondern auch einer der modernsten deutschen Binnenhäfen.

Trimodaler Hafen

In den 2000er-Jahren entwickelte sich der Standort zum modernen Güterverkehrszentrum für die Lagerung und den Transport von Waren zu Wasser, auf der Schiene und der Straße. Um zusätzliche Lagerflächen zu schaffen, ließ die BEHALA das 1927 angelegte Hafenbecken zuschütten. Darüber hinaus investierte sie in ein Container-Terminal, eine Roll-on/Roll-off-Anlage sowie eine Anlegestelle für Binnenkreuzfahrtschiffe. Im Interesse einer klima- und umweltfreundlichen Binnenschifffahrt beteiligt sich das Unternehmen an der Entwicklung und dem Bau des weltweit ersten emissionsfreien Schubboots „Elektra“, das im Mai 2022 im Westhafen getauft wurde. Für einen Teil der denkmalgeschützten Hallen gibt es heute eine neue Nutzung. So beherbergt der einstige Getreidespeicher seit den 1990er-Jahren einen Großteil der Bestände des Geheimen Staatsarchivs sowie die Zeitungs- und die Kinder- und Jugendbuchabteilung der Staatsbibliothek. Die ehemalige Lagerhalle 1 wird seit 2015 erfolgreich für Veranstaltungen genutzt. [SD](#)



↑
Blick auf das mittlere Hafenbecken, undatiert. Das Be- und Entladen der Schiffe erfolgte mithilfe der zu beiden Seiten des Hafenbeckens aufgestellten Halbportalkräne, die auf Schienen fahrbar angeordnet waren. © BEHALA



↑
Automobilproduktion, 1920er-Jahre. Von 1926 bis 1931 produzierte die amerikanische Ford Motor Company im Westhafen. Die vorgefertigten Einzelteile stammten anfangs aus dem Mutterwerk in Detroit. © obs/Ford-Werke GmbH



↑
Taufe der „Elektra“, 2022. Nach fast zweijähriger Bauzeit kann die Langzeiterprobung des Schubbootes im Berliner Westhafen beginnen. © BEHALA

**Infos für Neugierige
Buchtipps**
Raach, Jörg: 80 Jahre
BEHALA – zwischen
damals und heute
1923–2003, Berlin 2003

WISSENSCHAFT UND TECHNIK



TECHNISCHE UNIVERSITÄT BERLIN

Mit rund 35.000 Studierenden und 8.300 Beschäftigten zählt die Technische Universität Berlin zu den größten Hochschulen Deutschlands. Der Hauptcampus in Charlottenburg nördlich und südlich der Straße des 17. Juni hat sich seit den übersichtlichen Anfängen zu einem weitläufigen Hochschulviertel entwickelt. Die rasante Entwicklung von Gewerbe und Industrie im 19. Jahrhundert machte eine Verbesserung und Akademisierung der Ingenieursausbildung nötig. Mit der Gründung der Königlich Technischen Hochschule zu Charlottenburg 1879 erhielt Preußen ein den Universitäten gleichrangiges Zentrum der wissenschaftlichen Ausbildung.

Akademisierung der Ingenieursausbildung

Die Geschichte der Ingenieursausbildung in Preußen begann nicht erst mit dem Jahr 1879, als die Bauakademie und die Gewerbeakademie zur Königlich Technischen Hochschule (TH) vereint wurden. Bereits Ende des 18. Jahrhunderts entstanden erste Spezialakademien für bestimmte Berufszweige, in denen zukünftige Staatsbedienstete ausgebildet werden sollten. Darunter war auch die 1770 von König Friedrich II. gegründete Bergakademie in Berlin, die zu einer besseren Erschließung der Bodenschätze beitragen sollte. Mit der Bauakademie von 1799 sollte eine Institution entstehen, welche die technische Ausbildung von Baumeistern und Ingenieuren verbessern sollte. Ursprünglich kamen Ingenieure aus dem Militärwesen, wo sie als oft handwerklich ge-

prägte Fachleute ihr technisches Wissen einbrachten. Die industrielle Revolution und der rasche Fortschritt technischer Entwicklungen beförderten die Nachfrage nach Arbeitskräften und schlaun Köpfen zur Entwicklung neuer Technologien. An den etablierten Universitäten waren bis Ende des 19. Jahrhunderts meist nur vier Fakultäten üblich: Philosophie, Theologie, Jura und Medizin. Als Ergänzung entstanden ab dem 18. Jahrhundert erste Ingenieurschulen, sogenannte Polytechnika, die später oft in Technische Hochschulen umgewandelt wurden. Die neu gegründete Königlich Technische Hochschule zu Berlin umfasste fünf Abteilungen: Architektur, Bauingenieurwesen, Maschineningenieurwesen mit Schiffbau, Chemie und Hüttenkunde sowie allgemeine Wissenschaften.

