

**SIEMENS**  
*Ingenuity for life*

Martin Münzel

# Bauen für die Zukunft

**DIE SIEMENSSTADT**



Die Siemensstadt in Berlin ist untrennbar mit der Geschichte des weltweit agierenden Elektrokonzerns Siemens verbunden. Ab 1897 errichtete das Unternehmen hier einen modernen Industriestandort, der sich durch seine einzigartige Architektur und die gleichzeitig geschaffene Wohnbebauung auszeichnet. Die Broschüre unternimmt einen Streifzug von der Vorgeschichte der Siemensstadt im 19. Jahrhundert über ihre Blütezeit Anfang der 1930er-Jahre bis hin zu den gegenwärtigen Plänen einer neuen Siemensstadt.

**Martin Münzel**, Dr. phil., arbeitet als Historiker und im Archivverbandswesen in Berlin. Er hat insbesondere zur Geschichte von Unternehmern und Unternehmen, der deutsch-jüdischen Emigration und der deutschen Arbeitsministerien geforscht und publiziert.





Martin Münzel

# Bauen für die Zukunft

**DIE SIEMENSSTADT**

Siemens Historical Institute  
ZEITREISEN – Band 1

# Inhalt

|                                     |     |
|-------------------------------------|-----|
| Vorwort                             | 4   |
| Einleitung                          | 6   |
| Aufstieg im Kaiserreich             | 10  |
| Siemens und die Elektropolis Berlin | 18  |
| Aufbruch zum Nonnendamm             | 24  |
| Zwischen Spandau und Charlottenburg | 32  |
| Stadt der Industrie                 | 40  |
| Forschung und Verwaltung            | 54  |
| Die Wohnstadt                       | 64  |
| Mobilität                           | 76  |
| Zäsuren                             | 86  |
| Im Wandel der Zeit                  | 96  |
| Anmerkungen                         | 110 |
| Literatur und Archive               | 112 |

# Vorwort

Gelegentlich führe ich Besucher der Siemensstadt auf eines der Dächer des Standorts. Dort oben hat man einen hervorragenden Blick über das weitläufige Areal. Das ist für alle ein beeindruckender Moment, denn die schiere Größe und kompakte Bebauung überraschen immer wieder. Gerne denke ich in solchen Momenten an die Gründungslegende. Dieser zufolge durchwanderten Wilhelm von Siemens und sein 17 Jahre jüngerer Halbbruder Carl Friedrich – die Söhne des Firmengründers Werner von Siemens – bei Anbruch des 20. Jahrhunderts ein sumpfiges und von Fröschen bevölkertes Gelände. Hier – so malten sie es sich aus – sollte die Zukunft von Siemens liegen. Und so geschah es: Schon wenige Jahre später entstand auf den »Nonnenwiesen« im Osten Spandaus ein völlig neuer Stadtteil, der ab 1914 auch den Namen Siemensstadt trug. Heute ist Siemensstadt zum Inbegriff eines ehrgeizigen Projekts geworden, das auf einzigartige Weise unternehmerischen Erfolg mit der Attraktivität einer Weltmetropole verbindet.

Meine Heimatstadt Berlin und mein »Heimat-Unternehmen« Siemens waren und sind untrennbar miteinander verbunden. Berlin ist der Gründungsort des Unternehmens und war um die Jahrhundertwende nicht nur eine der bevölkerungsreichsten Weltstädte, sondern hatte sich zur viel bewunderten »Elektropolis« gewandelt. Elektrisch angetriebene Eisen-, Straßen-, Hoch- und U-Bahnen prägten das Stadtbild.



Die Elektrifizierung der Metropole elektrisierte auch die Menschen. Berlin wurde Modellstadt der Moderne, bestaunt von Besuchern aus aller Welt. Und eine Vielzahl der innovativen Produkte und Technologien in Berlin entwickelte und produzierte Siemens.

Zur »Elektropolis« konnte Berlin jedoch nur werden, da die Stadt nicht nur eine führende deutsche Industriemetropole war, sondern vor allem das Zentrum der deutschen Elektroindustrie verkörperte. Neben größeren Wettbewerbern von Siemens waren es vor allem die vielen kleineren Unternehmen und Spezialfabriken – heute würde man vom Mittelstand sprechen –, die die Elektroindustrie zum leistungsfähigen Motor der Berliner Wirtschaft machten. Für Siemens waren Berlin und sein Umland damit der ideale Ort für eine weitreichende Expansion.

Die Stadt bot Siemens zudem ein industrie- und investitionsfreundliches Klima, gut ausgebildete Arbeitskräfte und kurze Wege zu wichtigen staatlichen Auftraggebern sowie zu



Ministerien, Parteien und Interessenverbänden, aber auch zu den ausländischen Botschaften. Berlin war darüber hinaus Wissenschaftsstandort par excellence und wies für die wissensbasierte Produktion der »neuen Industrien« unschätzbare Vorzüge auf.

Das klingt erstaunlich modern und aktuell. Und genau das macht für mich auch den Reiz des vorliegenden Buches aus. Es geht nämlich nicht nur all diesen Spuren nach und wartet mit überraschenden Erkenntnissen und Episoden aus der Geschichte der Siemensstadt auf, sondern es spannt dabei auch einen Bogen in die Gegenwart. Denn dieser traditionsreiche Standort ist nicht nur von historischem Belang. Er steht vielmehr vor einer der größten städtebaulichen Umwälzungen seiner Geschichte.

Aus der historischen Siemensstadt entsteht etwas Neues – das größte Entwicklungsprojekt in der Geschichte von Siemens. Wir schaffen in den kommenden Jahren eine neue Arbeits- und Lebenswelt und investieren zusammen mit

unseren Partnern in Forschungsbereiche wie Elektromobilität, Industrie 4.0 oder Künstliche Intelligenz. Das Projekt erstreckt sich über eine Fläche von 70 Hektar und hat zum Ziel, das großflächige Industriearreal in einen modernen und von vielfältiger Nutzung geprägten urbanen Stadtteil der Zukunft zu wandeln, um Arbeiten, Forschen, Wohnen und Lernen an einem Ort zusammenzubringen. Die Elektrifizierung als Schlüsseltechnologie des 19. und 20. Jahrhunderts hat Siemens und Berlin groß gemacht. Die Digitalisierung soll das im 21. Jahrhundert fortsetzen.

Cedrik Neike  
Mitglied des Vorstands der Siemens AG

# Einleitung

Die Peripherie der deutschen Hauptstadt, so hielt der Berliner Kritiker, Publizist und Journalist Max Osborn 1929 in einem Berliner Reiseführer fest, »das war kein erfreuliches Kapitel. Man taufte auf diesen Namen eine üble, unwirsche und häßliche Gegend: wo die Straßen aufhörten, oder vielmehr trübe versickerten, und nur noch einzelne freudlose Mietskasernen als melancholische Vorposten ins Land stellten – wo gleich daran, zwischen Müll- und Komposthaufen, finstere Fabrikbauten, verfallene Bretterzäune, windschiefe, armselige Häuschen grenzten, um ein unorganisches, sinnloses oder lächerliches Gewirr zu erzeugen.« Inzwischen jedoch liege gerade in dieser Peripherie der Beweis für die »unversiegbare Lebenskraft« Berlins, hier klopfe der Pulsschlag der Gegenwart. Und hier war es nicht zuletzt die Siemensstadt, die Osborn fesselte, der Rundblick vom Neubau des Wernerwerk-Hochbaus über den »imposanten Bezirk der Arbeit« und darauf, »wie die Riesenstadt in die Mark Brandenburg hineinwächst«.<sup>1</sup> Nur wenige Jahrzehnte, bevor Max Osborn Siemensstadt als touristische Attraktion anpries, ließ sich die Entstehung dieses eigenständigen Stadtgefüges ebenso wenig erahnen wie noch in der Mitte des 19. Jahrhunderts der beispiellose Aufstieg einer Werkstatt im heutigen Kreuzberg zum weltumspannenden Elektrokonzern Siemens. Bis in die 1890er-Jahre hinein wies nichts auf die bevorstehende Gründung eines

Stadtteils hin, der ab 1914 den Namen Siemensstadt tragen sollte. Heute ist Siemensstadt längst der Inbegriff eines groß dimensionierten Projekts, das auf einzigartige Weise zum Ausdruck unternehmerischen Erfolgs wurde.

Errichtung, Ausbau und Nutzung von Siemensstadt stellen weit mehr als nur einen speziellen Teilaspekt der über 170-jährigen Geschichte von Siemens dar, sie sind vielmehr elementarer Bestandteil dieser Geschichte. Auch beim nun in Bewegung gesetzten Vorhaben der »neuen Siemensstadt« ist es gerade die Tradition des Ortes, die mit in die Zukunft weisen – den Arbeits-, Forschungs- und Wohnentwürfen in Verbindung gebracht wird. Umso mehr rückt die Frage in den Vordergrund, wie sich die Entstehung und Entfaltung von Siemensstadt gestaltete.

In den Jahren nach seiner Gründung 1847 bewegte sich Siemens & Halske zunächst in den engeren Grenzen Berlins. Von hier aus erkämpfte sich die Werkstatt bald einen festen Platz in der Riege der führenden deutschen Industrieunternehmen. Von Berlin aus stieß Siemens schnell auch in das Auslandsgeschäft und die globalisierten Märkte vor. Mit seinen auf dem gezielten Einsatz wissenschaftlicher Forschung fußenden vielseitigen Produkten im Bereich der Schwach- und dann auch der Starkstromtechnik gewann das Elektrounternehmen weltweit an Ansehen.

Berlin selbst, ab 1871 Hauptstadt des Deutschen Reiches, wurde immer mehr zu einem pulsierenden Großraum und einer boomenden Wirtschaftsregion mit sich ausweitenden Außengrenzen. Angetrieben durch Produktionssteige-

rungen und Belegschaftsexpansion gehörte Siemens dabei zu jenen Kräften, die Einfluss auf erhebliche industrielle Standortverschiebungen hatten. Ab 1897 schließlich konzentrierte das Unternehmen seine sämtlichen Fabrikanlagen im damals noch eigenständigen, westlich von Berlin gelegenen Spandau. Hier endlich ließen sich auf freiem Terrain großzügige Bauplanungen umsetzen.

Doch trotz aller Vorteile verlangte die zukunftsweisende Entscheidung sowohl Risikobereitschaft als auch unternehmerisches Augenmaß. Siemens musste die Ansprüche fachlich versierter Arbeitskräfte ebenso im Blick behalten wie die Kontakte zu Auftraggebern und in andere Wirtschaftssektoren. Auch die unverzichtbare Verbindung zu wissenschaftlichen Einrichtungen durfte nicht infrage gestellt werden. Bei der Planung und der energischen Steuerung des Aufbauprozesses geriet das Unternehmen in Siemensstadt zudem in kommunalpolitische Einflussphären. Hier waren Verhandlungsgeschick und Arrangements mit den Behörden gefragt. Und insgesamt konnte Siemens nur unter Aufwendung erheblicher Mittel das von jeglicher Infrastruktur unberührte Naturgebiet in einen Standort verwandeln, der mit allen Attributen eines modernen Stadtteils ausgestattet war.

Jedes Gebäude in Siemensstadt hat seine eigene Geschichte – die auffälligen Großkomplexe ebenso wie kleinere Nebenbauten, zentrale Produktionshallen, Forschungslaboratorien und Verwaltungsgebäude genauso wie eher unscheinbare Zweckbauten. Zusammen bildeten sie eine durchdachte Einheit, innerhalb derer

sich die Produktionsziele ideal umsetzen ließen. Die baulichen Schwerpunkte umfassten aber auch schon früh die Schaffung adäquater Wohnunterkünfte für Teile der Belegschaft. Jenseits überkommener Werkwohnungskonzepte förderte Siemens im Rahmen der betrieblichen Sozialpolitik die Errichtung moderner Wohnanlagen mit Mehr- und Einfamilienhäusern sowie ganzer Siedlungen. Hinzu kamen zahlreiche Sozial- und Freizeiteinrichtungen.

Schließlich verband sich, von der Öffentlichkeit besonders aufmerksam verfolgt, mit der Herausbildung von Siemensstadt auch eine aufwendige Verkehrserschließung. Siemens nahm Planung, Bau und Erweiterung weitverzweigter Straßen- und Bahnverbindungen eigenverantwortlich in die Hand und krönte seine Anstrengungen 1929 mit der Inbetriebnahme der Siemensbahn.

Siemensstadt war trotz aller Selbstständigkeit, mit der Siemens vorgehen konnte, keine Insel, die von den Zeitläufen unberührt blieb. Politische und konjunkturelle, aber etwa auch architektonische Entwicklungen schlugen sich vom Kaiserreich über die Zeit der Weimarer Republik und der nationalsozialistischen Diktatur bis hin zur alten Bundesrepublik und zum wiedervereinigten Deutschland in ihrer Geschichte und Gestalt nieder. Dazu gehörte auch, dass sich Siemensstadt nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs vor eine veränderte Situation gestellt sah. Im Westteil des geteilten Berlins und ab 1990 in der vereinten Hauptstadt musste sie sich als Industriestandort auf neue Weise behaupten. Wiederum eine neue Bedeutung gewinnt





Siemensstadt nun durch die umfassenden Investitionen von Siemens zur Weiterentwicklung in ein Areal, auf dem an zukunftssträchtigen Innovationen und Konzepten gearbeitet wird.

Welche historischen Phasen und Zäsuren lassen sich im Rückblick auf die Geschichte des Standorts Siemensstadt ausmachen? Welche Weichenstellungen prägten seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert die Entwicklungen in den Bereichen Industrieproduktion, Wohnen und Infrastruktur? Welche äußeren Einflüsse schlugen sich im Aufbau von Siemensstadt nieder? Der vorliegende Überblick will diesen Fragen nachgehen und vor allem jenen Weg nachzeichnen, der von den ersten Überlegungen von Siemens & Halske zu einer Verlagerung seiner Produktionsstätten bis zur Vollendung der entscheidenden Bauprojekte in Siemensstadt kaum 30 Jahre später führt. Es gilt, die Meilensteine auf diesem Weg, aber auch die Herausforderungen zu beleuchten, denen sich das Unternehmen bei der Umsetzung seiner ehrgeizigen Pläne zur Schaffung eines neuen Spandauer beziehungsweise Berliner Industrie- und Wohnschwerpunkts zu stellen hatte. Durch diese historische Perspektive auf Siemensstadt lässt sich auch anschaulich machen, welche Bedeutung sie in der Gegenwart noch besitzt.

# Aufstieg im Kaiserreich

Das Berliner Unternehmen Siemens & Halske entwickelte sich nach seiner Gründung 1847 binnen weniger Jahre zu einem rasant wachsenden Elektrokonzern. Mit technischen Pionierleistungen und vielfältigen Produktpaletten nahm es in Deutschland schon im 19. Jahrhundert eine führende Position in der Elektroindustrie ein. Auch auf dem Weltmarkt konnte sich Siemens & Halske früh erfolgreich etablieren.





Wenige Tage nach der Gründung der »Telegraphen-Bauanstalt von Siemens & Halske« erhält Werner von Siemens auf seinen Zeigertelegraphen ein Patent in Preußen.

Die Geschichte des Unternehmens Siemens nahm im 19. Jahrhundert ihren Anfang. Mit ihr verband sich zugleich die Geschichte eines Aufstiegs, der vor allem in den letzten 30 Jahren vor der Wende zum 20. Jahrhundert in eine Zeit umwälzender wirtschaftlicher Entwicklungen während der »Zweiten Industriellen Revolution« fiel. Neue Industriezweige wie Elektro und Chemie und auch der Maschinen- und Fahrzeugbau stiegen zu Führungssektoren auf, die der Wirtschaft bemerkenswerte Wachstums- und Modernisierungsimpulse verliehen. Eines ihrer Kennzeichen war die enge Verbindung zur wissenschaftlich-technischen Forschung, gut ausgebildete Ingenieure, Chemiker und Facharbeiter wurden für die Unternehmen unverzichtbar. Ein anderes lag in der frühzeitigen globalen Ausrichtung und einer sofortigen Expansion in die Weltmärkte hinein.

Die deutsche Elektroindustrie profitierte dabei besonders vom steigenden Elektrizitätsbedarf der schnell wachsenden Städte. Beleuchtung und Verkehr, Antriebe und Kommunikation – praktisch sämtliche Lebensbereiche wurden nun elektrifiziert und verschafften den Unternehmen in dieser Branche exorbitante Wachstumsraten. Die Marktführer bewiesen dabei ihren Vorsprung über Deutschland hinaus. Sie stiegen rasch zu *Global Playern* auf und trugen dazu bei, dass vor dem Ersten Weltkrieg ein Drittel der gesamten elektrotechnischen Weltproduktion aus dem Deutschen Reich stammte.

An der deutschen Vormachtstellung auf dem Elektroweltmarkt hatte Siemens als ältestes deutsches elektrotechnisches Unternehmen

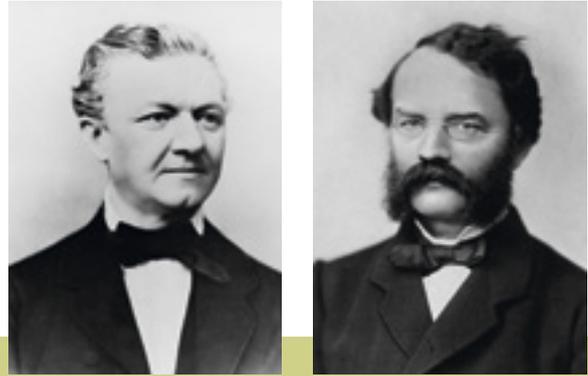
maßgeblichen Anteil. Seine Geburtsstunde war 1847 die Gründung von Siemens & Halske in Berlin durch Werner von Siemens und Johann Georg Halske, einer Firma, deren Ursprungszweck im Bau des von Werner von Siemens weiterentwickelten Zeigertelegraphen bestand. Siemens & Halske engagierte sich zunächst vor allem im Bereich der Nachrichten- und Fernmeldetechnik, beim Bau von Telegrafennetzen, Eisenbahnsignalsystemen und Messgeräten. 1866 bedeutete die Entdeckung des dynamoelektrischen Prinzips durch Werner von Siemens – die Umwandlung mechanischer in elektrische Energie – einen Meilenstein im weiteren Siegeszug des Unternehmens. Über die Schwachstromsparte hinaus expandierte Siemens & Halske nun auch in neue Geschäftsfelder des Starkstrombereichs. Hierunter fielen die Produktion von Dynamomaschinen und Generatoren, von Starkstromkabeln und Glühlampen, in den 1920er-Jahren außerdem von Turbinen, sowie vor allem die Anwendung des Elektromotors, etwa in elektrischen Lokomotiven und Straßenbahnen.

