

CHARLOTTENBURG MOABIT

Berliner Industriekultur – Die Metropole neu entdecken



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



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

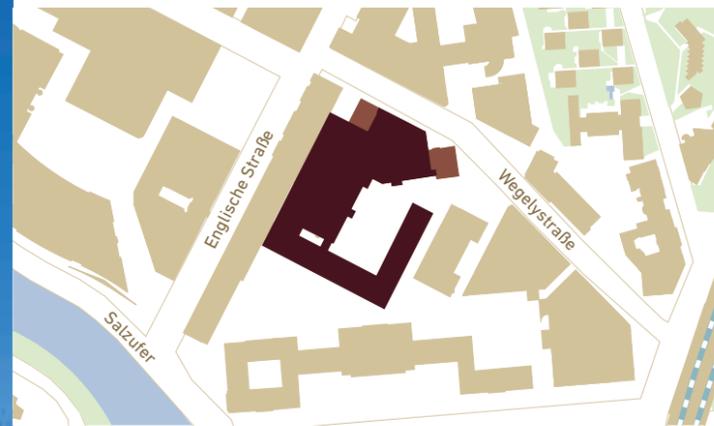
Baujahr / Bauherren
1868–1872, 1956–1962,
Sanierung 1998–2004 / Königliche
Porzellan-Manufaktur
Architekten
Gustav Möller, Emil Boethke,
Bruno Grimmek, Architekturbüro
Gerkan, Marg und Partner (gmp)
Denkmalschutz
Gesamtanlage
Eigentümer heute
KPM Königliche Porzellan-
Manufaktur Berlin GmbH
Nutzung heute
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 Formensprache. 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 Manufakturerelebnis. SD



↑
Infos für Neugierige
Buchtipp
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 Verkauf- und Eventraum. © KPM Berlin



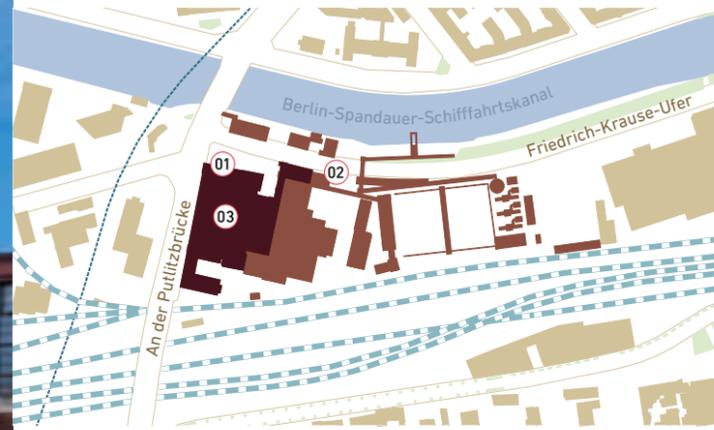
KRAFTWERK MOABIT

An der Putzitzbrücke zwischen den Gleisen der Ringbahn und dem Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal gelegen, dominiert die Silhouette des Kraftwerks Moabit die Stadtlandschaft am Westhafen. Die ältesten Teile des Gebäudekomplexes wurden ab 1899 nach Plänen von Franz Schwechten, dem Hofarchitekten von Kaiser Wilhelm II., errichtet. Eine moderne Anlage entstand Ende der 1980er-Jahre. Heute versorgt das Heizkraftwerk, das mit Steinkohle und seit 2013 zusätzlich mit Biomasse befeuert wird, viele Tausend Haushalte mit Fernwärme und Strom.

An der Putzitzbrücke,
Friedrich-Krause-Ufer 10–15,
13353 Berlin-Moabit

Baujahr / Bauherren
ab 1899 / Berliner Elektrizitäts-
Werke (BEW), Berliner Städtische
Elektrizitätswerke AG (BEWAG)
Architekten
Franz Schwechten, Hans Müller,
Werner Issel, Walter Klingenberg
Denkmalschutz
Baudenkmal
Eigentümer heute
Vattenfall Wärme Berlin AG
Nutzung heute
Heizkraftwerk, Veranstaltungsort

© Andreas FranzXaver Süß



den Standort in Moabit mit Bedacht gewählt: Die benötigte Kohle konnte sowohl per Schiff als auch per Bahn angeliefert werden und das Kühlwasser kam aus dem Schiffahrtskanal. Darüber hinaus bot das Gelände ausreichend Platz für Erweiterungen. Bereits 1908 wurde mit dem Bau eines zweiten Kraftwerksblocks begonnen, dessen erster Abschnitt noch im selben Jahr in Betrieb ging. Im Unterschied zu Moabit I war Moabit II komplett mit Dampfturbinen ausgestattet. Dank der neuen Stromerzeugungstechnik lieferte Moabit II (03) auf der halben Grundfläche des alten Kraftwerks die gleiche Leistung – und galt zu jener Zeit als das größte und modernste Drehstrom-Kraftwerk Berlins. Die installierte Leistung der gesamten Anlage betrug nun 43 Megawatt.