Straße des 17. Juni, Fasanenstraße, Ernst-Reuter-Platz, Hardenbergstraße, Marchstraße, Berlin-Charlottenburg

Baujahr/Bauherren
ab 1878 / u. a. Königlich Technische Hochschule, Technische Universität Berlin, Land Berlin
Architekten
u. a. Richard Lucae, Friedrich Hitzig, Julius Raschdorff, Hermann Eggert, Otto Weißgerber, Willy Kreuer, J. N. Rackebrandt
Denkmalschutz
Gesamtanlagen und Baudenkmale
Eigentümer heute
Land Berlin, Technische Universität Berlin
Nutzung heute
Universitätscampus

© TU Berlin / Pressestelle / Ulrich Dahl

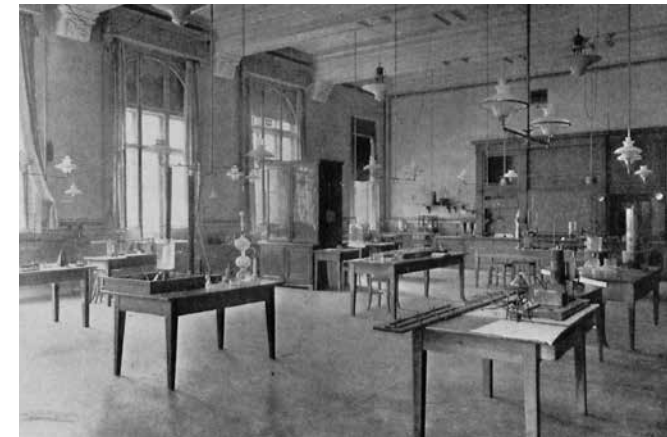
Ein Neubau für die Königlich Technische Hochschule

Nachdem insgesamt zwölf verschiedene Standorte diskutiert worden waren, fiel die Wahl auf das Gelände der Baumschule am Hippodrom in der damals noch eigenständigen Stadt Charlottenburg. Damit folgte die Hochschulgründung der seit 1860 einsetzenden Randwanderung der Berliner Industrie, die ihre Betriebe in das kostengünstigere Umland von Charlottenburg oder Moabit verlagerte. Auf über sechs Hektar Fläche entstand bis zur feierlichen Eröffnung 1884 ein Ensemble verschiedener Gebäude. Das Herzstück stellte das monumentale Hauptgebäude (01) dar, dessen Entwurf sich an Schlossbauten des 18. Jahrhunderts und der italienischen Renaissance orientierte. Neben funktionalen Einrichtungen wie Lehrräumen und Zeichensälen gab es auch repräsentative Elemente, darunter zwei Sammlungsräume, eine aufwendige figürliche Gestaltung des gesamten Gebäudes und den zentralen Lichthof als beeindruckenden Festsaal.

Wachstum und Fortschritt

Die Reichshauptstadt entwickelte sich in vielen Industriezweigen wie Maschinenbau und Elektroindustrie zum führenden Standort in Deutschland – und mit ihr auch die junge Hochschule. Die gesellschaftliche und wissenschaftliche Anerkennung der Ingenieure wurde 1899 mit dem Erlass Wilhelms II. auf eine neue Stufe gestellt: Die TH erhielt als erste Hochschule im Deutschen Reich das Recht zur Verleihung des akademischen Grads „Diplom-Ingenieur“ zusammen mit dem „Doktor der Ingenieurwissenschaften (Dr.-Ing.)“. Damit waren humanistische Akademiker und Ingenieure gleichgestellt. Auch auf dem Campus machte sich das Wachstum bemerkbar: Südlich des Hauptgebäudes entwickelte sich in den nächsten Jahren mit dem Bau verschiedener

Die Aula des Hauptgebäudes wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört, um 1885.
© Architekturmuseum TU Berlin



Historische Ansicht der Lehrräume im Hauptgebäude © Universitätsarchiv TU Berlin



Im Südosten des Hauptgebäudes entstand ein verwinkelter Komplex verschiedener Institutsbauten, 2022. © Andreas FranzXaver Süß

Institute und Anlagen – darunter das Maschinenbau-Laboratorium (02), die Königlich Mechanisch-Technische Versuchsanstalt (03), das Versuchsfeld für Elektrotechnik und Werkzeug-Maschinen (04) sowie das ehemalige Kraft- und Fernheizwerk (05) – ein Baukomplex ähnlich einer Fabrikstadt. Auf der benachbarten Schleuseninsel entstand die Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau (06).