Das Unternehmen konnte so die gesamte Bandbreite der Elektrotechnik ausnutzen. Auf der Grundlage seiner technologischen Vorsprünge nahm Siemens & Halske bis in die 1880er-Jahre hinein eine unbestrittene Vormachtstellung hinsichtlich Größe und Kapitalausstattung, Erfahrungsschatz, Know-how und Produktionspalette ein. Dabei beschränkte das Unternehmen seinen Radius nicht auf das Deutsche Reich, sondern verschaffte seiner anhaltenden Aufwärtsentwicklung durch den Aufbau eines Auslandsgeschäfts

und eines Netzes an deutschen Niederlassungen und Beteiligungen zusätzlichen Rückenwind. Insbesondere der Schritt nach Großbritannien und nach Russland beschleunigte den stürmischen Geschäftsaufschwung und machte Siemens früh zu einem Vorreiter multinationalen Unternehmertums. Strategisch geschickt eingesetzte familiäre Verbindungen förderten die internationale Ausrichtung und Verzweigung. Werner von Siemens' Brüder Wilhelm (der sich später William nannte) und Carl übernahmen die Leitung der Niederlassungen in London (1850) und St. Petersburg (1855). 1897, am Beginn des Aufbaus von Siemensstadt, setzte sich die Siemens-Belegschaft aus 8.700 Beschäftigten in Deutschland und 2.200 Mitarbeitern im Ausland zusammen. 1914 war ebenfalls rund ein Viertel der inzwischen 82.000 Mitarbeiter des Siemens-Konzerns außerhalb des Deutschen Reichs in insgesamt 49 Ländern beschäftigt.

Werner von Siemens, die prägende Gründerpersönlichkeit, zog sich – zwei Jahre zuvor in den erblichen Adelsstand erhoben – 1890 aus dem Unternehmen zurück und starb 1892. Carl von Siemens, nun der Senior im Familienunternehmen, übernahm mit seinen Neffen Wilhelm und Arnold die Leitungsverantwortung und 1897, nach der Umwandlung von Siemens & Halske in eine Aktiengesellschaft, den Vorsitz des Aufsichtsrats. Arnold von Siemens, der älteste Sohn Werners, folgte ihm auf diesem Posten 1904.

In den 1880er-Jahren geriet Siemens durch die Gründung zahlreicher weiterer Elektrownahmen und elektrotechnischer Spezialfabriken unversehens unter Konkurrenzdruck. Insbeson-



Die Gründerväter des Unternehmens Siemens & Halske – Johann Georg Halske, 1855 (links), und Werner von Siemens, 1864 (rechts).

dere die 1883 von Emil Rathenau in Berlin gegründete Deutsche Edison-Gesellschaft für angewandte Elektrizität, aus der vier Jahre später die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG) hervorging, setzte zu einer Aufholjagd an und wurde zum schärfsten Widersacher. Auf dem Feld der stark an Bedeutung gewonnenen, aber finanzintensiven Starkstromtechnik vermochte sie Siemens & Halske zu überflügeln. Auch dank massiver Bankenunterstützung stieg die AEG binnen weniger Jahre zum Branchenführer auf. Siemens reagierte mit erfolgreichen Diversifizierungsstrategien und der Gründung der Siemens-Schuckertwerke GmbH im März 1903. Neben der Siemens & Halske AG, die das Schwachstromgebiet abdeckte, entstand damit eine zweite, rechtlich selbstständige Gesellschaft, die fortan die Aktivitäten im Starkstrombereich bündelte. Siemens konnte sich so dauerhaft im Kerngeschäft der AEG behaupten, machte seinen relativen Positionsverlust wieder wett und gelangte erneut in eine Führungsposition, musste sich jedoch für Jahrzehnte einem harten Wettbewerb mit dem Rivalen stellen.

Gleichzeitig waren die beiden Branchenriesen aber auch durch geschäftliche Kooperationen miteinander verbunden. So zog die gemeinsame Gründung der Gesellschaft für drahtlose



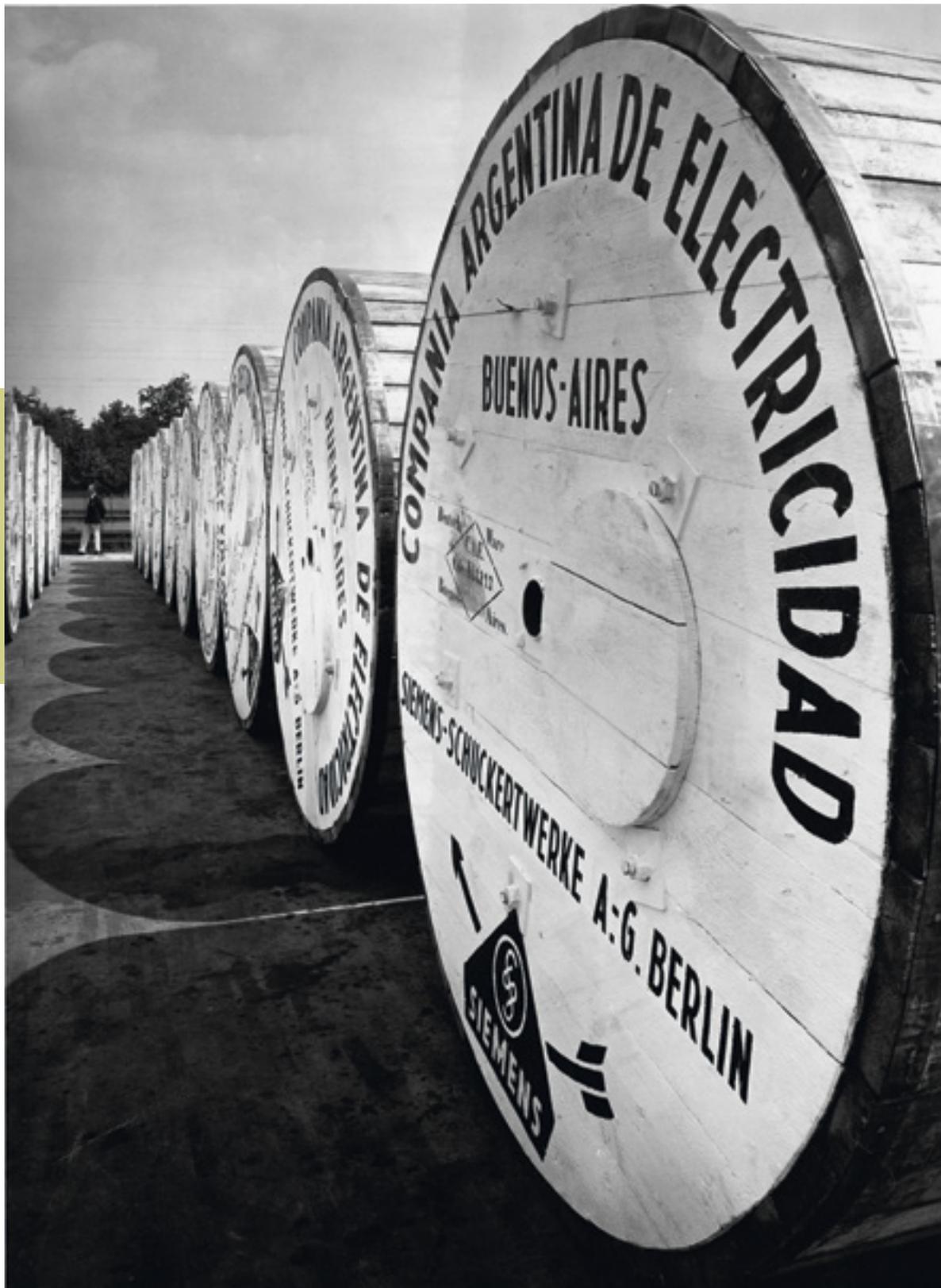
Erzeugnisse für Deutschland und die Welt – die Motorenabteilung im Charlottenburger Werk von Siemens & Halske, 1899 (links), und die Verladung von Ölkabeln für Argentinien im Kabelwerk Gartenfeld, 1931 (rechts).

Telegraphie (Telefunken) im Mai 1903 wesentliche Synergieeffekte in Forschung, Entwicklung, Produktion und Vertrieb nach sich. 1920 beteiligten sich beide Gesellschaften zur Produktion von Glühlampen an der OSRAM GmbH, dem größten europäischen Unternehmen seiner Art.

Dank einer umsichtigen Unternehmenspolitik und einer finanziell soliden Basis konnte Siemens einen massiven Konjunktur einbruch zwischen 1900 und 1903 vergleichsweise unbeschadet überwinden und zu einem neuen Höhenflug ansetzen. Viele andere Unternehmen der Elektroindustrie wurden in den Strudel eines überhitzten Wettbewerbs und ruinöser Preiskämpfe gezogen. Sie gerieten unter wachsenden Einfluss der Großbanken oder verschwanden durch Insolvenzen und Zusammenbrüche ganz vom Markt. Am Ende der Krise bot die Branche ein weitgehend verändertes Bild, das vor allem

durch einen hohen Konzentrationsgrad gekennzeichnet war: Siemens und die AEG teilten den Markt fortan weitgehend unter sich auf, 75 Prozent der deutschen elektrotechnischen Produktion entfielen vor 1914 auf die beiden Konzerne.

Nach dem Ersten Weltkrieg erwies sich die deutsche Elektroindustrie allen einschneidenden weltwirtschaftlichen Verwerfungen zum Trotz auch im internationalen Wettstreit als robust. 1929 lieferten allein Siemens und die AEG 28 Prozent des Weltexports und hängten Konkurrenten wie General Electric aus den USA oder Philips in den Niederlanden ab. Siemens gelang es, nach Abkehr von der Rüstungsproduktion die wirtschaftlichen Kriegsfolgen vergleichsweise rasch zu überwinden sowie nach einer Konsolidierungsphase Produktion, Umsatz und Gewinn zu steigern und die AEG hinter sich zu lassen.



In Berlin wird die OSRAM GmbH gegründet. Zwei Jahre später beteiligen sich Siemens und die AEG an dem Glühlampenunternehmen.

In den 1920er- und 1930er-Jahren trieb Siemens die Weiterentwicklung der bestehenden technischen Pionierleistungen in hohem Tempo voran. Orientiert an Rationalisierungsstrategien entwickelte das Unternehmen im Energie-, Verkehrs-, Nachrichten- und Medizinbereich innovative Produkte und setzte moderne Technologien um. Im Kraftwerks- und Industrieanlagenbau kamen die neuen Möglichkeiten ebenso zur Anwendung wie bei elektrischen Bahnen, Automobilen und Flugzeugen, bei Beleuchtungen und Aufzügen sowie in der Funktechnik. Das florierende Fernsprech- und Rundfunkwesen der Weimarer Republik ermöglichte Siemens die weitere Stärkung seiner Position auf dem Schwachstromsektor. Auf neuen Märkten feierten etwa Fernschreiber ebenso große Erfolge wie die nun massenindustriell gefertigten Geräte für den modernen Haushalt.

Mit einem Anstieg der Mitarbeiterzahl auf 187.000 bis zum Jahr 1939 konnte Siemens den Titel des weltweit größten Elektrokonzerns für sich beanspruchen. Neben den wachsenden beiden Stammgesellschaften Siemens & Halske und Siemens-Schuckertwerke weitete sich auch das Netz aus zahlreichen nationalen und internationalen Produktionsstätten sowie Tochter- und Beteiligungsgesellschaften aus. Zu ihnen zählten neben Telefunken und OSRAM beispielsweise die Siemens-Bauunion (Hoch- und Tiefbau), die Siemens-Reiniger-Werke (Medizintechnik) und die Siemens-Planiawerke (Kohlefabrikate). Seit 1919 war Carl Friedrich von Siemens als Aufsichtsratsvorsitzender »Chef des Hauses Siemens« und wurde in dieser Position bis zu seinem Tod 1941 zum maßgeblichen Gestalter der Unternehmenspolitik.

Technologie für den modernen Haushalt – Fließfertigung von Staubsaugern im Elektromotorenwerk, Ende der 1920er-Jahre.



# Siemens und die Elektropolis Berlin

Seit 1871 Reichshauptstadt, stieg Berlin auch zur Industriemetropole auf. Dabei wurde die Stadt zum wichtigsten Sitz der deutschen Elektroindustrie und selbst zu einer modernen elektrifizierten »Elektropolis«. Als Politik-, Finanz- und Wissenschaftszentrum bot Berlin unübertroffene Standortvorteile und einen idealen Raum für die Expansion des Siemens-Konzerns.





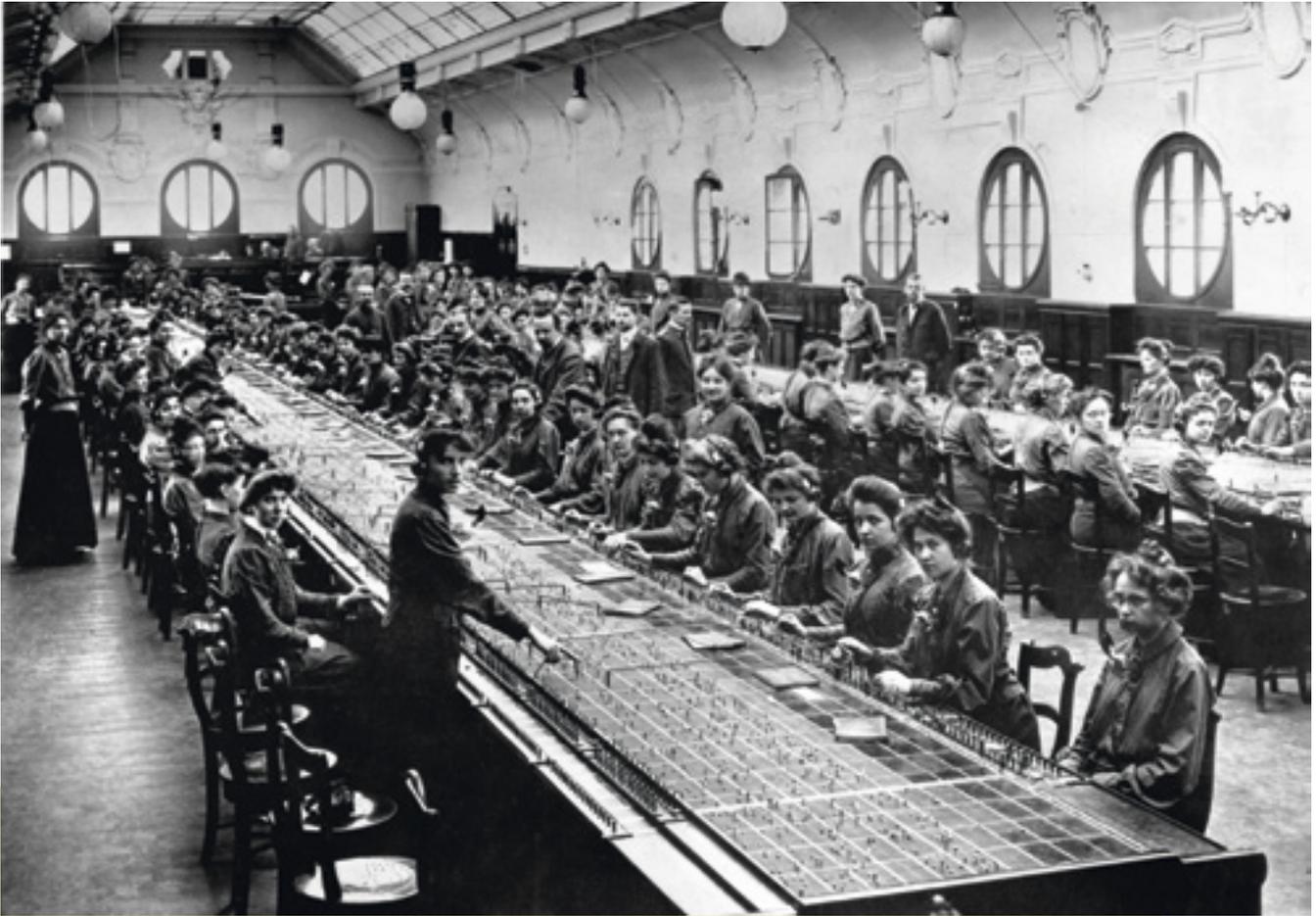
1927

Der expressionistische Stummfilm »Metropolis« feiert Premiere. Mit seiner Darstellung einer futuristischen Großstadt zählt er zu den einflussreichen Klassikern der Filmgeschichte.

Schon Jahrzehnte vor dem Ersten Weltkrieg war Siemens ein weltweit agierender Konzern. Der zentrale und wichtigste Standort, mit dem das Unternehmen untrennbar und auf symbiotische Weise verbunden war, blieb jedoch Berlin. Die Stadt war schon vor der Reichsgründung 1871 nicht nur insgesamt zur führenden deutschen Industriemetropole aufgestiegen, sondern verkörperte uneingeschränkt auch das Zentrum der deutschen Elektroindustrie. Seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert arbeitete rund die Hälfte

aller deutschen Beschäftigten dieses Wirtschaftszweigs in Berlin – 190.000 im Jahr 1925 und sogar 235.000 im Jahr 1939. Siemens wiederum stellte Mitte der 1920er-Jahre nahezu jeden fünften Mitarbeiter in Industrie und Handwerk Berlins und knapp die Hälfte aller Beschäftigten in der Elektroindustrie der Hauptstadt. Neben der AEG und den Bergmann-Elektricitäts-Werken, die den Konzentrationsprozess ebenfalls als größter Wettbewerber überlebt hatten, machten darüber hinaus zahllose kleinere Unternehmen





Lichter und Kommunikation der Großstadt – mit Wotan-Halbwattlampen erleuchtete Schaufenster von Peek & Cloppenburg in Berlin, 1913 (links), und der Vermittlungssaal des Berliner Fernsprechamts VI, 1906 (oben).

und Spezialfabriken die Elektroindustrie zum leistungsfähigen Motor der Berliner Wirtschaft.

Berlin bildete jedoch nicht nur den Mittelpunkt von elektrotechnischer Produktion und Beschäftigung – es hatte sich spätestens um 1900 selbst zur viel bewunderten »Elektropolis« gewandelt, einer Großstadt, in der gerade jene fortschrittlichen Produkte und Technologien zur Anwendung kamen, die Siemens entwickelte und produzierte. Elektrisch angetriebene Eisenbahnen, Straßenbahnen sowie Hoch- und Untergrundbahnen durchzogen das Stadtgebiet, des-

sen weitläufiges Straßengewirr bei Dunkelheit durch elektrische Beleuchtung und flimmernde Reklametafeln erstrahlt wurde. Neue Lichtquellen erhellten auch Wohnungen und Büros, Telegraf und Telefon ermöglichten eine kommunikative Vernetzung in rasanter Geschwindigkeit, und insgesamt griff im Alltag eine Elektrifizierung nie gekannten Ausmaßes um sich. Berlin wurde geradezu zu einer Modellstadt der Elektrifizierung mit technischen Entwicklungsprüngen sowie visionär anmutenden technologischen Errungenschaften, die Besucher aus aller Welt bestaunten.



Die Wurzeln des Weltkonzerns – die Hinterhofwerkstatt der Telegraphen-Bauanstalt von Siemens & Halske in der Schöneberger Straße 19 im heutigen Berlin-Kreuzberg, undatiert.

Davon abgesehen waren die Standortvorteile in der bevölkerungsreichen Weltstadt Berlin mit ihrer Lage an einem mitteleuropäischen Verkehrsknotenpunkt für ein vorwärtsstrebendes Unternehmen wie Siemens überhaupt ideal. Hier konnte der Elektrokonzern in einem industrie- und investitionsfreundlichen Klima aus einem großen Arbeitskräftemarkt schöpfen und befand sich im Finanzzentrum des Deutschen Reiches mit Großbanken und Börse. Die Nähe zu anderen Industrie- sowie zu Handels- und Dienstleistungsunternehmen bot ebenso hervorragende Voraussetzungen wie die kurzen Wege zu den wichtigen Auftraggebern Post, Bahn und Militär. Als politisches Entscheidungszentrum ermöglichte die Reichshauptstadt überdies unmittelbaren Zugang zu Ministerien, Parteien und Interessenverbänden, aber auch zu den ausländischen Botschaften.