Experimentierfeld der BEWAG

Die Anpassung des Kraftwerks an die jeweils aktuellen Verhältnisse und technischen Standards brachte zahlreiche Neu- und Umbauten mit sich, die das Bauensemble laufend veränderten. 1925/26 wurde Moabit II auf Kohlenstauffeuerung umgestellt. Zur Erprobung dieses neuen Verfahrens errichtete der damalige BEWAG-Chefarchitekt Hans Müller 1925 südlich der Kraftwerksan-

lage eine zentrale Mahl- und Aufbereitungsanlage für Kohlenstaub. Die Kohlenstauffeuerung entwickelte sich so vielversprechend, dass sie bereits 1926 im Bau des Großkraftwerks Klingenberg (SR 2, S. 20 f.) eingesetzt werden konnte.

Etwa zur selben Zeit entstand zwischen Moabit I und Moabit II ein fünfgeschossiges Umspannwerk nach Entwürfen von Klingenberg und Issel.

Modernisierung nach dem Zweiten Weltkrieg

Nach Kriegsschäden, insbesondere an Moabit II, dem Wiederaufbau sowie einer grundlegenden Modernisierung in den 1950er-Jahren wurde das Kraftwerk als Spitzenlastanlage ausgebaut und später als Heizkraftwerk genutzt. Zwischen 1987 und 1989 erneuerte die BEWAG die gesamte Anlage von Grund auf. Dabei mussten weite Teile von Moabit I einer neuen Anlage mit zirkulierender Wirbelschichtfeuerung und einer thermischen Kesselleistung von 240 Megawatt weichen. Lediglich der Kopfbau der alten Maschinenhalle blieb erhalten. Die Nordfassade der Halle wurde originalgetreu rekonstruiert und in den Neubau integriert. Das Gebäude wird heute als Eventlocation genutzt. [SD](#)

Gustav Wunderwald, Berliner Elektrowerk (Centrale Moabit), 1926, Öl/Leinwand. In den 1920er-Jahren dokumentierte der Maler bevorzugt die tristen Seiten Berlins im Stil der Neuen Sachlichkeit. © Mitte Museum/Bezirksamt Mitte von Berlin, Reproduktion: Kai-Anett Becker



Infos für Neugierige
Buchtipp
BEWAG (Hg.): Kraftwerk Moabit. Architektur und Kunst 1900–1990, Berlin 1990

Drehstrom für Berlin

Elektrizität diente anfangs ausschließlich der Beleuchtung. Erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts begannen sich Elektromotoren als Alternative zu Gasmotoren, Druckluft- und Dampfmaschinen durchzusetzen. Damit stieg die Nachfrage nach Strom in der aufstrebenden Metropole Berlin sprunghaft an. Etwa gleichzeitig revolutionierte die Entwicklung der Drehstromtechnologie die öffentliche Elektrizitätsversorgung: Erstmals konnte hochgespannter Drehstrom verlustarm über längere Strecken in einzelne Stadtviertel geleitet werden. Dort wandelten Umspannwerke die elektrische Energie in Strom niedrigerer Spannung für Fabriken und Privathaushalte um. Dank der neuen Technik verlagerte sich der Schwerpunkt der Stromerzeugung aus der dicht bebauten Berliner

Innenstadt an den Stadtrand. Als erstes Drehstrom-Kraftwerk Berlins ging 1897 das Kraftwerk Oberspree ans Netz. Nur drei Jahre später folgte die „Hochspannungs-Centrale“ Moabit, die fast zur selben Zeit wie das Kraftwerk Charlottenburg (siehe S. 20) entstand. Sie bestand aus einer lang gestreckten Maschinenhalle (01) und einem parallel dazu angeordneten Kesselhaus (02). Mit einer Anfangsleistung von 7.200 Kilowatt versorgte das Dampfmaschinen-Kraftwerk Moabit das nördliche Berliner Stadtgebiet sowie Reinickendorf, Pankow, Plötzensee und Spandau mit Energie.