Die TH wurde zu einem Zentrum der technischen Forschung. Unter anderem wirkte dort Georg Schlesinger, Wegbereiter der modernen Fertigungstechnik und der Betriebswissenschaften und ab 1904 erster Inhaber des Lehrstuhls für Werkzeugmaschinen und Fabrikbetriebe. Die TH brachte zahlreiche weitere namhafte Wissenschaftler hervor, darunter Ernst Ruska, Konrad Zuse, Adolf Slaby oder Gustav Hertz. Eine Besonderheit stellt der Garten der TH dar. Bis heute finden sich dort Relikte der Berliner Stadtgeschichte, die als Zeichenvorlagen für angehende Architekten

dienten. Unter anderem hat sich ein Teil der Arkadenhalle (07) der 1887 abgerissenen Eisengießerei und Maschinenfabrik Borsig an der Spree erhalten. Die von Johann Heinrich Strack entworfene Bogenhalle sollte den Eingang der Borsigwerke abschirmen und der feinen Berliner Gesellschaft den Anblick der Arbeiterschaft ersparen.

Ein dunkles Kapitel

Während des Nationalsozialismus profitierte die Hochschule vom Ausbau wehrtechnischer Studienfächer und war in die Rüstungs- und Autarkieforschung im Zuge der Kriegsvorbereitungen eingebunden. Die Diskriminierung und die Vertreibung vor allem von jüdischen Hochschulangehörigen prägten die wissenschaftliche Praxis der TH. Ab 1943 wurde der Campus immer stärker bombardiert, das Hauptgebäude zu fast 50 Prozent zerstört. Nur einen Monat nach der Schließung im April 1945 gab es erste Bestrebungen, die Hochschule wiederaufzubauen. Nach kurzer Zeit unter sowjetischer Verwaltung übernahm im Herbst 1945 die britische Militärregierung die Verantwortung für die TH.

Neubeginn und Wiederaufbau

In Zusammenarbeit mit den Briten entschied sich der Arbeitsausschuss bewusst für eine Neueröffnung statt einer Wiedereröffnung. Am 9. April 1946 wurde so die Technische Universität Berlin (TU Berlin) mit

einer humanistischen Neuausrichtung und einer neuen Balance zwischen technologischer Forschung und gesellschaftlicher Verantwortung gegründet. Eine geisteswissenschaftliche Fakultät ergänzte im Sinne des Studium generale die naturwissenschaftliche Ausbildung der Ingenieur:innen.

Sukzessive wurde der Campus wiederaufgebaut, allem voran das Hauptgebäude, dessen Südflügel 1953 als erster Teil feierlich eröffnet wurde. Der Wiederaufbau zog sich über Jahre hin, in der Anfangszeit mussten Studierende vor der Immatrikulation Arbeitsstunden ableisten. In den 1960er- und 1970er-Jahren wurde das Gelände weiter ausgebaut, der Campus dehnte sich nördlich der Straße des 17. Juni aus. Einen besonderen Einschnitt stellte der Neubau der Nordfassade (08) dar, wo seit 1968 ein mehrgeschossiger Neubau das alte Hauptgebäude verdeckt. In dieser Zeit war die TU Berlin auch häufig Schauplatz von Studentenprotesten, die zu grundlegenden Reformen des deutschen Hochschulwesens führten.

Den dunklen Teil ihrer NS-Geschichte arbeitete die TU Berlin – mit vielen Jahrzehnten Verzögerung – in mehreren Projekten auf. 1982 begründete die TU das Zentrum für Antisemitismusforschung, heute eine der weltweit bedeutendsten Einrichtungen ihrer Art.

Exkurs: Ernst-Reuter-Platz

Bereits Ende des 19. Jahrhunderts entwickelte sich am heutigen Ernst-Reuter-Platz ein zentraler Verkehrsknotenpunkt – das sogenannte „Knie“. Unter diesem Namen eröffnete dort auch eine der frühen U-Bahnstationen (09) Berlins nach den Entwürfen von Alfred Grenander. In den 1930er-Jahren wurde der Platz umgebaut, es entstand ein Kreisverkehr mit Mittelinsel, der im Zweiten Weltkrieg stark beschädigt wurde. 1953 wurde der Platz nach dem ersten Regierenden Bürgermeister Berlins neu benannt. In den folgenden Jahren



erfolgte der Ausbau mit einer Mittelinsel mit Grünflächen und Springbrunnen (10), die durch einen Fußgängertunnel erreichbar sind. Seit seiner Einweihung 1960 galt der Ernst-Reuter-Platz als Vorzeigeobjekt für das neue West-Berlin. Die Randbebauung setzte sich aus repräsentativen Firmensitzen, etwa von Osram (11), IBM (12) und Telefunken (13), zusammen. Aber auch die TU Berlin war mit dem Institut für Bergbau und Hüttenwesen (14) nach Entwürfen von Willy Kreuer vertreten, das als herausragendes Beispiel der Nachkriegsmoderne Vorbild für viele spätere Institutsbauten in der Bundesrepublik war.