Schließlich besaß Berlin in seiner Eigenschaft als Wissenschaftsstandort für die wissenschaftsbasierte Produktion der »neuen Industrien« unschätzbare Vorzüge, mit der keine andere deutsche Stadt in vergleichbarem Umfang aufwarten konnte. Mit den Gründungen des Kaiserlichen beziehungsweise Reichspatentamts (1877), der Technischen Hochschule in Charlottenburg (1879), der – von Werner von Siemens geförderten – Physikalisch-Technischen Reichsanstalt (1887) oder der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft zur Förderung der Wissenschaften in Dahlem (1911) bildete sich ein dichtes Flechtwerk technisch-wissenschaftlicher Einrichtungen. Zu ihren Ingenieuren und Technikern stand Siemens in engster Verbindung und befand sich in Berlin stets am Puls der aktuellen Forschung.

Der wirtschaftliche Aufstieg erforderte von Siemens immer wieder die Suche nach neuen



Schnelle Expansion im Berliner Raum – das neue Werk von Siemens & Halske in der Markgrafenstraße 94, um 1875.

Standorten und Räumlichkeiten innerhalb des Berliner Raums, die dem Expansionsdrang des anfänglichen Kleinunternehmens gerecht werden konnten. Nach dem Start 1847 mit einer feinmechanischen Werkstatt in der Schöneberger Straße im heutigen Kreuzberg, südlich der Berliner Innenstadt, erfolgte bereits 1852 die erste Produktionsauslagerung in Hintergebäude der benachbarten Markgrafenstraße. Doch trotz des Ankaufs zusätzlicher Räumlichkeiten an der Markgrafen- und der Charlottenstraße, die das später sogenannte »Berliner Werk« bildeten, waren auch diese Kapazitäten schon bald wieder erschöpft.

Einen Ausweg zur Überwindung der beengten Verhältnisse fand Siemens in einem nordwestlich liegenden Gelände an der Franklinstraße und am Salzufer in Charlottenburg. Auch das 1872 zur Herstellung von Alkoholmessgeräten gegrün-

dete Unternehmen Gebrüder Siemens & Co. hatte sich bereits in dieser Gegend angesiedelt. Ab 1883 fand hier im »Charlottenburger Werk« zunächst die Kabelproduktion Platz, dann auch die Fertigung von Dynamomaschinen. Nach dem Zukauf des Nachbargrundstücks verlegte das Unternehmen weitere Produktionsteile aus der Markgrafenstraße, bis dort nur noch die Schwachstromabteilung, die Bahnabteilung und die Abteilung für Elektrochemie zurückblieben.

# Aufbruch zum Nonnendamm

Angesichts des stürmischen Wachstums von Produktion und Beschäftigtenzahlen hielt Siemens nach einem zukunftsfähigen Standort im Berliner Raum Ausschau. Im Mai 1897 erwarb das Unternehmen ein weitläufiges Grundstück im westlich von Berlin gelegenen Spandau, auf dem später alle Werke und Abteilungen konzentriert wurden.



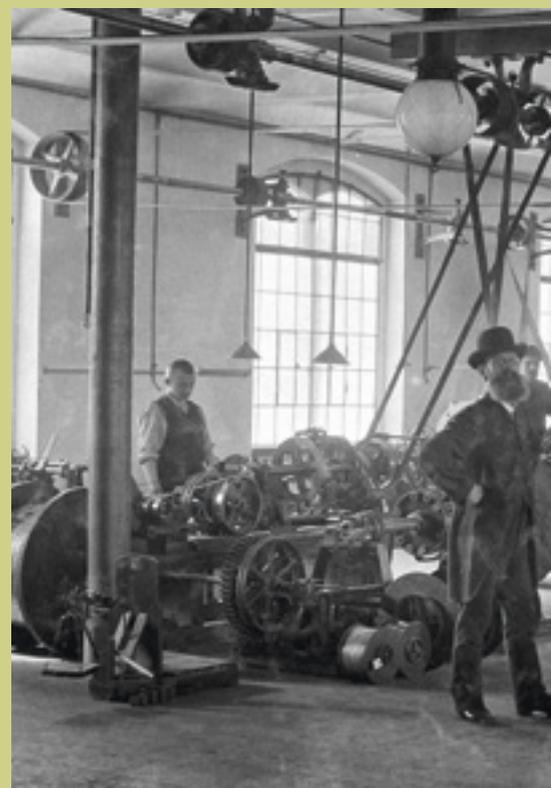




Mit seinen mehrfachen Standortverlagerungen stand Siemens in Berlin nicht allein. Sie waren Teil einer mehrphasigen Wanderungsbewegung der gesamten Industrie, die das beschleunigte industrielle Wachstum und die Diversifizierung der Produkte mit sich brachte. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts waren die Industriegebiete noch eng mit den Wohnvierteln verbunden. Die Folgen der Industrialisierung trieben die Abwanderung der immer voluminöseren Fabrikanlagen dann aber aus dem enger werdenden Berliner Zentrum in Freiflächen an den Stadträndern voran. Schon vor 1850 bildeten sich durch die Verschiebungsprozesse neue Industriegebiete im Berliner Umland heraus, etwa in Moabit, wohin beispielsweise das am Oranienburger Tor gelegene Unternehmen Borsig mit seinem Eisenwerk und seiner Maschinenbauabteilung auswich.

Die Vollendung des Berliner Ringbahngürtels 1882 brachte einen neuen Anreiz, Produktionsorte an die Ränder der Stadt zu verlagern, jenseits sich ausdehnender Wohnbebauungen und hoher Bodenpreise. Im Stadtkern etablierten sich im Gegenzug mehr und mehr Dienstleistungsunternehmen sowie Geschäfts- und Warenhäuser. Ab den 1890er-Jahren lösten der Ausbau der Eisenbahnvorortstrecken und auch des Wasserstraßennetzes sowie die Elektrifizierung der

Der Schritt nach Charlottenburg – Außenansicht des »Charlottenburger Werks« von Siemens & Halske (oben) und Blick in die dortige Kabelproduktion, um 1890 (unten).



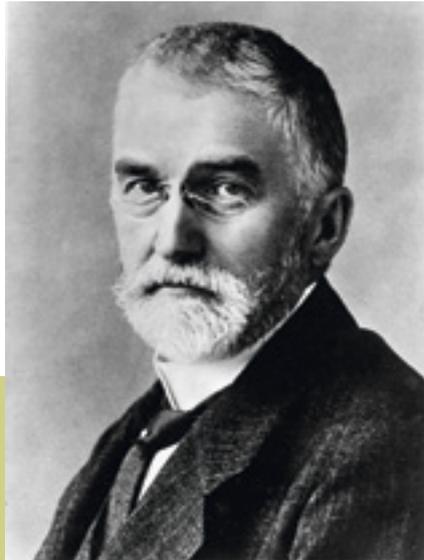
August Borsig gründet die Borsigwerke, die vor allem Lokomotiven herstellen. Während der Ära der Dampflokomotiven ist das Maschinenbau-Unternehmen das größte Europas und das zweitgrößte weltweit.

Straßenbahnen neue Wanderungsschübe aus, die auch über den Ring hinausreichten. Nun entwickelten sich im Nordwesten (Borsigwalde, Tegel, Hennigsdorf) und im Südosten (Oberschöneweide, Spindlersfeld, Grünau, Wildau) der Berliner Region neue Wirtschaftszentren – und schließlich setzte die Industrie auch im Westen zu ihrer »letzten Eroberung in Groß-Berlin«<sup>2</sup> an: der Schaffung der Siemensstadt.

Das Problem mangelnder Freiflächen verlangte auch von Siemens spätestens gegen Ende des 19. Jahrhunderts eine durchgreifende Lösung.

Die Teilverlagerungen nach Charlottenburg brachten ebenfalls nur vorübergehende Erleichterung, der weiteren Ausdehnung der bestehenden Werksanlagen und vor allem der Kabelfertigung blieben allzu enge Grenzen gesetzt. Allein zwischen 1895 und 1900 hatte sich die Zahl der Berliner Siemens-Mitarbeiter auf 12.000 verdreifacht, und wie sich zeigen sollte, würde diese Entwicklung bis Juli 1914 mit einer Steigerung auf annähernd 40.000 Beschäftigte noch dramatischer an Fahrt gewinnen. Hinzu kam, dass die räumliche Zentralisierung aller Werke und





Entscheidungsträger in der Aufbruchzeit – der zweite Sohn des Firmengründers, Wilhelm von Siemens, 1895 (links), und Direktor Carl Dihlmann, undatiert (rechts).

Abteilungen schon für Werner von Siemens eine entscheidende Maxime darstellte.

Und Werner von Siemens war es auch, der sich bereits 1886 gemeinsam mit seinen Söhnen Arnold und Wilhelm mit dem Gedanken einer Werksverlegung getragen hatte. Sie erwogen, für den Ausbau der Glühlampenfertigung einen neuen Standort in Schenkendorf bei Königs Wusterhausen zu errichten. Hier könne sich angesichts niedriger Lohnkosten und Kohlenpreise ein neuer »Siemen[s]scher Fabrikort« entwickeln.<sup>3</sup> Doch ließ die Lage zugleich befürchten, dass die notwendigen Facharbeiter abgeschreckt würden, weshalb sie den Plan zunächst verwarfen.

Wie die Episode deutlich macht, waren somit beim Erwerb großflächiger Grundstücke zu vertretbaren Kosten weitere Faktoren in Rechnung zu stellen. Die engen Kontakte zu Industrie, Banken, Politik, Behörden und Wissenschaft durften ebenso wenig aufs Spiel gesetzt werden wie die Möglichkeiten für gute Verkehrsverbindungen. Und vor allem galt es für eine arbeitsintensive

Branche wie die Elektroindustrie, darauf zu achten, attraktive Bedingungen für das Reservoir an qualifizierten Arbeitskräften im großstädtischen Raum zu schaffen.

In dieser Situation fielte Siemens 1897 eine Entscheidung von nicht zu unterschätzender Tragweite, die im Rückblick als visionärer Befreiungsschlag erscheinen musste: Das Unternehmen erwarb das »Grundstück 1« im westlich von Berlin gelegenen Spandau. Das 21 Hektar große, bald auf 135 Hektar erweiterte Gelände war der Konkurrenz noch nicht in die Hände gefallen und sollte zum Ausgangspunkt für eine neue Unternehmensära werden.

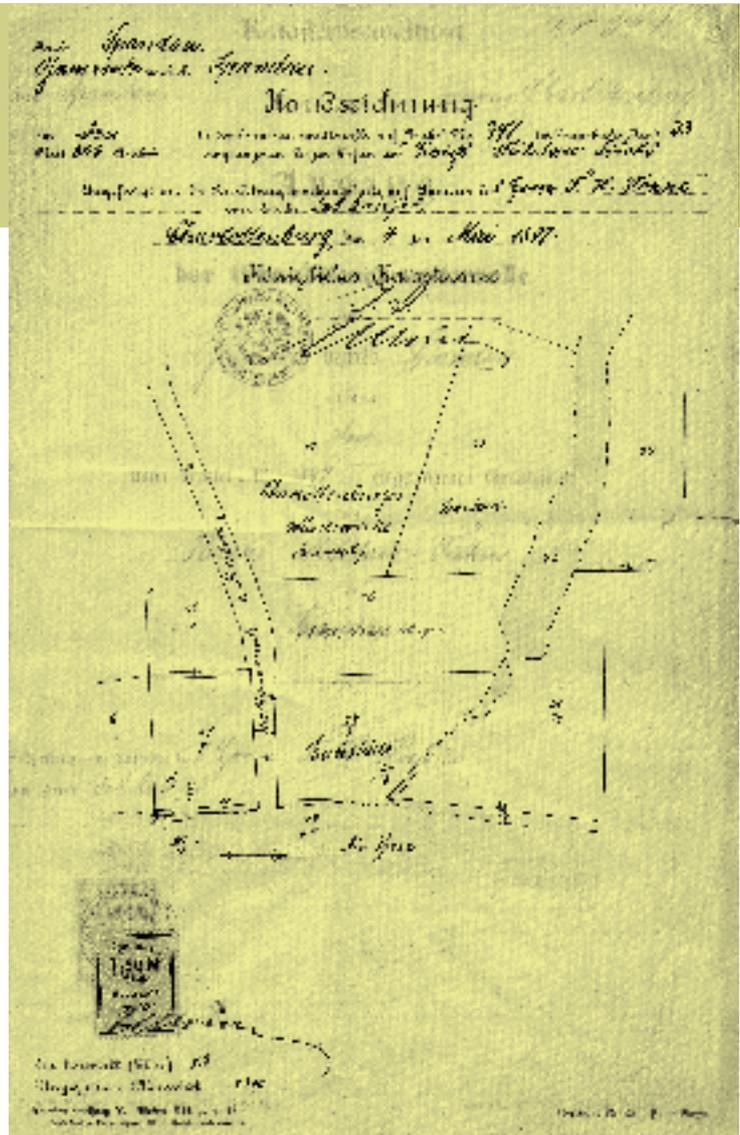
Dabei machte sich die Unternehmensleitung ihren risikofreudigen Entschluss nicht leicht, denn, so der gut informierte Chronist Georg Siemens, »eigentlich sprach alles dagegen und nur eines dafür: hier war endlich Platz. Aber man war von den chronischen Raumnöten allmählich derart mürbe geworden, daß man den Vorteil der Ausdehnungsmöglichkeit allem anderen voranstellte.«<sup>4</sup> Favorisiert worden war

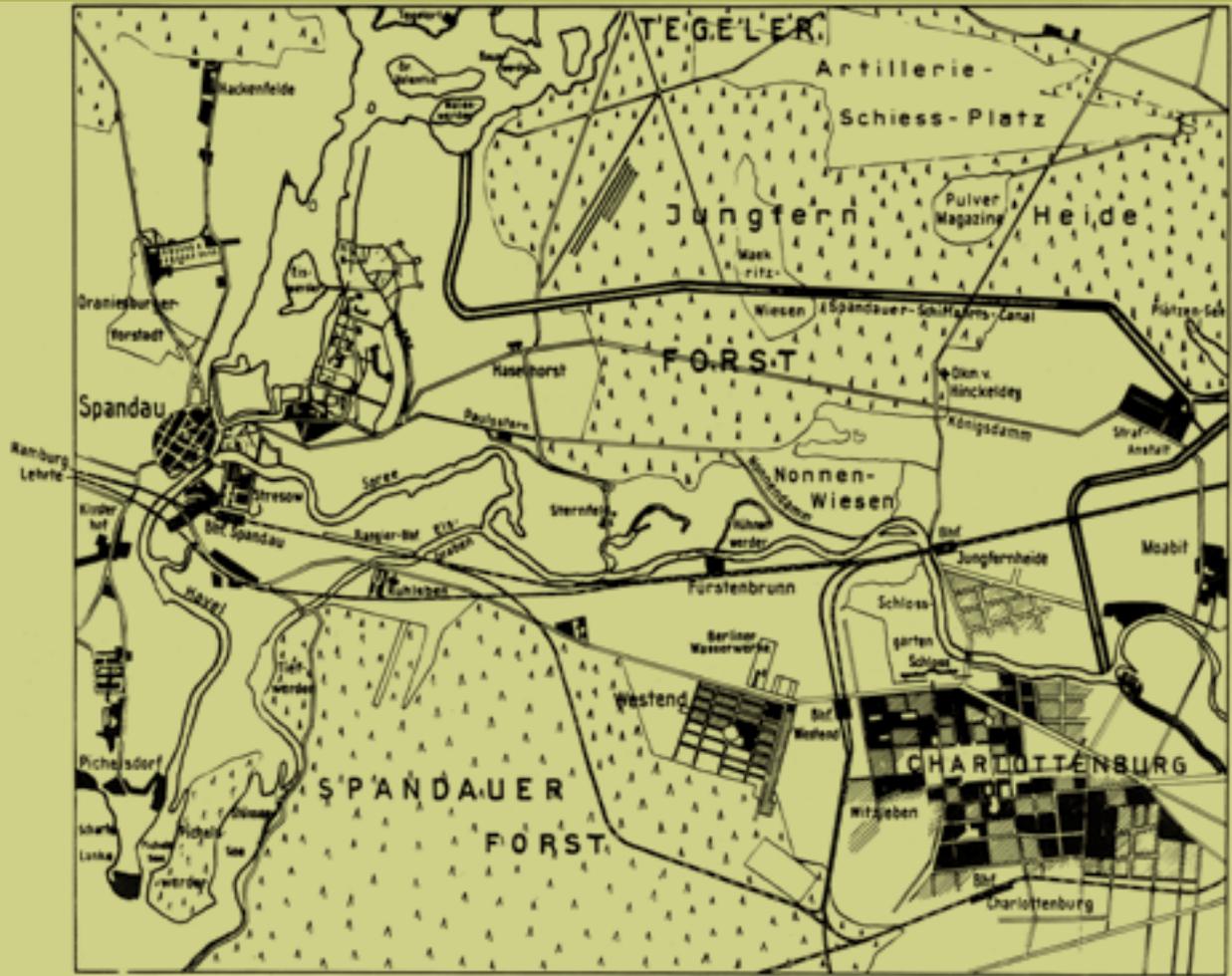
Der gebürtige Stuttgarter Carl Dihlmann tritt in das Unternehmen Siemens & Halske ein. Die vom Rohrdamm abzweigende Dihlmannstraße erinnert an den Ingenieur und Siemens-Vorstand.

Schwarz auf Weiß – Grundbucheintrag über einen der ersten Geländekäufe von Siemens & Halske an der Unterspree zwischen Charlottenburg und Spandau, 1897.

eigentlich eine weniger weit entfernte Neusiedlung in Charlottenburg, für die die Stadt jedoch keine Baugenehmigung erteilte. Und auch nach dem Grundstückserwerb in Spandau wog man innerhalb der Führungsspitze weiterhin ab, ob sich anstelle des unwegsamen, abseits gelegenen Geländes nicht doch eher Königs Wusterhausen als bessere Lösung anbot.

Jetzt war es insbesondere der Leiter des Charlottenburger Werks Carl Dihlmann, der als treibende Kraft Überzeugungsarbeit leistete. Wie er in einer aufschlussreichen Denkschrift vom 11. März 1898 unterstrich, bewegte ihn dabei die Arbeiterfrage in »hervorragendem Maße«. Der Bau des Kabelwerks in der isolierten Lage Königs Wusterhausen würde nur bei der gleichzeitigen kostenträchtigen Errichtung eines »kleinen Arbeiterdorfes« möglich sein. Und selbst dann würde Siemens in den Augen vieler »tüchtiger Arbeitskräfte« und gerade der Berliner Arbeiterinnen – »genußsüchtig und anspruchsvoll« – entscheidend an Attraktivität verlieren. Für Konkurrenten wie die AEG wäre es dann ein





Unerschlossenes Territorium – Karte des Geländes der oberhalb der Spree gelegenen Nonnenwiesen und des umliegenden Gebiets, um 1890.