Kraftwerk der Superlative

Die Berliner Elektrizitäts-Werke (BEWAG), ein Gemeinschaftsunternehmen der AEG und der Stadt Berlin, hatten

Maschinenhalle Moabit II, 1920er-Jahre. Die Umstellung von Dampfmaschinen auf Dampfturbinen war Anfang der 1920er-Jahre abgeschlossen. © SHI, EB IV 2414



Kraftwerk Moabit von Südwesten auf Höhe der Ellen-Epstein-Straße, um 1930. Die rauchenden Schornsteine der Kraftwerksbauten dominierten den Horizont. © Bildarchiv Foto Marburg, 821.606





CLASSIC REMISE BERLIN

1901 eröffnete die Große Berliner Straßenbahn AG auf einem Grundstück an der Wiebestraße ihren bis dahin größten Betriebshof. Mit vier statt der bisher üblichen drei Hallenschiffe galt die Anlage bei der Eröffnung als größte ihrer Art in Europa. Während der Teilung Berlins verlor das Depot seine Funktion und stand lange leer. 120 Jahre nach der Eröffnung sind dort heute mit der Classic Remise Berlin wieder Fahrzeuge untergebracht: Der Betriebshof beherbergt heute Oldtimer-Autos.

Wiebestraße 29 – 39,
Sickingenstraße 59–61,
10553 Berlin-Moabit

Baujahr / Bauherren
1899–1901 / Große Berliner
Straßenbahn AG
Bebauungsplan
Walter Gropius, Stephan Fischer
Architekten
Joseph Fischer-Dick, Jean Krämer
Denkmalschutz
Gesamtanlage und Baudenkmal
Eigentümer heute
privater Investor
Nutzung heute
Classic Remise Berlin

↑
© Andreas FranzXaver Süß

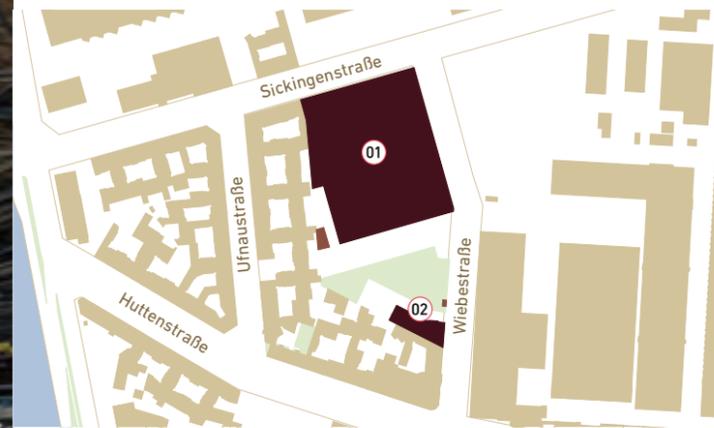
Der Start der „Elektrischen“

In der damals noch eigenständigen Gemeinde Groß-Lichterfelde errichtete Siemens & Halske 1881 die erste elektrische Straßenbahn der Welt. Doch blieb in den folgenden Jahren die Muskelkraft der Pferde in Berlin noch vorherrschend. Die Berliner Gewerbeausstellung in Treptow im Jahr 1896 gab den Anstoß für Veränderungen: Das vorhandene Liniennetz sollte ausgebaut und auf die elektrische Versorgung über Oberleitungen umgestellt werden. 1902 stellte die letzte Pferdebahn ihren Betrieb ein. Man fuhr in Berlin nun mit der „Elektrischen“. Im Rahmen der Elektrifizierung benannte sich die Große Berliner Pferde-Eisenbahn AG in Große Berliner Straßenbahn AG um. Die Infrastruktur des Unternehmens musste an die neue Antriebsart angepasst werden.

Bestehende Betriebshöfe, die auf die Versorgung der Pferde ausgelegt waren, wurden stillgelegt, gleichzeitig entstanden um 1900 acht neue Anlagen.

Neue Architektur für neue Anforderungen

Dabei sticht der Betriebshof Moabit besonders hervor. Gebaut wurde er von 1899 bis 1901 nach dem Entwurf von Joseph Fischer-Dick, dem Leiter der technischen Abteilung der Großen Berliner Straßenbahn AG (GBS). Bei der Eröffnung galt die 120 Meter lange, vierschiffige Halle (01) als größter Betriebshof Europas. Auf 19.000 Quadratmetern Fläche mit 24 Gleisen war Platz für rund 320 Straßenbahnwagen. Zu Spitzenzeiten sorgten über tausend Beschäftigte für einen reibungslosen Ablauf im Betrieb der bis zu zehn Straßenbahnlinien, die von hier starteten.