Campus der Zukunft

Im Lauf der Zeit folgten weiteren Ausbauten wie das 1982 vollendete Mathematikgebäude (15) der Architekten Georg Kohlmaier und Barna von Sartory. Der Hybrid aus Glashochhaus und Fabrikgebäude soll in den nächsten Jahren durch einen Neubau auf dem Ostgelände der TU Berlin abgelöst werden. Obwohl alle sieben Fakultäten der Universität auf dem zentralen Campus angesiedelt sind, verteilt sich die Technische Universität mittlerweile auf mehrere Standorte mit insgesamt 60 Hektar Grundfläche in Berlin, beispielsweise in Schöneberg, Dahlem und Wedding mit dem ehemaligen AEG-Gelände. Für die Zukunft hat sich die TU Berlin sechs Forschungsschwerpunkte sowie strategische Handlungsfelder wie ganzheitliche Forschung zum Nutzen der Gesellschaft,

die Vernetzung von Wissenschaft und Praxis, Diversität und Digitalisierung gesetzt. In der Hochschulpolitik gelang im April 2022 ein erster großer Erfolg beim Thema Diversität: Mit der neuen Präsidentin Prof. Dr. Geraldine Rauch steht erstmals eine Frau an der Spitze der Technischen Universität Berlin. [TH](#)



Mathematikgebäude, 2022. Die Pläne zum Umbau werden zusammen mit Studierenden, Dozierenden und außeruniversitären Partnern entwickelt. © Andreas FranzXaver Süß

Das zerstörte Hauptgebäude nach dem Zweiten Weltkrieg. Ansicht von der heutigen Straße des 17. Juni aus © Universitätsarchiv TU Berlin

Infos für Neugierige

Buchtipps

Zöbl, Dorothea: Der vergessene Garten der TU Berlin: Auf den Spuren der Berliner Stadtgeschichte, Berlin 2019

Brachmann, Christoph / Suckale, Robert (Hg.): Die Technische Universität Berlin und ihre Bauten, Berlin 1999

Ruine der Arkaden der ehemaligen Borsigwerke im Garten der TU Berlin, 2022 © bzi, Max Braun



Ernst-Reuter-Platz bei Nacht, 1960 © Landesarchiv Berlin, Gert Schütz





PHYSIKALISCH-TECHNISCHE BUNDESANSTALT

Anspruchsvolle industrielle Fertigung benötigt präzise Messtechnik, die es für die aufstrebende Elektroindustrie Ende des 19. Jahrhunderts noch nicht gab. Diesen Mangel wollten Werner von Siemens und Hermann von Helmholtz beheben. Auf ihre Initiative hin wurde 1887 die Physikalisch-Technische Reichsanstalt (PTR) gegründet, die erste staatliche Großforschungseinrichtung Deutschlands. Die prächtigen Bauten der PTR auf dem parkähnlichen Campus zwischen Abbe- und Marchstraße sind heute als bauliches Ensemble denkmalgeschützt.

Abbestraße 2–12,
10587 Berlin-Charlottenburg

Baujahr/Bauherren
1887–1891, drei Erweiterungen/Reichsministerium des Inneren
Architekten
Paul Emmanuel Spiecker, Theodor Astfalck, Hermann & Gaedicke
Denkmalschutz
Gesamtanlage, Einzeldenkmale
Eigentümer heute
Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA)
Nutzung heute
Wissenschaftscampus