Leichtes, sie Siemens abspenstig zu machen. In Spandau hingegen, so zeigte sich Dihlmann sicher, wäre trotz des finanziellen Aufwands »eine glatte und ruhige Entwicklung unserer Fabrikation« gewährleistet.<sup>5</sup>

Letztlich gelang es Dihlmann, auch die internen Skeptiker von den Chancen des Projektes zu überzeugen. Die Leitung von Siemens & Halske hielt an dem Grundstück fest, das am 7. Mai 1897 vertraglich erworben und am 25. Mai ins Grund-

buch eingetragen worden war. 1903 fiel dann der endgültige Entschluss, auch das »Berliner Werk« nach Spandau zu verlegen. Damit war die weit-sichtige Entscheidung besiegelt, das Stammhaus von Siemens in der Markgrafenstraße aufzugeben und die Tradition des Hauses in der Gestalt eines neuen, systematisch aufgebauten Produktionsortes fortzusetzen.

Die Gesamtsituation rund um das neue Eigentum war trotz allem wenig vielversprechend



Die Keimzelle von Siemensstadt – das neu errichtete Kabelwerk von Siemens & Halske am Stichkanal der Spree, 1899.

und bot für euphorische Aufbruchstimmung zunächst wenig Anlass. Die »Nonnenwiesen« – ihr Name ging auf ein Gebiet zurück, das ursprünglich zum 1239 gegründeten Spandauer Benediktinerinnen-Kloster St. Marien gehörte – lagen nördlich der Spree auf einer abgeschiedenen Exklave der zu dieser Zeit noch selbstständigen Stadt Spandau. Das fast gänzlich unbewohnte und unerschlossene Gelände befand sich in einer Umgebung, die über Jahrhunderte land- und forstwirtschaftlich genutzt worden war. Wie sich zeigen sollte, konnten Teile des sumpfigen und von Fröschen bevölkerten Untergrunds nur mithilfe tausender Pfähle überhaupt erst für eine Bebauung nutzbar gemacht werden. Schließlich war das Gebiet lediglich auf zwei Wegen direkt zu erreichen: zum einen über die zwischen 1883 und 1885 kanalisierte untere Spree, zum anderen auf dem unbefestigten Nonnendamm, der ein-

zigen Ost-West-Landverbindung zwischen Berlin und Spandau. Auf Charlottenburger Gebiet wurde die sandige mittelalterliche Heerstraße erst um 1900 mit einem – unzureichenden – Kopfsteinpflaster versehen.

Als Wilhelm von Siemens und sein 17 Jahre jüngerer Halbbruder Carl Friedrich der Überlieferung nach das Gelände bei Anbruch des neuen Jahrhunderts durchwanderten, waren sie trotz allem von der Gewissheit erfüllt, dass hier die Zukunft von Siemens lag. Hier, so Wilhelm, werde Carl Friedrich einmal das Werk ihres Vaters fortführen.

# Zwischen Spandau und Charlottenburg

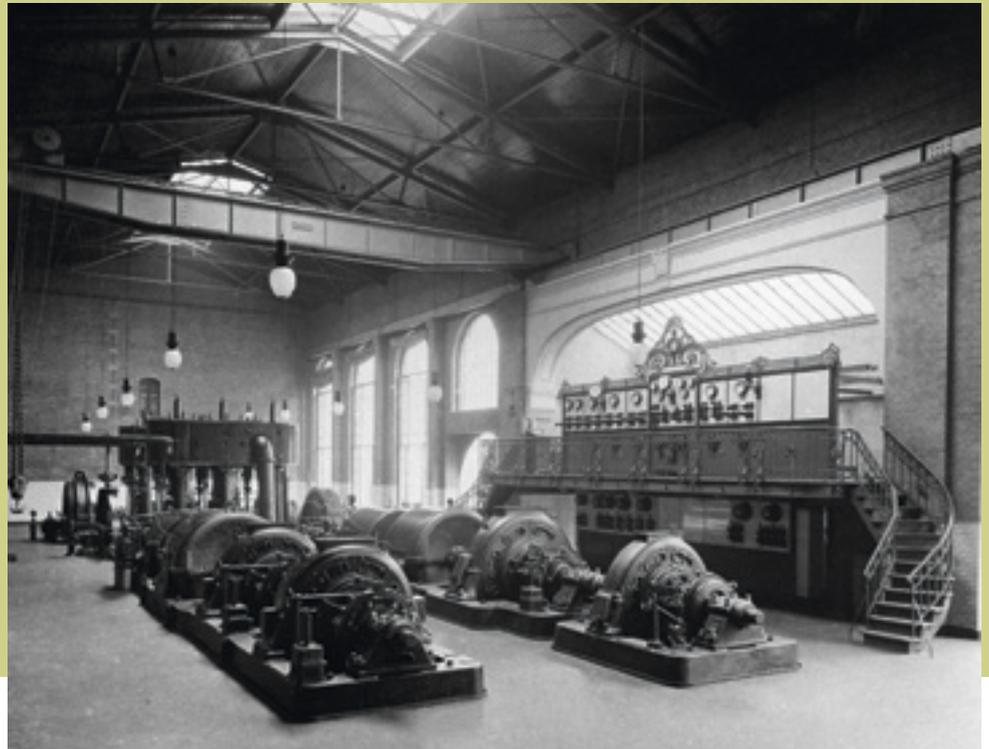
Beim Aufbau von Siemensstadt – so ab 1914 der offizielle Name des neuen Industriestandorts – blieb Siemens stets auf die Zusammenarbeit mit den kommunalen Behörden angewiesen. Dabei spielten Auseinandersetzungen zwischen den bis zur Entstehung von Groß-Berlin 1920 eigenständigen Städten Spandau und Charlottenburg eine maßgebliche Rolle.







Energie für den neuen Industriestandort – der Hallenbau, 1906 (oben), und der Maschinensaal, 1905 (unten), des von Karl Janisch errichteten »Kraftwerks am Nonnendamm« – in unmittelbarer Nachbarschaft des Stichkanals.



Der Status von Spandau als Festungsstadt wird aufgegeben. Die Stadt kann sich nun ausdehnen und für die Ansiedlung von Unternehmen öffnen.

Zu den Rahmenbedingungen, unter denen Siemens in den entscheidenden ersten Spandauer Aufbaujahren agierte, gehörte zum einen ein ungewöhnlich großes Maß an Unabhängigkeit und Spielräumen. Weitgehend ohne behördliche Vorgaben und gesetzliche Einschränkungen wie die sonst üblichen Bebauungs- und Fluchtlinienpläne hatte der Elektrokonzern bei der Planung und Durchführung des Werks- und Wohnungsbaus freie Hand. Siemens verfügte außerdem über die finanzielle und technische Leistungskraft, das Wissen und die Erfahrung, die nötig waren, um in Eigeninitiative die Stadtentwicklung in der Weite des Geländes voranzutreiben. Dank der internen Bauabteilung und kenntnisreicher Fachleute gelang die Umsetzung eigener städtebaulicher Konzepte mit weitreichender Autonomie.

Dies betraf nicht nur die einzelnen Fabrikbauten, sondern auch Teile der kostenintensiven Infrastruktur. Zwar waren es die Charlottenburger Wasserwerke, die die Wasserversorgung sicherstellten, und seit 1908 die Stadt Spandau, die das – in von Siemens errichteten Speichern zwischengelagerte – Erdgas lieferte. Die Elektrizität gewann Siemens indes durch sein eigenes, 1899 direkt nördlich des Kabelwerks Westend errichtetes Kraftwerk. 1899 wurde eine Kläranlage für die Industrieabwässer in Betrieb genommen, und ab 1906 installierte Siemens Teile der öffentlichen Straßenbeleuchtung.

Dessen ungeachtet blieb Siemens zum anderen immer auch auf die Zusammenarbeit mit den kommunalen Behörden angewiesen. Und hierbei geriet das Unternehmen mit seinen Bau- und

Siedlungsvorhaben gerade in der Anfangszeit ins Kreuzfeuer zweier sehr unterschiedlicher Städte, Spandau und Charlottenburg. Diese trugen tiefgehende Interessenkonflikte aus, die sich immer wieder auf die Pläne der Siemens-Leitung auswirkten.

Spandau, ebenso wie Charlottenburg bis zur Bildung von Groß-Berlin 1920 eine eigenständige Stadt, war durch eine stagnierende und einseitig auf das Militär ausgerichtete Entwicklung geprägt, die auf seine Vergangenheit als Festungsstadt zurückging. Erst Ende des 19. Jahrhunderts begann Spandau, sich aus diesem Korsett zu befreien und sich von einer preußisch-deutschen »Waffenschmiede« in einen moderneren Industriestandort zu wandeln. Die Ansiedlung der Siemens-Werke mit der Aussicht auf sprudelnde Steuereinkünfte erschien in dieser Lage als unverhoffter Glücksfall, den die Stadt wo immer möglich zu fördern versuchte. Zwar demonstrierte sie ihre Unterstützung mangels Finanzkraft vor allem in Form ideeller Hilfe. Gleichwohl war es für Siemens bereits von hohem Wert, die städtebaulichen und Verkehrsplanungen frei von bürokratischen Vorgaben in Angriff nehmen zu können.

Allerdings wurden in Spandau auch Stimmen laut, die warnend auf mögliche soziale Folgekosten der Ansiedlung von Arbeitern hinwiesen. Es war aber vor allem die Residenzstadt Charlottenburg, die an ihrer Westgrenze in keinem Fall ein Industrie- und Arbeiterviertel dulden wollte. Charlottenburg zählte, mit einem relativ kleinen Gemeindegebiet, großzügigen Stadtanlagen und repräsentativen Straßenzügen, zu

Kurt Schustehrus übernimmt das Amt des Ersten Bürgermeisters von Charlottenburg. Als Oberbürgermeister amtiert er bis 1913.



den wohlhabendsten Städten des Deutschen Reichs. In seinen Vierteln wohnten viele Vertreter des vermögenden und steuerkräftigen Bürgertums und des gehobenen Mittelstands. Rauchende Fabrikschlote und Arbeiterunterkünfte sollten von diesen ebenso ferngehalten werden wie Aufwendungen für eine zusätzliche soziale Infrastruktur.

Über Jahre setzten die Charlottenburger Stadtväter daher alle Hebel in Bewegung, um die

Expansion der Siemensschen Ansiedlung zu beeinflussen. Der wirksamste Ansatzpunkt zur Verhinderung »lästiger Anlagen in Nachbargemeinden«<sup>6</sup> bestand dabei in der Idee, die Spandauer Exklave unter die eigene Kontrolle zu bringen, indem diese zusammen mit den angrenzenden Teilgebieten in das Charlottenburger Gemeindegebiet integriert werden sollte. Nur durch »Eingemeindungen im großen Stil«, so der Magistrat 1904, könne den Missständen



Erschließung der Landschaft – beginnende Bebauung des Siemens-Geländes auf den Nonnenwiesen, 1908 (linke Seite).



Arrangements mit den Kommunalbehörden – der »Chef des Hauses Siemens« Carl Friedrich von Siemens, 1924 (links), und der Oberbürgermeister von Charlottenburg, Kurt Schustehrus, 1910 (rechts).

vorgebeugt werden, die angesichts des »außerordentlich mannigfaltig zerstückelt[en]« Gebiets drohten.<sup>7</sup> An einer Bereinigung der zersplitterten und labyrinthischen Bezirksstrukturen hatte freilich auch Siemens grundsätzliches Interesse. Inmitten verschiedener Verwaltungsgebiete, die teils zu den Kreisen Niederbarnim und Osthavel-land und zum Stadtkreis Charlottenburg gehörten, hatte das Unternehmen mit einer Vielfalt an Zuständigkeiten zu kämpfen.

Von Beginn an hegte der Charlottenburger Magistrat keine Zweifel, dass die Stadt der eigentliche künftige Orientierungspunkt für Siemens sein würde. Und schon im Februar 1900 tat er unverhohlen seine Absicht kund, sich das noch zu Spandau gehörende Gebiet am Nonnendamm »einzuverleiben«. Der Charlottenburger Oberbürgermeister Schustehrus versicherte Siemens gegenüber zwar die Sympathie seiner Stadt. Ganz anders als in Spandau war aber auch von Entschädigungszahlungen die Rede, die das Unternehmen zum Ausgleich der für Charlottenburg entstehenden Mehrlasten zu tragen habe. Gegen den Konkurrenten Spandau ging Charlottenburg gleichzeitig mit harten Bandagen vor und unterstellte ihm seinerseits rücksichtsloses Vorgehen. In einer Welle von Beschwerden und Klagen prangerte Charlottenburg die ange-

lichen Versäumnisse und Erfahrungsdefizite der Nachbarstadt an und sprach Spandau die Kompetenzen ab, für eine positive städtebauliche Entwicklung Sorge zu tragen.

Siemens selbst verhielt sich Charlottenburg gegenüber angesichts des guten Einvernehmens mit Spandau diplomatisch. Am Ende erinnerte das Unternehmen die Stadt aber an ihre regelmäßigen Einsprüche gegen die eigenen Projekte. Eine Delegation mit Wilhelm von Siemens machte 1908 gegenüber Vertretern der Stadtspitze deutlich, dass es mit Blick auf Charlottenburg niemals möglich gewesen sei, »unsere berechtigten Interessen mit den sogenannten öffentlichen Interessen dauernd in Einklang« zu bringen. Siemens sei vielmehr »zu der Ueberzeugung gekommen, dass wir mit unseren Interessen in den Charlottenburger Stadtkreis überhaupt nicht hineinpassten«.<sup>8</sup>

Spandau hingegen setzte alles daran, auch gegen »dunkle Mächte« die Ausgemeindung der »Kolonie Nonnendamm« zu verhindern.<sup>9</sup> Noch 1907 war die Entscheidung in der Schwebe, und Charlottenburg erntete das Lob des Potsdamer Regierungspräsidenten für seine vorbildlichen städtebaulichen Leistungen. Im Jahr darauf, im März 1908, war es jedoch die Stadt Spandau, die triumphieren konnte: Ihr wurde das 187 Hektar

Aus acht Städten, 59 Landgemeinden und 27 Gutsbezirken wird Groß-Berlin gebildet. Die deutsche Hauptstadt ist nun eine Metropole mit fast 4 Millionen Einwohnern.

große Gesamtgebiet zwischen der Spree im Süden, dem Spandauer Schifffahrtskanal im Norden, Haselhorst im Westen und der Grenze zu Charlottenburg im Osten zugeschlagen. Die Erweiterung des Eingemeindungsgebiets unter anderem um den Gutsbezirk Haselhorst bedeutete für Siemens 1910 ein befreiendes Ende der langjährigen Unsicherheiten. Nun sei, so Wilhelm von Siemens, eine »Ordnung der Dinge« hergestellt, die sowohl für das Unternehmen als auch für den gesamten Stadtteil am Nonnendamm eine »gesunde Grundlage« schufen.<sup>10</sup>

Auch wenn Charlottenburg seine Versuche einer Einflussnahme bis zum Ersten Weltkrieg nicht aufgab, war der Weg für neue Zukunftsperspektiven nun endgültig frei. Das Verhältnis zwischen Siemens und der Stadt Spandau ruhte nicht nur auf einer stabilen Grundlage, sondern wurde weiter gefestigt. Die besondere Wertschätzung, die Siemens erfuhr, fand wenige Jahre später in der Umbenennung des Ortsteils »Kolonie Nonnendamm« einen mehr als nur symbolischen Ausdruck. Während Namensvorschläge wie »Fürstenbrunn« und »Spandau-Spreestadt« verworfen wurden, bekräftigten die Spandauer Stadtverordneten wie schon der Bezirksverein Nonnendamm in der Namensdiskussion, dass der Stadtteil »sein Wachsen und Blühen den dortigen Siemenswerken verdankt«. Am 4. September 1913 stimmte das Stadtparlament dem neuen Namen »Siemensstadt« zu, mit Jahresbeginn 1914 konnte Siemens auch offiziell seine Briefbögen mit der neuen Adresse versehen.

Trotz allem gestaltete sich die Zusammenarbeit zwischen Siemens und der Stadtgemeinde

Spandau auch in den Folgejahren nicht völlig reibungsfrei. 1917 wurde der neue Stadtbaurat F.W. Fischer zur Schlüsselfigur, als sich Auseinandersetzungen um die Wasserversorgung und die Einflussnahme der Stadt hochschaukelten. Das Unternehmen sah seine Pläne für den Bau einer Güterbahn und die weitere Ausdehnung von Fabrikanlagen nördlich des späteren Schaltwerks konterkariert und beklagte eine schwere Schädigung seiner Interessen. Doch liefen die städtischen Vorstöße schließlich ins Leere, das eingetrübte Verhältnis klarte wieder auf.

Einen grundsätzlicheren Hintergrund hatten jedoch unterschiedliche Haltungen, die das Verhältnis zu Berlin berührten. Siemens hatte sich zwar im Osten Spandaus angesiedelt, blieb aber von seiner geschäftlichen Ausrichtung her und seinem Selbstverständnis nach unzweideutig ein Berliner Unternehmen. In Spandau pochten hingegen einflussreiche Kräfte auf eine städtische Selbstständigkeit und verwiesen darauf, dass die eigentlichen wirtschaftlichen Beziehungen jene zum Kreis Osthavelland seien. In Anbetracht dieser Stimmung war 1912 schon die Gründung des Zweckverbands Groß-Berlin in Spandau auf Ablehnung gestoßen. Er diente der Schaffung einer lockeren gemeinsamen Verwaltungsorganisation auf Provinzial-, Regierungsbezirks- und Landkreisebene mit der Stadt Berlin. Und umso heftiger signalisierten Magistrat und Stadtverordnete im Vorfeld der Bildung der Stadtgemeinde Groß-Berlin 1920 ihre Ablehnung. Spandau müsse eigenständig bleiben und gehöre auch nicht zum Wirtschaftskörper Groß-Berlin, lauteten die – vergeblichen – Forderungen in Reden und Druck-

schriften. Mit einem Federstrich solle nun die Tatsache ausgelöscht werden, dass sich die Stadt »durch die Gunst seiner Lage und die rege Tätigkeit seiner Bewohner aus eigener Kraft zu einem blühenden Gemeinwesen entwickelt« habe.<sup>11</sup>

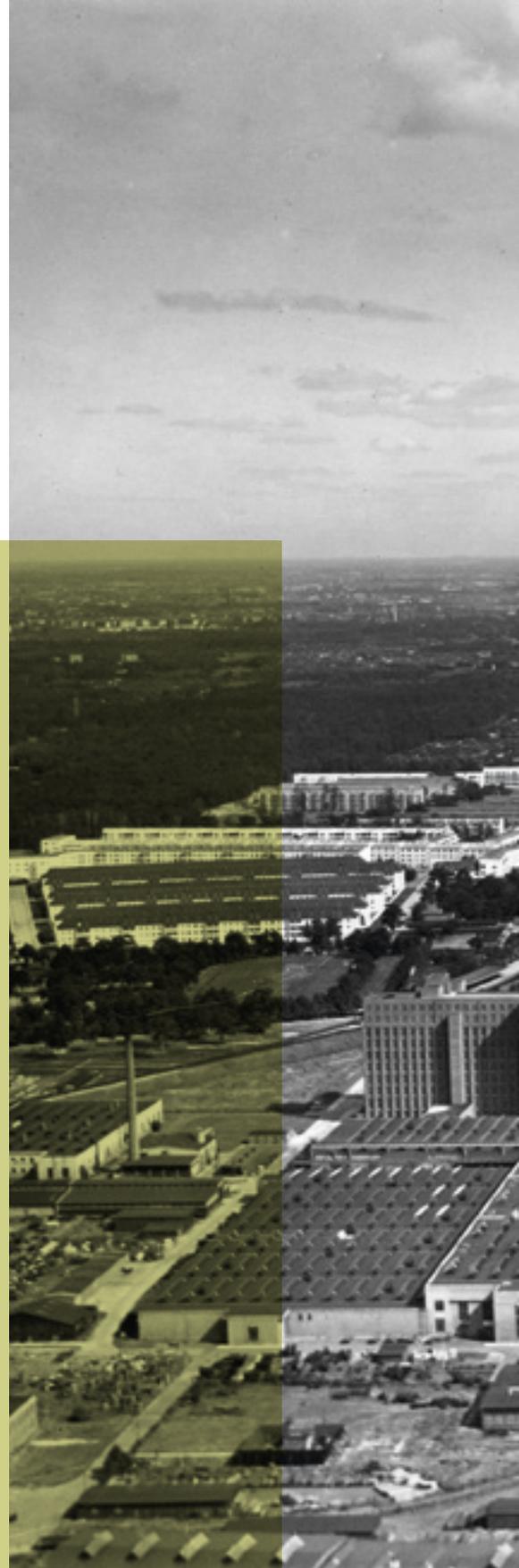
Nach Inkrafttreten des Groß-Berlin-Gesetzes vom 1. Oktober 1920 entflammte die Diskussion noch ein letztes Mal. 1922/23 erreichte eine »Los-von-Berlin-Bewegung« vor allem bürgerlicher Kommunalpolitiker Spandaus ihren Höhepunkt, die, das vermeintliche Unvermögen der Berliner Verwaltung vor Augen, auf eine erneute Ausgemeindung aus der Hauptstadt drängten. Der neue »Chef des Hauses Siemens« Carl Friedrich von Siemens und auch die übrige Unternehmensleitung dürften diese Vorgänge mit Unbehagen verfolgt haben. Und zweifelsohne empfand es der Konzern als einen Sieg der Vernunft, als die Bewegung nach Überwindung der Weimarer Krisenjahre wieder abebbte.