Ursprünglich waren die Wagenhalle sowie das südlich gelegene Wohn- und Verwaltungsgebäude (02) mit Elementen im gotischen Stil geschmückt. 1924 entfernte Jean Krämer, Hausarchitekt der GBS, die damals als altmodisch empfundenen Schmuckelemente und schuf mit seinem Umbau die bis heute erhaltene nüchterne, gelbe Backsteinfassade. Am Verwaltungsgebäude blieb die ursprüngliche Dekoration dagegen vollständig erhalten. Langgestreckte Oberlichttrauben auf den Dachfirsten sorgten für eine gute Versorgung mit Tageslicht. Die 22 großen Rundbogentore und die Reste der Gleisanlagen verweisen bis heute auf die ursprüngliche Nutzung.

Die Straßenbahn im geteilten Berlin

Die Betreibergesellschaften der Straßenbahnen in Berlin wechselten häufig, bedingt durch Fusionen oder Übernahmen. Nach dem Ersten Weltkrieg gingen die meisten privaten Unternehmen in der kommunalen „Berliner Straßenbahn“ auf. 1929 übernahm die Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft (BVG), Vorläuferin der heutigen Berliner Verkehrsbetriebe, den Betrieb der Hoch- und Untergrundbahnen, Straßenbahnen und Buslinien. Mit der Teilung der Stadt zerfiel auch die BVG in West und Ost. Bis 1953 gab es noch gemeinsam betriebene Linien. In den folgenden Jahren entwickelte sich die Ver-

Kurz vor der Schließung
des Betriebshofs, 1964
© Historisches Archiv der BVG



kehrspolitik jedoch sehr gegensätzlich: Während in Ost-Berlin der Straßenbahnverkehr ausgebaut wurde, setzte West-Berlin auf neu gebaute U-Bahnstrecken und Omnibus-Linien. In den 1960er-Jahren wurde das West-Berliner Streckennetz nach und nach stillgelegt; 1967 stellte die letzte Straßenbahnlinie ihren Betrieb ein. Bereits 1964 wurde das Straßenbahndepot in Moabit geschlossen. Zwar gab es noch Zwischennutzungen durch die BVG, als Ateliers und Lagerfläche der Senatsreserve, jedoch führten Baumängel 1996 zur Sperrung des Gebäudes. Es folgten Leerstand und Verfall.

Oldtimer statt Straßenbahnen

2002 verkaufte die Stadt Berlin das Straßenbahndepot, es wurde nach den Plänen der Architekten Peter Dinse, Isabell Feest und Johann Zurl denkmalgerecht saniert und umgebaut. Im folgenden Jahr eröffnete ein Zentrum für Oldtimer und Liebhaberfahrzeuge, damals noch unter dem Namen „Meilenwerk“. Seit 2010 schuf die Classic Remise Berlin ein vielfältiges Angebot für Oldtimer-Fans mit Werkstätten, Händlern, Gastronomie und Unterbringungsmöglichkeiten für aktuell rund 200 Fahrzeuge aus verschiedenen Epochen der Automobilgeschichte. TH



↑
Infos für Neugierige
Die Classic Remise Berlin
kann kostenlos besucht
werden: remise.de/berlin

↓
Dienstraum, 1951. Fahrer und
Schaffnerinnen im Betriebshof
Moabit © akg-images



↑
Straßenbahndepot sowie Wohn- und
Verwaltungsgebäude vor der Über-
arbeitung durch Jean Krämer, um 1901
© Historisches Archiv der BVG

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

Ammian Verlag
Rahnsdorfer Straße 26 | 12587 Berlin
verlag@ammian-verlag.de
www.ammian-verlag.de

ISBN

978-3-948052-58-4

Druck

Elbe Druckerei Wittenberg GmbH
Gedruckt auf FSC-zertifiziertem Amber® Graphic Papier

Berliner Schriften zur Industriekultur, Band 3

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
Brunnenstraße 188–190 | 10119 Berlin
OD@denkmalschutz.berlin.de
www.berlin.de/sen/kulteu/denkmal/

Das bzi wird über die Oberste Denkmalschutzbehörde / UNESCO-Welterbe (Senatsverwaltung für Kultur und Europa) aus Mitteln des Landes Berlin gefördert.

Alle Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt.

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