© Andreas FranzXaver Süß

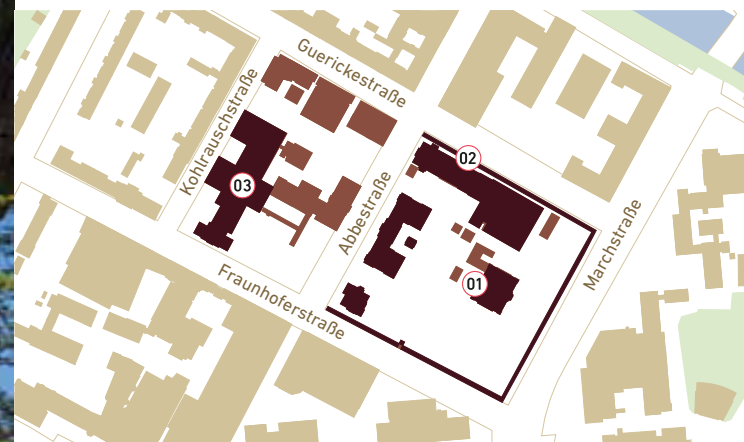
Erste außeruniversitäre Großforschungseinrichtung

Der Industrielle Werner von Siemens und der Naturforscher Hermann von Helmholtz engagierten sich über Jahre mit großem Nachdruck für den Aufbau einer staatlichen Institution zur metrologischen Grundlagenforschung. 1887 war es endlich so weit: Der Reichstag bewilligte 700.000 Mark für die Gründung der Physikalisch-Technischen Reichsanstalt (PTR). Noch im selben Jahr wurde auf einem von Siemens gestifteten Grundstück mit dem Bau der I. Physikalischen Abteilung begonnen. Bis 1891 entstanden das 2012 aufwendig restaurierte Observatorium (01), das Präsidenten-Wohnhaus, das Verwaltungsgebäude und das Maschinenhaus (02). Als erste staatlich finanzierte, außeruniversitäre Groß-

forschungseinrichtung war die PTR der metrologischen Grundlagenforschung verpflichtet. Parallel unterstützte sie die Industrie bei aktuellen Themen. Ihr erster Präsident war Hermann von Helmholtz, der bis 1894 den Aufbau des Forschungsinstituts gestaltete. In den ersten Jahren zählte die PTR rund 65 Mitarbeiter. Dort tätige Experimentalphysiker ebneten in Zusammenarbeit mit Max Planck, Professor an der Friedrich-Wilhelms-Universität zu Berlin, der Quantenphysik den Weg.

Die PTR im Dritten Reich

Mit der Machtübernahme der Nationalsozialisten begann auch für die PTR ein dunkles Kapitel: 1933 wurde der überzeugte Nationalsozialist Johannes Stark gegen den einhelligen Rat sämtlicher Fachleute als neuer Präsident



eingesetzt. Er beendete die Forschungsarbeiten zu Quantenphysik und Relativitätstheorie, die als „zu jüdisch“ galten. In der Folge richteten sich die Aktivitäten der PTR zunehmend auf die Autarkie- und Rüstungsprogramme des NS-Regimes aus. Bei Bombenangriffen auf Berlin wurden Teile der PTR 1943 stark beschädigt. Es folgte die Verlagerung mehrerer Abteilungen an Ausweichstandorte, beispielsweise ins thüringische Weida. Bei Kriegsende war die Reichsanstalt faktisch zerschlagen.

Neugründung in Braunschweig

Um die Aufgaben der PTR fortführen zu können, wurde 1947 damit begonnen, aus den in die westlichen Besatzungszonen verlagerten Laboratorien in Braunschweig ein neues metrologisches Staatsinstitut aufzubauen. Drei Jahre später gründete sich hier die Physikalisch-Technische Bundesanstalt (PTB), die seitdem der Bundesregierung untersteht. Der Standort in Berlin-Charlottenburg wurde 1953 als „Institut Berlin“ in die PTB eingegliedert. Im Laufe der Jahrzehnte kamen zahlreiche renommierte Wissenschaftler:innen nach Berlin. Bis heute leistet die Forschung hier einen international anerkannten Beitrag

auf den Gebieten der Temperatur und der Physik mit Synchrotronstrahlung beziehungsweise Medizinphysik und Informationstechnik.

Einstiger Lernort für Arbeitsschutz

1978 übernahm die PTB die im Krieg stark beschädigte Ruine des ehemaligen Arbeitsschutzmuseums an der Fraunhoferstraße (03). Sie renovierte das Gebäude grundlegend und gliederte es als Hermann-von-Helmholtz-Bau in ihren Campus ein. Die dreischiffige Halle war zwischen 1900 und 1903 für die „Ständige Ausstellung für Arbeiterwohlfahrt“ errichtet worden. Die Dauerausstellung informierte bis Kriegsbeginn 1914 mithilfe von Modellen, Lehrgängen, Vorträgen und sogar ersten Filmen über das Thema Arbeitsschutz. Erst 1922 konnte sie – mit Unterstützung durch die Bestände des AEG-Hygienemuseums – wieder öffnen. Die Berliner Ausstellung ist ein Vorgänger der 1993 eröffneten Deutschen Arbeitsschutzausstellung (DASA) in Dortmund. [SD](#)