Sauberes Wasser für Siemensstadt –  
Errichtung eines Klärbeckens für die Klär-  
anlage an der Nonnendammallee, 1910.



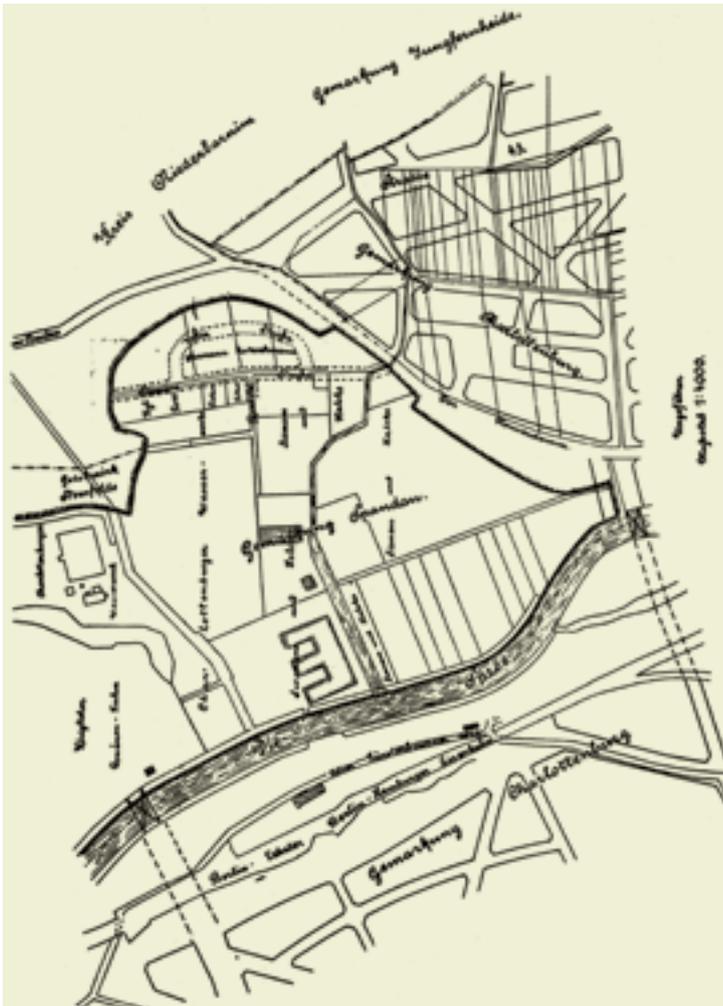
# Stadt der Industrie

1899 markierte die Inbetriebnahme des Kabelwerks Westend die eigentliche Geburtsstunde der späteren Siemensstadt. Das Gelände wurde zügig erschlossen, nach und nach kam es zur Verlegung der bisherigen Siemens-Produktionsstätten an den neuen Standort sowie zur Errichtung neuer Werke. Flexible Baukonzeptionen und der charakteristische funktional-moderne »Siemens-Stil« bestimmten bald das Bild des wachsenden Stadtteils.





In Charlottenburg wird der Volkspark Jungfernheide eröffnet. Er bildet nordöstlich von Siemensstadt eine der größten Grünanlagen Berlins.



Im Gebietslabyrinth – Lageplan des Siemens-Geländes an der Spree mit kommunaler Zugehörigkeit, 1903 (links), und Übersichtsplan der von Siemens bis Mitte der 1920er-Jahre erworbenen Grundstücke in Siemensstadt und Gartenfeld, um 1925 (rechts).

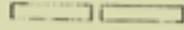
Im November 1897 markierte der Baubeginn des Kabelwerks Westend den Auftakt des Siemens'schen Aufbruchs. Das in die karge Landschaft hineinragende U-förmige Gebäude wurde unmittelbar am Nordufer der Spree errichtet und ruhte auf 2.000 Pfählen. Östlich wurde es von einem neu angelegten Stichkanal mit einer Hafenanlage für den An- und Abtransport von Materialien und Produkten und einer Behelfsbrücke begrenzt. Am 1. August 1899 stand dem Beginn der Kabelproduktion in dem einsam gelegenen Werk von Siemens nichts mehr im Wege – die eigentliche Geburtsstunde von Siemensstadt war angebrochen.

Damit nahm eine Erschließung der Landschaft ihren Anfang, die immer tiefer in den Norden und Westen führte. Zwischen 1905 und 1908 erwarb Siemens vom Forstfiskus 50 Hektar Waldgelände in der Nähe der Jungfernheide, Ende 1910 kam als letzte Erweiterungsfläche in dieser Größenordnung das Gut Gartenfeld nordwestlich am Hohenzollernkanal beziehungsweise Spandauer Schiffahrtskanal hinzu. Bis 1923 wuchs die Gesamtfläche durch Zukäufe auf 212 Hektar an, und auch danach wurde das Gebiet noch vergrößert.

Nachdem 1903 der Startschuss für die Verlagerung aller Produktionsanlagen an die »Nonnenwiesen« gefallen war, trieb Siemens die Errichtung der einzelnen Werke in schwindelerregendem Tempo voran. Anders als zuvor in Kreuzberg und Charlottenburg mussten die Bauten nicht in einengende Straßenblöcke eingefügt werden, sondern wuchsen, ohne dass das Unternehmen dabei einem Masterplan folgte,

# Grundstücks - Uebersichtsplan.

S.u.T. S.S.W.



| S.u.T.   |         | S.S.W.   |          | S.u.T.   |          | S.S.W. |          |
|----------|---------|----------|----------|----------|----------|--------|----------|
| Stück.   | qm.     | Stück.   | qm.      | Stück.   | qm.      | Stück. | qm.      |
| 1        | 1066,65 | 102725   | 12       |          | 465,519  |        |          |
| 2        |         | 218588   | 13       | 99088    |          |        |          |
| 3        |         | 149327   | 14       | 8177     |          |        |          |
| 4        |         | 7940     | 15       | 10326    |          |        |          |
| 5        | 8481    | 1807     | 16       | 3151     |          |        |          |
| 6        |         | 14894,5  | 17       | 1136     |          |        |          |
| 7        | 53903,5 | 53903,5  | 18       | 59028    |          |        |          |
| 8        |         | 10460    | 19       | 5490     |          |        |          |
| 9        | 41505   | 2839     | 20       | 8798     |          |        |          |
| 10       | 25815   |          | 21       | 10.84.73 |          |        |          |
| 11       | 65740   |          | 22       |          |          |        | 43.26.64 |
| 302970,5 |         | 587222,5 | 23.36.07 |          | 69.02.07 |        |          |

Sesamfläche

| S.u.T.               | S.S.W.        |
|----------------------|---------------|
| 53.57.37,5 qm.       | 158.812,8 qm. |
| Zusammen 212.387 qm. |               |





Markante Gebäudekomplexe in Siemensstadt – das Blockwerk, um 1906/1907 (oben links), das Wernerwerk (I), 1914 (oben Mitte), das Kleinbauwerk, um 1910 (oben rechts), sowie Wernerwerk F, Blockwerk und Kleinbauwerk, 1920 (unten).





zunächst oberhalb der Spree in das Gelände hinein. Die Ansiedelung entlang der Nonnendammallee, die als Achse das Gebiet durchteilte, gab der Bebauung dann eine bandförmige Struktur.

Zum 1. April 1905 konnte Siemens & Halske die Verlegung des »Berliner Werks« in das Wernerwerk (später umbenannt in Wernerwerk I) bekannt geben. Der gigantische, funktional-fortschrittlich strukturierte »Fabrikpalast« oberhalb des Kabelwerks wurde mit zwölf Innenhöfen, über 60.000 Quadratmetern Geschossfläche und 12.000 Quadratmetern Fensteroberfläche zum Herzstück der Schwachstromsparte von Siemens. Das Ursprungsareal in der Markgrafenstraße hatte damit seine Funktion verloren. Überragt wurde der gesamte Komplex bis Ende der 1930er-Jahre von einem 47 Meter hohen Wasserturm mit integriertem Schornstein in der Mitte der Westfassade. Die Zahl der Beschäftigten des Wernerwerks stieg bis 1937/38 auf über 15.000.

In seiner direkten südlichen Nachbarschaft nahm das Unternehmen im März 1906 die Arbeit im Kleinbauwerk auf, in dem die 1903 gegründeten Siemens-Schuckertwerke Installationsmaterial und Kleinapparate herstellten. Östlich an das Wernerwerk angrenzend ging im folgenden Herbst das Blockwerk in Betrieb, in dem mit der flächenintensiven Produktion von Eisen-

bahnsignal- und Sicherungsanlagen ein traditioneller Zweig von Siemens & Halske eine neue Bleibe fand.

Mit der Eröffnung des Automobilwerks an der parallel zum Nonnendamm verlaufenden Motardstraße verlagerten sich fünf Monate später die Produktionsstandorte vom Spreegelände zu einem zweiten Schwerpunkt nach Westen. Unternehmerisch war Siemens mit diesem Vorhaben allerdings »kopfüber ins Wasser gesprungen«,<sup>12</sup> denn für die hier produzierten Elektromobile war die Zeit einer erfolgreichen Vermarktung noch nicht gekommen. Die baldige Umstellung auf die Herstellung von »Protoswagen« mit Benzinmotoren erwies sich innerhalb der Siemensschen Produktpalette hingegen als zu exotisch. Angesichts hoher Entwicklungs- und Versuchskosten entschlossen sich die Siemens-Schuckertwerke daher 1927 zur endgültigen Aufgabe des Automobilbaus. Der großflächige Bau mit seinen ausgedehnten Hallen konnte als Siemens-Röhrenwerk weiter genutzt werden. Er diente, 1940 durch einen in U-Form angebauten Hochbaukomplex erweitert, der Produktion von Gleichrichtern, die für die Elektrotechnik immer stärker an Bedeutung gewannen.

Direkt westlich des Automobil- beziehungsweise Röhrenwerks erstreckte sich bis zum



Produktionszentrum der Siemens-Schuckertwerke – Außenansicht des Dynamowerks an der Nonnendammallee, um 1923 (oben), und Blick in die Fertigungshalle B, 1909 (unten).



Die Traglast des in 14 Metern Höhe angeordneten Brückenkrans in der Lokomotiv-Montagehalle beträgt 110 Tonnen, sodass komplette Lokomotiven transportiert werden können.

Nonnendamm mit dem Dynamowerk eines der zentralen Großwerke der Siemens-Schuckertwerke. Ab Ende 1906, noch vor Fertigstellung des massiven Gebäudes mit seinem über 200 Meter langen Hauptbau, setzte das Unternehmen hier die Produktion großer Generatoren und Motoren aus dem »Charlottenburger Werk« fort. Nach einer starken Erweiterung der Anlage konnte die gesamte Konzentrierung des Großmaschinenbaus rund vier Jahre später abgeschlossen werden. 1911/12 baute Siemens an der Ostseite zusätzlich eine Lokomotiv-Montagehalle an.

Wie sich zeigte, konnten auch in Siemensstadt trotz großzügiger Flächennutzung und flexibler Baukonzeptionen nicht alle Produktionsstätten mit der expansiven Entwicklung Schritt halten. Vor allem im Kabelwerk Westend stießen am Spreestandort die Ausweitung der Fertigung und die Anpassung an technische Innovationen bereits wieder an Grenzen. Eine glückliche Lösung, die auf Wilhelm von Siemens zurückging, lag im Erwerb des Gutes Gartenfeld, das in einiger Entfernung nordwestlich am Hohenzollernkanal zum dritten großen Siemens-Areal wurde. Im Februar 1912 nahmen die Siemens-Schuckertwerke hier das eingeschossige neue Kabelwerk in Betrieb. Es stellte mit über 80.000 Quadratmetern Grundfläche die größte Hallenfabrik Europas mit Arbeitsplätzen für annähernd 7.700 Arbeiter und Angestellte (1929) dar. Für Erweiterungen und Angliederungen weiterer Fabriken bot die von allen Seiten von Wasser umschlossene Insel ausreichend Raum, über die Kanalanbindung war zudem die Verschiffung auch größerer Lasten problemlos möglich. Auch

das alte Kabelwerk blieb nicht ungenutzt: Als Elektromotorenwerk (»Elmowerk«) diente es fortan der Produktion von Antrieben für kleinere Arbeitsmaschinen.

Weniger als zwei Dekaden nach den ersten Geländeerwerbungen in Spandau waren damit wesentliche Werke und Abteilungen des Starkstrombereichs in Siemensstadt konzentriert. Wichtigster Standort für die Produktion von Motoren und Generatoren mittlerer Größe blieb allerdings das Nürnberger Werk. Dieses war bei der Gründung der Siemens-Schuckertwerke in den Besitz von Siemens gelangt. Den weitgehenden Abschluss bildete ab 1916 die Errichtung des Schaltwerks mit seinen zwei miteinander verbundenen Gebäudeteilen. In einem ersten

Erweiterung des Dynamowerks – die Lokomotivhalle an der Ostseite, 1913.





Flächendeckende Produktion – das Gelände des Schaltwerks an der Nonnendammallee, um 1928 (oben), und die Dreherei im dritten Stockwerk des Schaltwerk-Hochhauses, 1928 (unten).





Architektonische Moderne – das elfstöckige Schaltwerk-Hochhaus, der erste Industrie-hochbau Europas, 1928.

Schritt übergab man 1918 den Schaltwerk-Flachbau an der Nonnendammallee seiner Bestimmung, unmittelbar westlich des wenige Jahre zuvor bezogenen Verwaltungsgebäudes. Neben der – 1919 eingestellten – Flugzeugproduktion wurde die gesamte Herstellung von Hochspannungsschaltanlagen und -tafeln hierher verlegt.

Schließlich entschied sich Siemens, das veraltete Charlottenburger Stammwerk ganz aufzulösen und auch den Bau der kleineren Schalt-, Steuer- und Regelgeräte für Niederspannung in Siemensstadt fortzuführen. Die Planungen hierfür mündeten in einen architektonischen Höhepunkt, das Schaltwerk-Hochhaus, das als Ergänzung des Flachbaus im Juli 1928 an der Nonnendammallee in Betrieb ging. Der elf Stockwerke hohe und 175 Meter lange Stahlskelettbau war der erste Industriehochbau Europas und ganz auf die spezifischen Bedürfnisse moderner und effizienter Produktionsverfahren zugeschnitten. Die flexibel angelegten Arbeitsräume und Werkstätten boten vielfältige Nutzungsmöglichkeiten. Revolutionär war aber vor allem das bauliche Prinzip, mehrere Ebenen übereinander anzuordnen und die Transportwege mithilfe

vieler Aufzugs- und Paternosterverbindungen erheblich zu verkürzen. Das lebhafte Echo in der Fachwelt, in Architektur- und Bauzeitschriften unterstrich die Bedeutung des Schaltwerk-Hochhauses als eines der herausragenden Industriebauten der 1920er-Jahre.

Auch Siemens & Halske errichtete wenige Jahre später ein architektonisches Monument, das auf dem Spreegelände einen eindrucksvollen Akzent setzte: den im November 1930 bezogenen Wernerwerk-Hochbau (Wernerwerk X). Verkehrsgünstig gegenüber dem alten Wernerwerk gelegen und mit diesem über eine Brücke verbunden, bestand er aus bis zu elfgeschossigen Gebäuderiegeln, die ebenfalls in Stahlskelettbauweise errichtet waren und einen großen Innenhof umschlossen. Das Hochhaus diente Siemens & Halske als zentrales Verwaltungsgebäude mit den Büros der Direktion und den Geschäftsräumen der Zentralverwaltung. Es war außerdem mit einem Vortragssaal, einer Rohrpostanlage sowie dem Kasino mit Speisesälen und Küchen ausgestattet. Der Wernerwerk-Hochbau wurde schnell in die Reihe der bedeutendsten Verwaltungshochhäuser seiner Zeit aufgenommen. Bis

Der Uhrenturm des Wernerwerks II ist mit seinen 70 Metern Höhe zehn Meter niedriger als der Turm des zwischen 1910 und 1913 erbauten Spandauer Rathauses.

heute gehören seine Fassaden ähnlich wie die des Schaltwerk-Hochhauses zu den auffälligsten Dominanten der Siemensstadt.

Als eigentliches Symbol und Wahrzeichen des neuen Industriestandorts galt hingegen ein Turmbau, den Siemens inmitten des Wernerwerks II beziehungsweise Messgerätewerks errichtete. Das Unternehmen hatte westlich des alten Wernerwerks schon 1914 mit dem Bau des rasterförmig angelegten und mit sieben Innenhöfen versehenen Gebäudes begonnen.

Es konnte jedoch erst 1922 in Betrieb genommen werden, diente – 1928 letztmalig erweitert – der Produktion von Messgeräten und beherbergte zeitweise auch die elektromedizinische Abteilung. Sein Turm, der gleichzeitig die Funktion eines Schornsteins übernahm, konnte schon im Dezember 1918 vollendet werden und wurde mit seiner erleuchteten Uhr »gewissermaßen der Wächter dieser neuen Stadt«.<sup>13</sup>

Ganz im Osten bildete schließlich das Wernerwerk XV südlich des Siemensdamms einen



Das Wahrzeichen von Siemensstadt – Gesamtansicht des durch seinen Uhrenturm geprägten Wernerwerks II, im Hintergrund das Wernerwerk F, 1929 (links), und Detailansicht, um 1931 (rechts).



markanten Fixpunkt und das Eingangstor zur Siemensstadt. Ursprünglich zur Entlastung des Blockwerks gedacht, nutzte es Siemens & Halske seit 1925 vor allem für die Fertigung von Verstärkern und zwischenzeitlich auch für die Rundfunkanlagen- und Lautsprecherproduktion. Nach mehreren Erweiterungen wurden die drei langflügeligen Gebäudeteile und insbesondere der zwölfgeschossige Treppenturm des Wernerwerks XV zu unübersehbaren Elementen der Stadtsilhouette.

Die weitere Westausdehnung der Produktionsflächen reichte Ende der 1920er-Jahre sogar bis in das nahe der Spandauer Zitadelle gelegene Haselhorster Industriegebiet. Hier brachte man in schon vorhandenen Gebäuden früherer Rüstungsfabriken einzelne Siemens-Werke unter. Um die industriellen Kerngebäude herum wuchs unterdessen in ganz Siemensstadt ein dichtes Netzwerk kleinerer und größerer Produktionsstätten, Lager- und Versandhallen, die das Bild einer hochkomplexen Industriestadt vervollständigten.

Ein gewichtiges gemeinsames Merkmal vieler Industriebauten in Siemensstadt war die auch längerfristig angelegte Flexibilität bei Nutzung und Ausbaumöglichkeiten. Schon beim Kabelwerk hatte 1897 die Maxime gegolten, »ein planmässiges und einheitliches Ineinandergreifen der verschiedenen Abtheilungen unter Wahrung der Uebersichtlichkeit und leichten Transportverhältnisse« zu gewährleisten, vor allem aber eine »bequeme und organische Erweiterungsfähigkeit«. <sup>14</sup> Der Anspruch war, unter Ausnutzung der neuen räumlichen Freiheiten alle Produktionsstandorte möglichst so zu konzipieren, dass diese optimal an die permanent fortschreitenden Modernisierungs- und Entwicklungsprozesse angepasst werden konnten. Auch auf diesem Wege sollten innovative Lösungen zur größtmöglichen Leistungsfähigkeit und Effizienz der Fabrikanlagen beitragen.

Voraussetzung hierfür war eine vorausschauende und zentrale Planung, die sich in erster Linie mit den Namen der Siemens-Chefarchitekten Karl Janisch und Hans Hertlein verband.



Chefarchitekt des »Siemens-Stils« – der langjährige Leiter der Bauabteilung Hans Hertlein (4. von rechts) im Kreise seiner Mitarbeiter auf der Baustelle des Wernerwerk-Hochbaus, 1930.

Der studierte Ingenieur Karl Janisch prägte als Leiter des bau- und betriebstechnischen Dezernats von 1902 bis 1915 die Gestalt von Siemensstadt. Durch die Besichtigung verschiedener Industriebauten auf einer achtmonatigen USA-Reise inspiriert, verankerte Janisch innerhalb des Unternehmens ein modernes, an den Erfordernissen der produktionstechnischen Abläufe orientiertes Planungs- und Baukonzept. Entscheidend war dabei das Prinzip der flexiblen Nutzungsmöglichkeit und variablen Erweiterbarkeit von Gebäuden und Werksanlagen, etwa durch die Normung von Bauteilen. Darüber hinaus trug die organisatorische Zusammenfassung von Werkstätten und Produktionsvorgängen zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit bei.

Janischs Nachfolger, der Architekt Hans Hertlein, fungierte bis 1951 als Leiter der Siemens-Bauabteilung. Unter seiner Ägide entwickelte das Unternehmen die etablierten Grundsätze weiter, und Siemensstadt wurde auf den bereits geschaffenen Grundlagen zu einem umfassenden »Stadtorganismus« ausgebaut. Bauplanung und -ausführung blieben dabei weiterhin stets in der Hand des Konzerns. In enger Abstimmung mit anderen Abteilungen ließ sich so die Gestaltung der Industrieanlagen ganz nach den eigenen Vorstellungen, unabhängig und mit ganzheitlichem Anspruch durchführen.

Was das architektonische Erscheinungsbild betraf, ließ sich an den großen Einzelbauten ein Wandel beobachten: Das Kabelwerk Westend, das Dynamowerk und das Automobilwerk, die unter Janisch entstanden, waren trotz aller Modernität und Funktionalität noch mit historisierenden Fassaden versehen. Ästhetisch-repräsentative Ambitionen traten hier, »fernab von der lauten Straße modischer Gefallsucht«, wie es Janischs Nachfolger Hans Hertlein formulierte,<sup>15</sup> noch zurück.

Neue Maßstäbe bei der endgültigen Ausprägung des für Siemensstadt charakteristischen »Siemens-Stils« setzte dann auf einflussreiche Weise Hertlein selbst. Leitbild war dabei eine Architektur, die Funktionalität und formalem Anspruch gleichermaßen Rechnung trug. Bei Vorbereitung und Ausführung der Industriebauten sollten Ingenieurplanungen und architektonische Gestaltung Hand in Hand gehen und eine möglichst natürliche Einheit bilden. Richtschnur war eine Sachlichkeit und Solidität, die auf die betrieblichen und technischen Erfordernisse abgestimmt war, ohne dass jedoch die Gebäude Gefahr liefen, allzu schematisch zu erscheinen. Mit den Worten von Carl Friedrich von Siemens war es eine »Entwicklung zum schönen Zweckbau«, in der Siemens eine führende Rolle einnahm.<sup>16</sup>



Carl Friedrich von Siemens gab nach der Berufung Hertleins selbst wichtige Impulse für eine Modernisierung in der Architekturpolitik und stärkte zugleich die Autonomie seines Chefarchitekten gegenüber internen Kritikern. Nicht zuletzt galt es, auch hier aus dem Schatten der AEG herauszutreten, wo der als künstlerischer Beirat verpflichtete Maler und Formgestalter Peter Behrens auf aufsehenerregende Weise Technik und Ästhetik miteinander in Verbindung brachte. Einen Anstoß gab in den Jahren zwischen 1926 und 1933 aber auch der architektonische Modernisierungsschub unter dem Berliner Stadtbaurat Martin Wagner. Allen voran das Schaltwerk-Hochhaus und der Wernerwerk-Hochbau wurden vor diesem Hintergrund in der Siemensstadt zum Ausdruck einer zeitgemäßen, rationalistisch-modernen Industriearchitektur, ohne dass dabei die Balance zwischen prägnantem Äußeren und solider Unaufdringlichkeit verloren ging.

Plädoyer für den Rationalismus – der Wernerwerk-Hochbau von Siemens & Halske an der Ecke Ohmstraße/Wernerwerkdamme als Ausdruck moderner Industriearchitektur, 1931.

Mit Entwürfen für Repräsentativbauten an verschiedenen deutschen, europäischen und südamerikanischen Unternehmensstandorten machte Hertlein den »Siemens-Stil« auch weit über Berlin hinaus sichtbar. Er gestaltete Niederlassungen und Bürogebäude unter anderem in Essen, Nürnberg, Wien und Mailand oder nach dem Krieg den »Himbeerpalast« der Siemens-Schuckertwerke am neuen Hauptstandort in Erlangen. Aus dem Rahmen fiel das 1931 vollendete weiße Siemens-Haus in Buenos Aires. Hertlein erlaubte sich hier eine stilistische Besonderheit und versah das Gebäude inmitten der argentinischen Hauptstadt mit einem an venezianische Vorbilder angelehnten Glockenturm.

# Forschung und Verwaltung

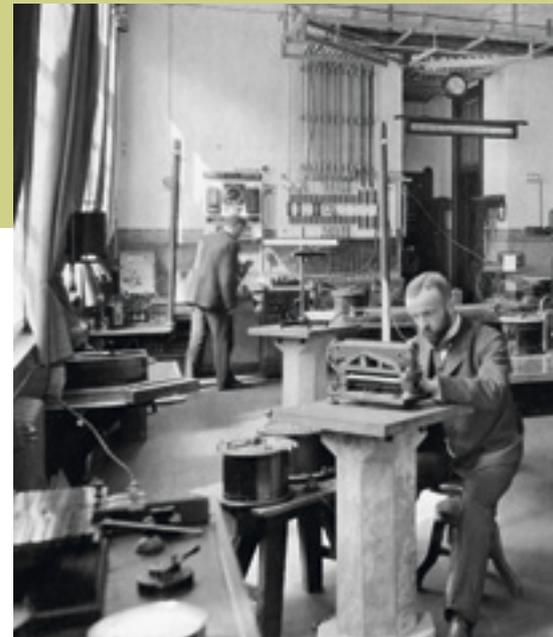
Neben modernen Produktionsanlagen wurden in Siemensstadt optimale Bedingungen für Forschung und Entwicklung geschaffen. Siemens errichtete ein zentrales Großlaboratorium und etablierte eine eigene Berufsschule für die Fachkräfteausbildung. Die Verwaltungsmitarbeiter waren ab Ende 1913 in der repräsentativen Siemens-Hauptverwaltung an der Nonnendammallee untergebracht.







Forschung und Produktion unter einem Dach – das imposante Gebäude des Wernerwerks I von Siemens & Halske, um 1914 (oben), und Ingenieure in dessen Werkslaboratorium, 1905 (unten).



Der zweite Sohn des Unternehmensgründers, Wilhelm von Siemens, gehört für acht Jahre dem Senat der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft an.

Für ein forschungsnahes Elektrounternehmen wie Siemens kam es mit zunehmendem Wachstum mehr denn je darauf an, das Zusammenwirken von Forschungs- und Produktionsprozessen so effektiv wie möglich zu gestalten. Mit dem Aufbau von Siemensstadt bot sich die Chance, auch in diesem Bereich von Beginn an ideale Bedingungen zu schaffen und den traditionell hohen Stellenwert eigener Forschungen weiter zu stärken.

Grundsätzlich erwies es sich zunächst einmal als großer Vorteil, dass die Nähe zu den universitären und außeruniversitären Forschungseinrichtungen im Berliner Raum erhalten blieb. Wilhelm von Siemens begrüßte es, dass 1911 mit der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft (KWG) – der

Vorgängerin der Max-Planck-Gesellschaft –, die ihn in ihren Senat berief, außerdem eine neue, staatlich unabhängige Forschungsorganisation aus der Taufe gehoben wurde. In Dahlem errichtete die KWG zunächst ein chemisches und ein chemisch-physikalisches Institut. Das Unternehmen konnte auf diese Weise weiterhin engsten Kontakt zur Wissenschaft halten, und Siemensstadt blieb für qualifizierte junge Ingenieure und Naturwissenschaftler als Beschäftigungsort attraktiv.

Wilhelm von Siemens – Aufsichtsratsvorsitzender der Siemens-Schuckertwerke und seit 1918 auch von Siemens & Halske – war es auch, der innerhalb des Konzerns die Optimierung der Rahmenbedingungen für die Forschung vorantrieb. Nur mit ihrer Hilfe konnten bewährte Produkte weiterentwickelt und die Produktpaletten ausgebaut werden. Fortwährend verlangten die Fortschritte auf allen Feldern der Elektro-, Nachrichten- und Medizintechnik neue Forschungserkenntnisse. Voll zur Geltung kamen diese indes nur durch eine optimale Anbindung des Bereichs Forschung und Entwicklung. Werks- und abteilungsgebundene Laboratorien ermöglichten einen direkten Kontakt zu den Konstruktions-, Fertigungs- und Vertriebsstellen der jeweiligen Einzelwerke. Auf die Dauer hatte diese dezentrale Struktur allerdings den gravierenden Nachteil, dass der Austausch zwischen den Werken stockte und das Potenzial an gemeinsamem Wissen, an Know-how und Erfahrungen nicht voll ausgeschöpft werden konnte.

Wilhelm von Siemens schwebte daher für Siemensstadt eine zentrale, übergeordnete





Fokus auf der Forschung – Außenansicht des zentralen Forschungslaboratoriums von Siemens am Rohrdamm, 1925 (links), und die Versuchshalle im Innenhof, um 1924 (rechts).

Einrichtung für die Grundlagenforschung und zugleich für die Koordinierung der Einzellaboratorien vor. Umgesetzt wurde diese vorläufig in Form des Physikalisch-Chemischen Laboratoriums, der »Charlotte«, das Anfang 1907 an der Motardstraße östlich neben dem Automobilwerk in Betrieb genommen wurde. Zwar nutzte der Konzern das Gebäude bis Ende der 1920er-Jahre als Labor, angesichts mangelnder Erweiterungskapazitäten begann man jedoch schon kurz vor Beginn des Ersten Weltkriegs schräg gegenüber am Rohrdamm mit der Umsetzung groß angelegter Neubaupläne.

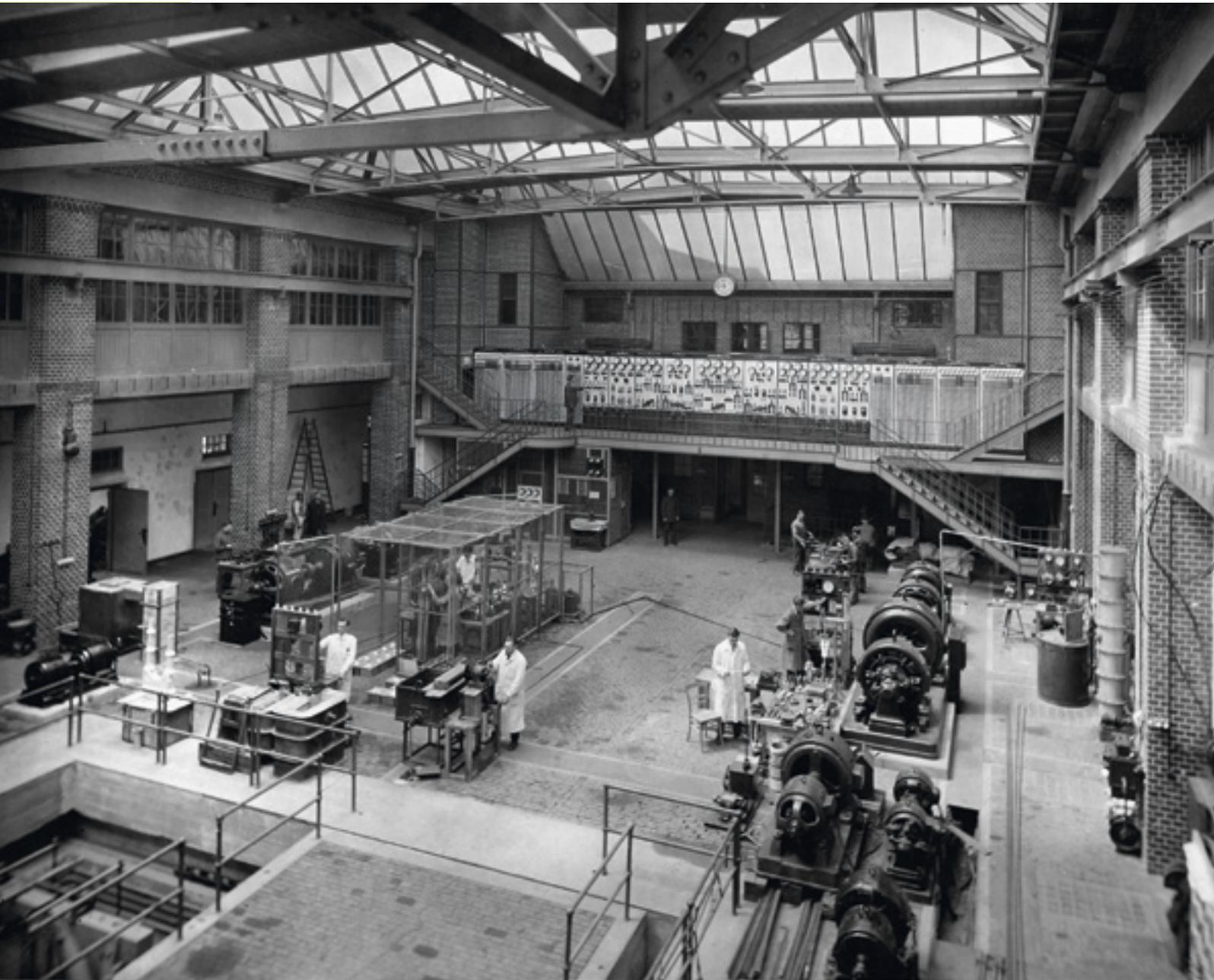
Das in enger Zusammenarbeit von Architekten, Ingenieuren, Physikern und Chemikern mit Unterstützung der Laborbauabteilung des Wernerwerks M entworfene Großlaboratorium war bestmöglich auf die Forschungsbedürfnisse zugeschnitten: Die zwei auf der Westseite miteinander verbundenen Seitenflügel des repräsentativen Baus machten ein separates Arbeiten ohne gegenseitige Störungen möglich. Sie umschlossen eine Halle, die für größere Versuchs-

aufbauten ausgelegt war. Für Präzisionsarbeiten waren Teile des Gebäudes gegen Erschütterungen abgesichert und die Räume vor Sonneneinstrahlung geschützt. Alle Einrichtungen waren außerdem für ein Höchstmaß an Anpassungsfähigkeit und eine vielseitige Nutzung konzipiert. Auch die Option einer Erweiterung des Laborbaus wurde in den Folgejahren wahrgenommen.

Das ab 1922 vollständig in Betrieb genommene »Forschungslaboratorium der Siemens & Halske AG und der Siemens-Schuckertwerke GmbH«, so bald die offizielle Bezeichnung, bot somit auf modernster Grundlage die Voraussetzung für Forschungen auf den Gebieten der Physik, der Chemie und der Technik und ihren wissenschaftlichen Schnittmengen. 88 Angestellte und 111 Arbeiter (1929) untersuchten elektrotechnische Erzeugnisse und metallurgische Materialien und forschten unter anderem zu Röntgentechnik, Magnetismus, Elektroakustik und Elektronenmikroskopie. Unter der Leitung des Nobelpreisträgers Gustav Hertz spielte ab

1925

Den deutschen Wissenschaftlern James Franck und Gustav Hertz wird der Nobelpreis für Physik zugesprochen. Beide zählen zu den Pionieren auf dem Gebiet der Atomphysik.





Im Herzen der Siemensstadt – Errichtung des Verwaltungsgebäudes der Siemens-Schuckertwerke an der Kreuzung Nonnendammallee/Rohrdamm, Februar bis Dezember 1913.

1935 auch die Atomphysik eine wichtige Rolle. Eigens für Hertz richtete Siemens dazu das »Forschungslabor II« neu ein. Schon 1919 war als Ergänzung des zentralen Forschungslabors die selbstständige »Zentralstelle für Wissenschaftlich-Technische Forschungsarbeiten« geschaffen worden. Sie bündelte die Forschungserträge aller den einzelnen Siemens-Werken angegliederten Laboratorien und wissenschaftlich-technisch arbeitenden Stellen, um diese für das Unternehmen noch besser nutzbar zu machen.