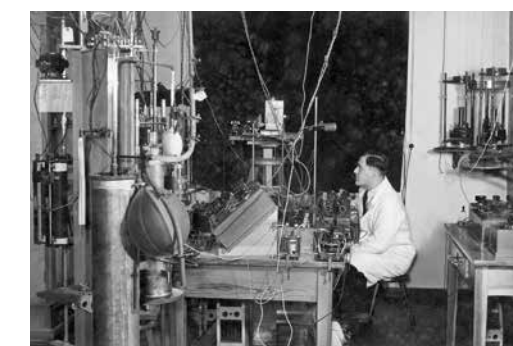


Infos für Neugierige
Baugeschichte des
Berliner Instituts
der PTB
ptb.de

↑
Gebäude des ersten Bauabschnitts, 1894.
Auf dem von Werner von Siemens gestifteten
Areal entstanden ab 1887 die ersten Bauten.
© SHI, GP 3 471



← Werbeplakat, undatiert (nach 1927).
1927 wurde die Ständige Ausstellung
für Arbeiterwohlfahrt in „Deutsches
Arbeitsschutzmuseum“ umbenannt.
© STDB, Historisches Archiv, V.4. E 0106



← Kältelaboratorium, 1939.
Das von dem Physiker Walther
Meißner aufgebaute Kältelaborato-
rium der PTR entwickelte sich zum
nationalen Kältelaboratorium des
Deutschen Reiches.
© PTR/PTB, D 2062 018



VERSUCHSANSTALT FÜR WASSERBAU UND SCHIFFBAU

Schon von Weitem sticht die „Rosa Röhre“ am nördlichen Rand des Tiergartens mit ihrer schrillen Farbkombination und der futuristischen Architektur im Pop-Art-Stil ins Auge. Der Umlauftank 2 wurde in den 1970er-Jahren als Erweiterung der Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau auf der Schleuseninsel gebaut und ist bis heute der größte seiner Art weltweit. Die Geschichte der Insel als Forschungsstätte begann jedoch bereits 1903, als sich dort die neu gegründete Königliche Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau ansiedelte.

Ein neues Institut

Bereits in den 1880er-Jahren gab es Pläne, an der kurz zuvor gegründeten Technischen Hochschule Charlottenburg eine Versuchsanstalt für wasserbauliche Experimente zu errichten. Dort sollten unter anderem Versuche zum Wasserbau, zur Optimierung von Schiffsrümpfen und der Eichung hydrometrischer Geräte durchgeführt werden. Realisiert wurden sie aber erst, als auch das Marineamt – motiviert durch das Wettrüsten zur See mit Großbritannien – Interesse daran zeigte. Als Standort wählte Kaiser Wilhelm II. die künstlich angelegte Schleuseninsel im Landwehrkanal, welche durch die Viadukte der Stadtbahn geteilt wird. Nach einer Bauzeit von zwei Jahren begann 1903 der Betrieb der Königlichen Versuchsanstalt für Wasserbau und

Müller-Breslau-Straße 15,
10623 Berlin-Charlottenburg

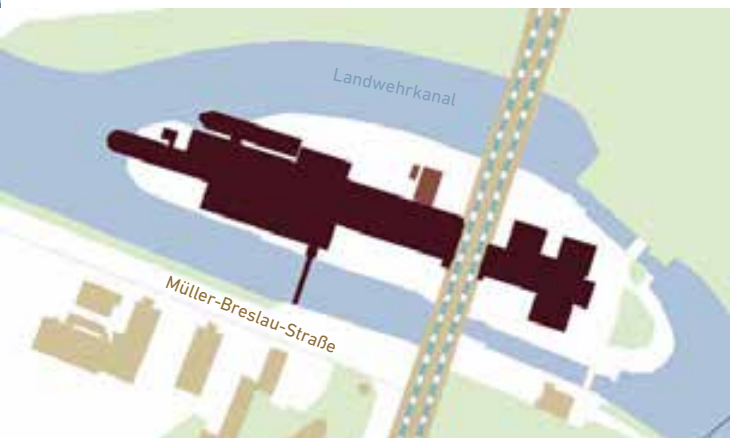
Baujahr/Bauherren
1903/Königliche Versuchsanstalt
für Wasserbau und Schiffbau
Architekten
Georg Thür, Paul Gerhardt, Hans-
Bernhardt Reichow, Ludwig Leo
Denkmalschutz
Gesamtanlage
Eigentümer heute
öffentlich
Nutzung heute
Technische Universität Berlin

© Andreas FranzXaver Süß

Schiffbau (VWS). Unter anderem war die Einrichtung mit einer 157 Meter langen Schlepprinne ausgestattet, durch die an einem elektrischen Wagen Modelle und kleinere Schiffe gezogen werden konnten.

Die Versuchsanstalt wächst

In den ersten Jahren wurde die Anstalt vor allem durch das Marineamt genutzt. Die Anlagen entsprachen schon bald nicht mehr den steigenden wissenschaftlichen Anforderungen und der repräsentativen Funktion als zentraler Einrichtung des preußischen Staates. So kam es in den folgenden Jahrzehnten zu erheblichen Erweiterungen. Weil die VWS die bisher als Werkstätten genutzten Stadtbahnviadukte Ende der 1920er-Jahre aufgeben musste, erhielt sie als Ausgleich einen Neubau nach



ihren Ansprüchen. Da die vorhandene Fläche zu klein war, verlängerte man kurzerhand Insel und Schlepprinne um 40 Meter in den Landwehrkanal. Die VWS entwickelte sich zur führenden staatlichen Forschungsstätte für alle Aufgaben des Wasser- und Schiffbaus und zu einem der bedeutendsten Institute auf diesem Gebiet weltweit.

Krieg und Zerfall

In den 1930er-Jahren verschob sich das Tätigkeitsfeld unter strenger Geheimhaltung zu vorwiegend rüstungstechnischen Versuchen. Nach Bombentreffern in den letzten Kriegsjahren musste der Forschungsbetrieb vorerst eingestellt werden. In den politischen Wirren der Nachkriegszeit verlor die VWS an Bedeutung und zerfiel in drei Nachfolgeeinrichtungen. Der Stammsitz auf der Schleuseninsel wurde durch das Land Berlin weiterbetrieben und 1995 in die Technische Universität Berlin integriert.

Anfang der 1950er-Jahre wurden die Versuchsanlagen teilweise wiederaufgebaut und modernisiert. Die Luftfahrtforschung testete ihre Flugzeuge bereits in den 1920er-Jahren unter anderem in einem mit Wasser gefüllten Versuchsmodell. Siegfried Schuster, langjähriger Leiter der VWS, übertrug dieses Prinzip auf den Wasserbau und kehrte den bisherigen Versuchsaufbau der Schlepprinne um: Im geschlossenen Röhrensystem des neuen Umlauftanks 1 zirkulierte das Wasser nun um das fixierte Schiffsmodell.

Neues Leben auf der Schleuseninsel

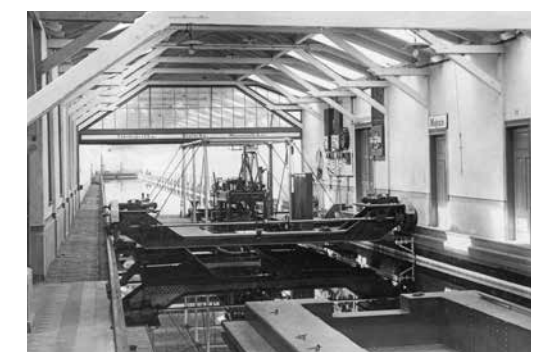
Nach zähen Verhandlungen gelang es Schuster, den Bau eines größeren Umlauftanks durchzusetzen. Den Architekturwettbewerb gewann Ludwig Leo mit seinem futuristischen Entwurf für den bis heute weltweit größten Kavitationstank. Um den beengten Raum der Schleuseninsel bestmöglich zu nutzen, stellte Leo das Rohrsystem senkrecht auf. Er verzichtete auf eine Hülle für die ungewöhnlichen Bauelemente des Umlauftanks 2. Die kontrastierende Farbgebung macht die Funktion der Räume nach außen hin sichtbar: Die bis zu acht Meter

breite Röhre ist pinkfarben, der darauf aufgesetzte Labortrakt ist in Dunkelblau gehalten. Gestützt wird das an eine Skulptur erinnernde Konstrukt durch petrollarbene Träger. 1974 ging der Umlauftank in Betrieb; bereits zu seinen Lebzeiten wurde das Werk Ludwig Leos unter Denkmalschutz gestellt.