Die Rekrutierung wissenschaftlich qualifizierter Mitarbeiter wurde durch die firmeninterne Ausbildung von Fachkräften ergänzt. Bis in die 1890er-Jahre hinein schenkte Siemens einer eigenen Lehrlingsausbildung wenig Interesse. Der schnell wachsende Bedarf des Industriekonzerens an Facharbeitern und neue Anforderungen in der beruflichen Praxis führten jedoch zu einem Umdenken. Das Unternehmen baute das Ausbildungswesen nun systematisch aus: Für den praxisorientierten Unterricht wurden 1891 in den Berliner Werken versuchsweise erste Lehrwerkstätten eingerichtet. Ab November 1906 durchliefen zunächst 77 Lehrlinge in vier Klassen in der Werkschule von Siemens & Halske zudem

eine fachtheoretische Ausbildung. Als Vorläuferin der Werner-von-Siemens-Werkberufsschule, in der 1952 der Unterricht aufgenommen wurde, gehört sie heute zu den ältesten Berufsschulen in Deutschland. Die Schulräume waren im Gebäude des Wernerwerks untergebracht. Ab 1932 ließen auch die Siemens-Schuckertwerke, die seit 1914 eine eigene Werkschule im Dynamowerk betrieben hatten, hier ihre Lehrlinge unterrichten.

Nicht nur bei Produktion, Forschung und Ausbildung, sondern auch bei der Unterbringung der Verwaltung in Siemensstadt legte das Unternehmen großen Wert auf eine angemessene Lösung. Noch bevor der Wernerwerk-Hochbau ab 1930 für die Verwaltung von Siemens & Halske zur Verfügung stand, setzte Siemens ab 1910 ein Vorhaben in die Tat um, das drei Jahre zuvor auch schon Eingang in den Eingemeindungsvertrag mit Spandau gefunden hatte. Auch bei einer Verlegung des Verwaltungsgebäudes sollte das Unternehmen demnach »tunlichst dafür bemüht bleiben, dass dasselbe ausschliesslich auf Spandauer Stadtgebiet erbaut wird«.<sup>17</sup>

1901 war die Hauptverwaltung von Siemens & Halske am Askanischen Platz nahe dem Anhalter



Bahnhof angesiedelt worden. Mit der Zeit hatte sich das Gebäude allerdings in ein »bienenkorb-ähnliches Gebilde mit zahllosen Waben« verwandelt, »in dem sich der unkundige Besucher kaum noch zurecht fand«, so Georg Siemens.<sup>18</sup> Der aufwendig geplante Neubau inmitten von Siemensstadt an der Kreuzung von Nonnendammallee und Rohrdamm hatte hingegen dauerhaft als Verwaltungszentrum des Konzerns Bestand, später auch als Sitz der Berliner Leitung der Siemens AG. Er wurde ab Dezember 1913 bezogen und bot entlang seiner fünf Kilometer langen Korridore bis zu 5.000 Mitarbeitern Platz. Das mehrflügelige Gebäude mit verschiedenen Innenhöfen und zahlreichen Aufzügen und Paternostern musste ganz verschiedenen Anforderungen gerecht werden. Es gab dem Vorstand der Siemens-Schuckertwerke und zahllosen Büroabteilungen beider Siemens-Firmen ein neues Zuhause, aber auch der Abteilung Bahnen, dem Konstruktionsbüro, der Werbe- und der Patentabteilung sowie dem Firmenarchiv. Hinzu kamen Büros des gegenüber gelegenen Dynamowerks, mit dem der Verwaltungsbau durch einen Tunnel unterhalb der Nonnendammallee verbunden wurde. 18.000 Briefe, die um 1930 täg-



Raum für die Administration – Blick in die Fernschreibzentrale im Verwaltungsgebäude, Mitte der 1930er-Jahre.



Ort der Repräsentation – die Ehrenhalle, 1928 (oben), und der »Eichensaal« für Sitzungen des Vorstandes, 1920er-Jahre (unten), im Ostflügel des Verwaltungsgebäudes.



lich das Haus verließen, zeugten vom ungeheuren Ausmaß der geschäftlichen Verflechtungen von Siemens.

Als besonderen Repräsentationsort errichtete Siemens im Gebäudeinneren eine Ehrenhalle. Mit einem Mosaikfußboden ausgelegt und von einer imponierenden Glaskuppel überwölbt, diente sie als exklusiver Raum für Empfänge, Veranstaltungen und Ausstellungen. Und auch nach außen war der schlossartig wirkende Monumentalbau in seiner Gesamtheit bewusst repräsentativ konzipiert. Er bildete den Mittelpunkt der erfolgreich aufgebauten neuen Siemensstadt – »hier, im Hauptverwaltungsgebäude, schlägt das Herz des Konzerns«.<sup>19</sup>

Bewusst wählte man das Verwaltungsareal auch als Standort eines Ehrenmals für die gefallenen Werksangehörigen. An der Südostspitze entstand eine Anlage, die auf eine Idee des Siemens-Vorstands aus dem Jahr 1921 zurückging und hohe Symbolkraft besaß. Nach Entwürfen Hans Hertleins errichtet, wurde das Ehrenmal allerdings erst am 5. August 1934 feierlich eingeweiht. Dominiert wurde es von einer 19 Meter hohen, durch einen Adler gekrönten Säule. Gusseiserne, an einer Mauer rings um eine Platzfläche angebrachte Tafeln enthielten die Namen aller 2.989 Siemens-Mitarbeiter, die im Ersten Weltkrieg ihr Leben gelassen hatten. Mit einer Erweiterung im Jahr 1970 gedachte Siemens auch der im Zweiten Weltkrieg Gefallenen.

1907

Wilhelm von Siemens initiiert den Aufbau eines zentralen Unternehmensarchivs. Untergebracht ist dieses zunächst im Gebäude des Glühlampenwerks von Siemens & Halske, ab 1913 im neuen Verwaltungsgebäude.



Eindrucksvolles Nebeneinander – Blick von Südosten auf das Verwaltungsgebäude und das westlich angrenzende Schaltwerk-Hochhaus, um 1931.

# Die Wohnstadt

Eine Besonderheit von Siemensstadt war das Nebeneinander von Arbeiten und Wohnen. Im Rahmen seiner betrieblichen Sozialpolitik trieb Siemens, orientiert an modernen sozialen und architektonischen Konzepten, in mehreren Etappen den Bau von Wohnungen, Häusern und Siedlungen voran. Weitere soziale, kulturelle und öffentliche Einrichtungen ergänzten die Infrastruktur.





Am 8. Februar wird die Charlottenburger Baugenossenschaft gegründet. Am Anfang hat sie 572 Mitglieder, heute sind es rund 13.500. Ihr erster Neubau mit hellen und bezahlbaren Wohnungen entsteht 1909.

Die Verlagerung zum wachsenden Siemens-Standort in der westlichen Peripherie öffnete für viele Bereiche der Entwicklung und Fertigung Wege für neue Lösungen. Doch ergaben sich mit dem Umbruch auch neue Fragen, für die Antworten gefunden werden mussten. An erster Stelle solche, die mit dem Prozess des Auseinanderfallens von Arbeits- und Wohnort zusammenhängen. Schon in den internen Abwägungen am Ende des 19. Jahrhunderts hatte der Aspekt des Werkwohnungsbaus eine zentrale Rolle gespielt und geriet nun unaufhaltsam weiter in den Fokus. Einerseits ging es dabei um unternehmerische Strategien einer dauerhaft gelingenden Mitarbeiterbindung, andererseits stellte das firmeneigene Wohnungs- und Siedlungsprogramm ein zentrales Element einer zeitgemäßen Sozialpolitik dar. Im Ergebnis wurde gerade die Nähe von Arbeiten und Wohnen zu einem Spezifikum der Siemensstadt.

Grundsätzlich hatte sich schon Werner von Siemens sozialreformerischen Anstößen gegenüber offen gezeigt, den Wohnungsbau gerade für ärmere Bevölkerungsschichten auch von Unternehmerseite zu fördern. Er sprach von einer »kolossalen Aufgabe«, hatte jedoch Bedenken, wie es gelingen könne, »solche Monsterunternehmen gut zu verwalten und rentabel zu machen«. <sup>20</sup> Dementsprechend verhielt sich das Unternehmen hier bis zur Jahrhundertwende zurückhaltend, lagen doch seine Produktionsstätten bis auf Weiteres auch noch im städtischen Ballungsraum.

Mit Betriebsstart des Kabelwerks Westend 1899 rückte die Frage des Wohnungsbedarfs

jedoch umso drängender ins Bewusstsein. Das aufstrebende neue Industriezentrum, so mahnte Siemens-Direktor Carl Dihlmann vorausschauend, werde sich seine eigenen Wohngelegenheiten schaffen müssen, »wenn nicht diese Tausende von Menschen täglich einige Stunden im Eisenbahncoupé zubringen sollen«. <sup>21</sup> Siemens stand damit wie andere industrielle Großunternehmen vor der geradezu existenziellen Herausforderung, qualifizierten Arbeitskräften auch und gerade durch die Schaffung von Wohnraum positive Anreize zu bieten.

Für Carl Friedrich von Siemens verbanden sich mit solchen eher rationalen Erwägungen aber auch stärker sozialpolitische Motive. Unter dem Eindruck der grassierenden Wohnungsnot nach dem Ersten Weltkrieg wurde er so zum Wegbereiter eines progressiven wohnungsbaupolitischen Engagements. Er begrüßte Forderungen von Sozialreformern, herkömmlichen Arbeitermassenquartieren ambitionierte werkgeförderte Baukonzepte entgegenzusetzen. Der Wohnungsbau sollte nicht nur an modernen sozialen und architektonischen Standards ausgerichtet werden, sondern sich auch auf hohem ästhetischen Niveau bewegen. Hinzu kam, dass Werkwohnungen alten Stils gerade in der stark gewerkschaftlich und politisch organisierten großstädtischen Arbeiterschaft Berlins verrufen waren und vielen Arbeitern als Instrument galten, das die Abhängigkeit vom Arbeitgeber stärkte. Anstatt »in engen Straßen und dumpfen Höfen« eingeschlossen

Auftakt zum Wohnungsbau – Häuser der bis 1913 weitgehend fertiggestellten »Siedlung Nonnendamm«, um 1930.



zu sein, so von Siemens' Erkenntnis, brächten gute, gesunde Wohnverhältnisse für die Beschäftigten »Lebensgenuß« und »Krafterhaltung« und eine Zufriedenheit, die letztlich eine »Grundbedingung für die technischen Fortschritte und Leistungen in der Fabrikation« seien.<sup>22</sup>

Siemens verknüpfte daraufhin den Aufbau von Siemensstadt in mehreren Etappen mit Wohnungsbauprogrammen als Teil seiner betrieblichen Sozialpolitik. In einer frühen Vorphase wurde beiderseits des ab 1906 zu einem Boulevard ausgebauten Nonnendamms östlich des Rohrdamms die »Siedlung Nonnendamm« errichtet. Sowohl Spandau als auch Charlottenburg stellten sich jedoch zunächst quer und versuchten, das Siedlungsprojekt zu blockieren und den Standard der Häuser herabzudrücken. Siemens & Halske warnte, dass in diesem Fall »anstelle

unserer Beamten und Arbeiter ein gar nicht in unseren Fabriken beschäftigtes obdachloses Proletariat« angelockt würde.<sup>23</sup> Im Auftrag von Siemens konnte schließlich die Märkische Bodengesellschaft von der Ohmstraße ausgehend die ersten, 1905 bezugsfertigen Mietshäuser errichten. Die anfangs 218 Wohnungen lagen direkt nördlich des zeitgleich eröffneten Wernerwerks und kamen vorwiegend Ingenieuren, Facharbeitern und Beamten zugute. Mit Unterstützung der Charlottenburger Baugenossenschaft kamen weitere Häuserzeilen hinzu, die bis an den Rohrdamm heranreichten.

Bis 1913 war fast das vollständige Areal mit viergeschossigen Wohngebäuden bebaut. Diese setzten sich durch ihre zeitgemäße Gestaltung und Ausstattung von den typischen Berliner Arbeiterquartieren mit ihren Querflügeln und

## 1928–1930

In Berlin-Prenzlauer Berg entsteht nach Entwürfen der Architekten Bruno Taut und Franz Hillinger die Wohnstadt Carl Legien, die zu den Projekten des Neuen Bauens gehört.





Modernes Wohnen in der »Siedlung am Rohrdamm« – Garten-  
seite eines Wohnblocks in der Rieppelstraße, um 1930 (links),  
und Blick entlang der Rapsstraße, 1929 (oben).

düsteren Hinterhäusern ab. Wie nicht zuletzt die nur schleppende Vermietung bewies, war damit allerdings noch nicht der eigentliche Durchbruch reformorientierter Wohnungsbaukonzepte gelungen. »Man schaffe wirkliche Freiheit, Licht und Luft«, forderte ein kritischer Beobachter 1912, der in den »allzu engen Gassen« noch keine Möglichkeit sah, sich von den »Fesseln der Großstadt« zu befreien.<sup>24</sup> Zudem ließ auch die nähere Umgebung noch eine städtische Infrastruktur vermissen, die geeignet gewesen wäre, potenzielle Mieter anzulocken.

1921 setzte Siemens in einer zweiten Phase zur Neubelebung seiner Wohnungsbauaktivitäten an und trat dabei selbst als Bauherr, Eigentümer

und Vermieter auf. Dazu beteiligte sich das Unternehmen an der zwei Jahre zuvor gegründeten Wohnungsgesellschaft Siemensstadt GmbH, der späteren Siemens-Wohnungsgesellschaft, und übernahm bald auch die übrigen Anteile der Gemeinde Spandau und der Märkischen Heimstätte GmbH. Es wandte sich als Erstes der Errichtung der »Siemens-Siedlung am Rohrdamm« unterhalb des Hohenzollernkanals zu. Bis 1930 entstanden in dieser 529 Wohneinheiten, Mietwohnungen und Einfamilienreihenhäuser vor allem für Facharbeiter, Techniker und Ingenieure. 1922 konnten die ersten Wohnungsbauten bezogen werden, und auch hier war es Hans Hertlein, der für die Entwürfe verantwortlich war und

## 1902

In Berlin gründen Künstler und Lebensreformer die Deutsche Gartenstadt-Gesellschaft (DGG). Ziel der DGG ist es, die Bevölkerung von der Idee der Gartenstädte zu überzeugen.

sich dabei Beispiele der Gartenstadtbewegung und der Reformarchitektur zum Vorbild nahm.

Die Unterkünfte hoben sich durch Konzeption und Qualität deutlich von früheren blockartig angelegten Wohnkasernen ab. Sie waren zweckmäßig geschnitten und verfügten über ein eigenes Bad und eine Loggia oder einen Balkon. Heizung, Warmwasserversorgung, Belichtung und Belüftung entsprachen modernen Anforderungen.

Gärten und Grünzonen trugen außerdem zur Auflockerung des gesamten Wohngebiets bei. Zwischen 1932 und 1940 wurde östlich an die Siemens-Siedlung eine in sich geschlossene Eigenheimsiedlung angefügt. Ihre 121 zweigeschossigen Reihen- und Einzelhäuser bot Siemens seinen leitenden und höheren Angestellten zum Kauf an.





Fortschrittlicher Wohnneubau – die Siedlung  
»Heimat« am Quellweg, 1931 (links und oben).

Mit der Siedlung »Heimat« wurde am südlichen Rohrdamm Richtung Volkspark Jungfernhöhe zwischen 1929 und 1931 das zweite, weit größere Mietwohnungsprojekt in Siemensstadt verwirklicht. Siemens erwarb hierzu Anteile am Bauträger »Heimat« Gemeinnützige Bau- und Siedlungs-AG« und sicherte sich das Recht, alle rund 900 meist größeren Wohnungen nach Fertigstellung Werksangehörigen zu überlassen. Und auch hier orientierten sich Planung und Gestaltung der Siedlungsbauten an wohnungsreformerischen Idealen.

Vorwiegend auf untere und mittlere Angestellte war die »Gagfah-Siedlung« ausgelegt, deren Bau und Vermietung Siemens gemeinsam mit der gewerkschaftlichen »Gemeinnützigen

Aktiengesellschaft für Angestellten-Heimstätten« in die Hand nahm. In unmittelbarer Nähe der Heimat-Siedlung entstanden ab 1932 auf einem fast 18.000 Quadratmeter großen Gelände 600 Wohnungen. Sie waren abermals an vergleichsweise hohen Standards ausgerichtet, wobei deren Lage in einer grünen Umgebung bei gleichzeitiger Nähe zum Arbeitsplatz einen großen Vorzug bedeutete.

In einer dritten Phase des von Siemens geförderten Haus-, Wohnungs- und Siedlungsbaus wurden ab 1932 Siedlerstellen für Stamm- und Kurzarbeiter geschaffen. Die Siedlungen Staaken und Spekte lagen außerhalb der Grenzen von Siemensstadt am westlichen Rand Spandaus, die »Hoka-Siedlung« zog sich am Nordufer des

Der Architekt Martin Wagner wird zum Stadtbaurat von Berlin ernannt. Er treibt umfangreiche Stadtgestaltungs- und Wohnungsbauprogramme voran.

Hohenzollernkanals entlang. In insgesamt über 600 Siedlerstellen »ausserhalb der städtischen Bannmeile«<sup>25</sup> wirkten Kleinsiedler selbst an der Errichtung der Häuser mit und nutzten die Parzellen für den eigenständigen Anbau von Obst und Gemüse.

Innerhalb einer leicht überschaubaren Zeitspanne hatte sich das Gebiet der einst menschenleeren Siemensstadt somit grundlegend gewandelt. Durch die Kleinsiedlerstellen, mehr als 2.000 Mietwohnungen und 121 Eigenheime war sie am Vorabend des Zweiten Weltkriegs mit mehr als 13.000 Einwohnern auch zu einer »Wohnstadt« modernen Zuschnitts geworden. Komplettiert wurde der städtische Charakter durch die Schaffung einer technischen Infrastruktur und durch ein immer enger werdendes Netz an sozialen, kulturellen und gemeindlichen Einrichtungen. Neben Polizei, Feuerwehr und Postamt sowie den Dienststellen kommunaler und staatlicher Behörden erbaute man Grund- und Volksschulen, Kindertagesstätten und Freizeitheime. Sportanlagen, Kleingärten und Erholungsflächen hoben den Freizeitwert von Siemensstadt erheblich, und zumeist war es auch hier das privatwirtschaftliche Engagement von Siemens, das Raum für außerberufliche gesellschaftliche und sportliche Aktivitäten schuf. Der aufblühende Stadtteil zog darüber hinaus zahlreiche Einzelhändler, Handwerker und private Dienstleister an, deren Läden, Fachgeschäfte und Angebote Siemensstadt ebenso belebten wie Konsummöglichkeiten und Gastronomie. Seit 1913 sorgte ein Stumm-, seit 1931 ein Tonfilmkino für Abendunterhaltung.