Forschungseinrichtung mit Zukunft

Im Jahr 2012 nahm die Wüstenrot Stiftung den Umlauftank 2 in ihr Programm „Denkmalpflege der Moderne“ auf. Umfangreiche Materialforschungen begleiteten die denkmalgerechte Sanierung. Seit Ende 2017 ist der Umlauftank wieder in seiner ursprünglichen Prägung zu sehen. Auch die Innenräume der 1970er-Jahre blieben erhalten und werden in Zukunft wieder für strömungstechnische Versuche genutzt. In den anderen Gebäuden befindet sich heute die Zentralwerkstatt der Universität. TH

**Infos für Neugierige
Buchtipps**
Kurz, Philip/Wüstenrot
Stiftung (Hg.):
Ludwig Leo. Umlauf-
tank 2, Leipzig 2020



↑
Feier anlässlich des
500. Schleppversuchs
der Schiffbauabteilung,
1915, © Bundesanstalt
für Wasserbau

↑
Die Große Rinne der
Versuchsanstalt mit dem
ersten Schleppwagen,
1903 © Bundesanstalt
für Wasserbau



↑
In der sogenannten Südhalle mit den großen
Rundbogenfenstern war früher das Wasser-
laboratorium untergebracht, um 1930.
© Bundesanstalt für Wasserbau

IMPRESSUM

Herausgeber

Joseph Hoppe / Nico Kupfer

Texte und Bildrecherchen

Sabine Dittler (SD)
Dorothee Haffner (DH)
Theresa Hahn (TH)

Redaktion und Produktion

Anja Liebau / Joseph Hoppe / Nico Kupfer / Konrad Rönne

Grafik

FÖRM – Büro für Gestaltung

Coverfoto, Zwischentitel und Rückseite

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

978-3-939629-75-7

Druck

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

Berliner Schriften zur Industriekultur,
Band 3, Charlottenburg/Moabit: 2. Auflage 2025
Hg.: Berliner Zentrum Industriekultur (bzi)

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

Deutsches Technikmuseum
Trebbiner 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:

Henrike Barthel: Berliner Wasserbetriebe
Martin Brennick: Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin
Kirsten Crenzin: Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH
Dr. Thorsten Dame: Landesdenkmalamt Berlin
Marieke Degen: Robert Koch-Institut
Anastasia Dittmann: Museum Charlottenburg-Wilmersdorf
Fabienne Fontaine: Kleihues + Kleihues Gesellschaft von Architekten mbH
Christoph Frank: Siemens Historical Institute
Hartmut Gröschke: Denkmalpflege-Verein Nahverkehr
Theresa Haala-Hirt: KPM Königliche Porzellan-Manufaktur Berlin
Frank Jahnke: MdA Berlin (SPD) 2001-2021
Alexandra Kinter: Siemens Historical Institute
Yvo Konzag: Classic Remise Berlin
Anne Langner: AMERON Berlin ABION Spreebogen Waterside
Herr Mauruszat: Historisches Archiv der BVG
Stephan Natz: Berliner Wasserbetriebe
Saskia Pehl: KPM Königliche Porzellan-Manufaktur Berlin
Martina Richter: Gewerbesiedlungs-Gesellschaft mbH
Hans-Christoph Rieth: Saubere Zeiten e.V.
Dr. Claudia Salchow: Siemens Historical Institute
Sigrid Schulze: Mitte Museum
Dr. Dr. Jens Simon: Physikalisch-Technische Bundesanstalt (PTB)
Antje Stritzke: Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin
Steffi Terp: Technische Universität Berlin

Abkürzungsverzeichnis

AKG: Bildarchiv akg-images
BEWAG: Berliner Städtische Elektrizitätswerke AG
bpk: Bildarchiv Preußischer Kulturbesitz
BSR: Berliner Stadtreinigung
SDTB: Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin
SHI: Siemens Historical Institute
SR: Berliner Schriften zur Industriekultur

CHARLOTTENBURG IST INDUSTRIEKULTUR. MOABIT ERST RECHT!

Die Berliner Stadtlandschaft ist geprägt von Industriekultur – auch dort, wo man es nicht vermutet. Mondäne Bauten und klassische Arbeiterquartiere charakterisieren Charlottenburg und Moabit. Größer könnte der Kontrast nicht sein, doch ist er typisch für die Entwicklung Berlins.

Die ersten repräsentativen Gebäude der technischen Wissenschaften stehen auf dem Campus der Technischen Universität. Auch unbekanntere Bauten erzählen ungewöhnliche Geschichten: Die KPM produziert seit 300 Jahren Porzellanluxus, ein Straßenbahndepot ist heute Oldtimer-Zentrum. Die Berliner Industriekultur steckt voller Umbrüche und Veränderungen.

Gehen Sie auf Entdeckungsreise an unbekannte Orte der Metropole Berlin – zu Fuß oder mit dem Fahrrad.