Schließlich bildeten sich mit der Errichtung zweier Kirchen zwei neue Ortsmittelpunkte, mit denen sich Siemensstadt ganz im Einklang mit alten städtischen Traditionen befand. Die von Hans Hertlein entworfene, mit einem 30 Meter hohen Turm versehene evangelische Christophoruskirche am Schuckertdamm ersetzte seit 1931 eine kleine Fachwerkkapelle, die schon 1908 erworben worden war. Auch die katholischen Gottesdienste hatten seit 1919 zunächst in einer Kapelle stattgefunden, bis im November 1935 der Bischof von Berlin, Graf Preysing, die St.-Joseph-Kirche in der Siedlung »Heimat« weihte. Auch sie hatte einen weithin sichtbaren Glockenturm und trug die Handschrift Hertleins.

Stets in einem besonderen Verhältnis zur Siemensstadt stand die heute als UNESCO-Weltkulturerbe gefeierte »Großsiedlung Siemensstadt«, auch »Ring-Siedlung« genannt, die ab April 1930 bezogen wurde. Zwar handelte es sich bei ihr um ein städtisches Wohngebiet, das überwiegend auf Charlottenburger Seite lag und an dessen Entstehung Siemens keinen Anteil hatte. Dennoch blieb es mit dem eigentlichen Siemens'schen Stadtteil immer untrennbar verbunden.

Im Rahmen eines 1928 aufgelegten, von Stadtbaurat Wagner initiierten Bauprogramms begannen gemeinnützige städtische Gesellschaften im Juli 1929 mit dem Bau von gut 2.100 Kleinstwohnungen. Die Lage am Südrand des neu errichteten Volksparks Jungfernheide war besonders vorteilhaft, denn trotz der Nähe zur Industrie und zum städtischen Verkehrsnetz fügte sich die Siedlung in eine natürliche



Umgebung ein. Neben Hans Scharoun, der auch die Gesamtkonzeption verantwortete, waren es weitere hochkarätige Vertreter des »Neuen Bauens« – Walter Gropius, Hugo Häring, Otto Bartning, Fred Forbat, Paul Rudolf Henning –, in deren Hände die Baugestaltung lag. Sie nutzten den Auftrag zur Schaffung einer überwiegend in Zeilenbauweise gestaffelten Wohnanlage, die sich im Inneren durch ihre rationalisierten Grundrisse auszeichnete. Die öffentliche Aufmerksamkeit zogen sie jedoch vor allem durch ihre teils spektakuläre äußere Erscheinung auf sich, im Besonderen Scharouns an den Schiffbau erinnernder sogenannter »Panzerkreuzer A« entlang des Jungfernheidewegs.

Bewundertes »Neues Bauen« – Blick über die von namhaften Architekten gestaltete »Großsiedlung Siemensstadt« und die Siedlung »Heimat« mit der evangelischen Kirche im Hintergrund, vor 1935.

Nachmittagsvergnügen – Mädchen und Jungen  
aus dem Siemens-Kinderheim am Jugendweg  
spielen im Freien, undatiert.





Ort der Erholung – Liegeterrasse auf dem Dachgeschoss des Siemens-Erholungsheims für Arbeiterinnen an der Ecke Goebelstraße/Lenthersteig, um 1930.

Siemens selbst stand dem bemerkenswerten Projekt verhalten gegenüber, hatte sich doch in diesem Fall die bauliche Ausdehnung der Siemensstadt nach Osten ohne Mitgestaltung des Unternehmens vollzogen. Auch war das eigene Verständnis von modernem Bauen ein anderes, woraus man firmenintern keinen Hehl machte. Die Großsiedlung wurde mit »falscher Sachlichkeit« und etwas »Gewaltsame[m] und Ungeformte[m]« assoziiert, das die einheitliche Baugestalt von Siemensstadt zu gefährden drohe.<sup>26</sup>

1936/37 war es dann jedoch wieder der Hausarchitekt der Siemens-Werke Hans Hertlein, der unter der Bauherrschaft der Gagfah die Bebauung nach Osten hin abschließen konnte. Die von ihm entworfene Wohnanlage der Siedlung »Am Goebelplatz« setzte sich mit ihren steilen Dächern und breiten Hauskörpern von der Zeilenbebauung der Großsiedlung Siemensstadt ab.

# Mobilität

Zu den besonderen dauerhaften Herausforderungen der Stadtentwicklung gehörte für Siemens die Schaffung ausreichender Kapazitäten für den Personen- und Gütertransport. Das Unternehmen errichtete dafür ein eigenes Straßen-, Güterbahn- und Straßenbahnnetz und schloss Siemensstadt an die Eisenbahn an. Höhepunkt der Verkehrserschließung war Ende 1929 die Eröffnung der Siemensbahn.







Ungeachtet aller Aktivitäten beim Wohnungs- und Siedlungsbau vermochte dieser zu keiner Zeit mit der Zunahme der Beschäftigtenzahlen in Siemensstadt Schritt zu halten, standen doch 1927 für fünf bis sechs Prozent aller Berliner Beschäftigten Werkwohnungen zur Verfügung. Freilich wäre es auch gar kein realistisches Ziel gewesen, die im Unternehmen beschäftigten »Siemensianer« in ihrer Gesamtheit zu »Siemensstädtern« zu machen. »Werkstadt« und »Wohnstadt« ließen sich nicht annähernd in Deckung bringen.

Auch wenn knapp die Hälfte der Gesamtbelegschaft der Berliner Siemens-Werke aus Spandau und Charlottenburg kam, rückte damit eine ele-

mentare Herausforderung in den Vordergrund: die Verkehrsfrage. Bereits in der Entscheidungsphase am Ende des 19. Jahrhunderts hatte sich die interne Diskussion auch an diesem Punkt entzündet, und schon die einsam gelegenen Werke der Frühzeit mussten täglich von tausenden Pendlern und für den Gütertransport erreicht werden. In den kommenden Jahrzehnten blieben sich alle Verantwortlichen der Bedeutung guter Verkehrsmöglichkeiten für die Entwicklung von Siemensstadt nur zu bewusst. Siemens musste mit erheblichen eigenen Kraftanstrengungen und auch Pioniergeist umfangreiche Mobilitätskapazitäten schaffen, um die ganze Bandbreite an Verkehrsmitteln für seine

Beeindruckende Transportkapazitäten – die Siemens-Güterbahn auf dem Gelände des Kabelwerks Gartenfeld am Hohenzollernkanal, um 1925.

Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Siemens-Güterbahn steht lediglich eine Lokomotive mit sechs Waggons zur Verfügung. Um dem Transportbedarf gerecht zu werden, wird der Wagenpark sukzessive erweitert.

Mitarbeiter nutzbar zu machen. Dies verband sich zumeist mit hohem Planungsaufwand und jahrelangen Vorbereitungen und ließ sich nicht ohne enge Abstimmung mit den Kommunalbehörden bewerkstelligen. Dass die Menschenströme, die sich einer »Riesenschlange« gleich von den Haltestellen aus durch die Straßen in die Werkseingänge wälzte, für Außenstehende auch einen Teil der Faszination von Siemensstadt ausmachten, rückte hier in den Hintergrund.

Haupttransportweg für Kohle, Rohstoffe und Produkte, so prophezeite die Stadt Spandau 1897, werde die Spree bleiben, Landtransporte würden demgegenüber nur nebensächliche Bedeutung haben. Zumindest in den Anfangsjahren war es in der Tat ein Trajektschiff, eine dampfbetriebene Fähre, die mehrmals täglich beladene Eisenbahnwaggons vom Güterbahnhof Westend über die Spree und den Stichkanal in unmittelbarer Nähe des Kabelwerks Westend transportierte. Und auch die ersten Arbeiter nutzten zwischen 1903 und 1905 den Wasserweg, indem sie sich mit dem Dampfer »Von Bismarck« vom Spandauer Lindenufer ostwärts zum Kabelwerk bringen ließen.

Als eigentliche Hauptverkehrsader diente den Pendlern aber der – 1914 in »Nonnendammallee« umbenannte – Nonnendamm zwischen Spandau und Charlottenburg. Tausende Siemens-Beschäftigte nahmen einen täglichen rund 25-minütigen Fußweg auf sich, um vom Ringbahnhof Jungfernheide über den Nonnendamm bis zu den Werksanlagen zu gelangen. Während Siemens die Straße auf Spandauer Gebiet befestigte, blieb der Unternehmensleitung die über Jahre bewusst

vernachlässigte Regulierung des Charlottenburger Teilstücks ein Dorn im Auge. Sie sah durch die Beschwerlichkeit des Fußwegs und die Beschmutzung der Garderobe die »Arbeitsfreudigkeit unserer Beamten und Arbeiter« ernsthaft gefährdet.<sup>27</sup> Auch Mitarbeitervertreter machten in Eingaben und auf Versammlungen immer wieder ihrem Missmut über die desolaten Straßen- und Verkehrsverhältnisse Luft. Nicht nur bekomme man den Straßenschmutz »vom Winde ins Gesicht geblasen«,<sup>28</sup> sondern man könne im Dunklen vom Weg abkommen und leicht körperlichen Schaden nehmen oder gar »in den rechts und links gelegenen Sümpfen ertrinken«.<sup>29</sup> Der sozialdemokratische »Vorwärts« stellte noch 1911 infrage, ob diese »sogenannte Straße« mit ihrem »vorsintflutliche[n] Kopfplaster« und den »fragmentarischen Ansätze[n] zu einem Bürgersteig« überhaupt geeignet sei, eines der zukunftsreichsten Stadtviertel weiter zu erschließen.<sup>30</sup> Erst ab 1913 gelang Siemens mit eigenen Finanzmitteln der Weiterbau der Nonnendammallee als »Siemensdamm«. Das Unternehmen schuf so eine leistungsfähige Ost-West-Achse, die auch die Heranführung der Straßenbahn an Siemensstadt ermöglichte.

Beim Ausbau des Güterverkehrs erwies sich hingegen einmal mehr die weitgehende Autonomie von Siemens bei Planung und Bau der erforderlichen Anlagen als Vorteil. Ab März 1908 verband die Siemens-Güterbahn verschiedene Werke miteinander, seit 1911 im Zuge der nordwestlichen Ausdehnung von Siemensstadt zur Insel Gartenfeld auch mit einem Gleisanschluss am neuen Kabelwerk.



Höhere Hürden galt es bei der Verkehrsanbindung durch Personenzüge zu überwinden. Als erste Maßnahme bot sich für das Unternehmen die Einrichtung einer zusätzlichen Vorortstation auf der Strecke der Hamburg-Lehrter Eisenbahn an. Pünktlich zur Inbetriebnahme des Wernerwerks konnte 1905 nach siebenjähriger Planungs- und Bauzeit der neue Haltepunkt »Fürstenbrunn« (ab 1925 »Siemensstadt-Fürstenbrunn«) südlich der Spree gegenüber dem Kabelwerk Westend eröffnet werden. Er ermöglichte fortan hunderttausenden Fahrgästen, per Schiene direkt zum neuen Siemensstandort zu gelangen.



Gleichzeitig bereitete Siemens auch der provisorischen Überquerung der Spree mit Kähnen ein Ende, indem die Bahnstation nach fruchtlosen Verhandlungen mit Charlottenburg in einer Nacht-und-Nebel-Aktion durch eine Behelfsbrücke mit dem Nordufer verbunden wurde. Die Nutzung der Brücke nahm bald Züge einer Völkerwanderung an; 1912 erweiterte das Unternehmen die spätere Rohrdammbrücke vor der Verlagerung der Hauptverwaltung nach Siemensstadt.

Trotz der Verlegung zusätzlicher Schienen zwischen den Stationen Fürstenbrunn und Jungfernheide war jedoch offensichtlich, dass die

Über die Spree – die spätere Rohrdammbrücke bei ihrer Errichtung, 1905 (oben), und Siemens-Beschäftigte auf dem Weg über die Brücke zum Bahnhof Fürstenbrunn, 1914 (unten).



Anbindung per Tram – Straßenbahnen auf der Nonnendammallee vor dem Verwaltungsgebäude, 1914.



Verkehrssituation nach weitergehenden Lösungen verlangte. 1916 beklagte die Charlottenburger Stadtverordneten-Versammlung öffentlich, dass die Bahn den »kolossalen Verkehr« nicht mehr bewältigen könne und sich die Abteiltüren während der Fahrt aufgrund der Überfüllung nicht mehr schließen ließen.<sup>31</sup> Auch die Presse machte den dramatischen Andrang in den Zügen, das rücksichtslose Verhalten mancher Fahrgäste und tägliche Unglücksfälle zum Gegenstand von Reportagen. »[S]chrecklich hört sich das Schreien der eingepreßten Frauen und Kinder an«, berichtete der »Vorwärts«, »buchstäblich bekommt man die Kleider vom Leibe gerissen«.<sup>32</sup> Und selbst im Reichstag kamen die »geradezu skandalös[en]« Verkehrsverhältnisse zwischen Spandau und Berlin zur Sprache.<sup>33</sup>

Während die Bereithaltung einer Busflotte unwirtschaftlich und zu wenig leistungsfähig gewesen wäre, legte Siemens den Schwerpunkt auf den Auf- und Ausbau eines Straßenbahnnetzes. Mit Straßenbahnen, die mit bis zu 130 Linien

überhaupt zum wichtigsten Verkehrsmittel in der Region Berlin aufstiegen, konnte Siemensstadt besonders flexibel erschlossen werden; zudem bewegte sich das Unternehmen auf vertrautem technischen Terrain. Es nahm den Bau der ersten 5,5 Kilometer langen, zunächst eingleisigen Linie selbst in die Hand, am 1. Oktober 1908 wurde die »Nonnendambahn« im Beisein zahlreicher Schaulustiger eröffnet. Die Ursprungsstrecke vom Markt in Spandau über Haselhorst bis zur Nonnendammallee erweiterte Siemens in der Folgezeit unter anderem bis zum neuen Kabelwerk in Gartenfeld und 1911 zur Station Fürstenbrunn. Die Bahnanlagen gingen daraufhin in das Eigentum der Stadtgemeinde Spandau über.

In langwierigen Verhandlungen konnte Siemens auch eine Straßenbahnverbindung zur Station Jungfernheide und damit nach Charlottenburg vorbereiten, wobei das Unternehmen als formal selbstständige Kleinbahngesellschaft fungierte. Rechtzeitig zur vollständigen Nutzung des Verwaltungsgebäudes am Rohrdamm konnte

Der Bahnhof Fürstenbrunn wird am 1. Juni eingeweiht. Die zunächst eingleisige Strecke muss aufgrund des hohen Passagieraufkommens bereits drei Jahre später um ein Gleis erweitert werden.

Mit Körpereinsatz zur Arbeit – vollbesetzter Fahrradbahnhof auf dem Siemensstadt-Gelände, undatiert.

die Strecke Ende 1913 für den Verkehr freigegeben werden. Sie lief über den neu ausgebauten Siemensdamm und bildete mit täglich fast 19.000 Fahrgästen Ende der 1920er-Jahre das »Rückgrat des Arbeiterverkehrs«. <sup>34</sup> Seit 1914 konnten Fahrgäste mit der Linie 164 von Hohenschönhausen direkt bis zum Verwaltungsgebäude und zum Schaltwerk gelangen, nach dem Ersten Weltkrieg differenzierten sich die Tramverbindungen in die Berliner City weiter aus. Aber auch hier stieß der ungebrochene Pendlerandrang erneut an Grenzen und eskalierte bisweilen in Handgreiflichkeiten und Übergriffen. Die Straßenbahndirektion warnte vor den Unfallgefahren, die vom Fahrgastansturm ausgingen, und auch Stadtverordnete und Siemens-Betriebsratsmitglieder verschafften sich in der Öffentlichkeit Gehör.

In der unmittelbaren Umgebung von Siemensstadt brachte die Nutzung des Fahrrads zumindest eine gewisse Entlastung mit sich, bei täglich über 15.000 Fahrradfahrern entstand aber auch hier ein akuter Handlungsbedarf. Das Unternehmen reagierte unter anderem mit dem Bau separater Radwege und zweier zentraler Fahrradbahnhöfe. Als erste Anlagen ihrer Art in Berlin boten sie Abstellmöglichkeiten für 6.000 Fahrräder.

Davon unabhängig harrte die Mobilitätsfrage für Siemensstadt aber auch in der zweiten Hälfte der 1920er-Jahre noch einer befriedigenden Lösung. Zunehmend wurden die Beschwerden von Belegschaftsseite über die Verkehrsverbindungen und den Zustand von Straßenzügen und Bahnhöfen zum Alarmzeichen. Selbst die zur Entzerrung der Verkehrsströme eingerichtete bis zu 13-fache Staffelung des Arbeitsbeginns für einzelne Werke, Betriebs- und Verwaltungsabteilungen war an eine Grenze gekommen und beeinträchtigte die Betriebsverhältnisse. Da der Straßenbahntakt nicht noch weiter verdichtet werden konnte und sich die Werksschwerpunkte zugleich von der Bahnstation Fürstenbrunn weg nach Nordwesten und Nordosten ausdehnten, setzte Siemens 1927 mit dem Bau der »Siemensbahn« zu einem Befreiungsschlag an. Sie bildete den Höhepunkt und zugleich den Abschluss der Infrastrukturmaßnahmen des Unternehmens in Siemensstadt.

Überlegungen für Schnellbahnprojekte ließen sich bis in die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg zurückverfolgen. Aber erst jetzt war der Zeitpunkt gekommen, um mit der Errichtung einer S-Bahnstrecke quer durch Siemensstadt, die an den Bahnhof Jungfernheide angebunden war und bis

Im Beisein von Carl Friedrich von Siemens und Julius Dormmüller, Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, findet bereits am 13. Dezember eine Jungfernfahrt der Siemensbahn für die Presse statt.

nach Gartenfeld reichen sollte, eine durchgreifende Lösung zu realisieren. Die Siemensbahn sollte von den zahlreichen im Norden Berlins wohnenden Beschäftigten genutzt werden können und auch die nordöstlich in Siemensstadt gelegenen Siedlungen erreichen. Zeitlich lag ihre Inbetriebnahme zwischen den Eröffnungen des Schaltwerk-Hochhauses und des Wernerwerk-Hochbaus, die im Juli 1928 beziehungsweise November 1930 neue Pendlerschübe nach sich zogen.

Ähnlich wie schon beim Straßenbahnnetz führte Siemens den Bau der Siemensbahn in

Form einer pragmatischen *Public Private Partnership* als Gemeinschaftsunternehmen mit der Deutschen Reichsbahn durch. Nach Abschluss der Verhandlungen mit Staats- und Kommunalbehörden übernahm die Bauabteilung des Siemens-Konzerns unter Beteiligung weiterer Unternehmensabteilungen und der Siemens-Bauunion die Bauleitung und führte alle Arbeiten unter Aufsicht und nach den Vorschriften der Reichsbahn durch. Siemens übertrug die fertiggestellte Bahnstrecke der Reichsbahn und übernahm elf Millionen Reichsmark (RM) der Gesamtbaukosten von 14 Millionen RM.

Beim Bau der 4,7 Kilometer langen Strecke musste eine Vielzahl von Herausforderungen gemeistert werden, vom vollständigen Umbau des S-Bahnhofs Jungfernheide über die Einbeziehung vorhandener Anlagen und Verkehrswege bis hin zur Befestigung des sumpfigen und sandigen Baugrunds. Schließlich jedoch konnte am 18. Dezember 1929 die lang erwartete Eröffnung der gesamten Strecke mitsamt der drei neuen Bahnhöfe Wernerwerk (östlich des Wernerwerks), Siemensstadt (nahe dem Verwaltungsgebäude) und Gartenfeld (in Sichtweite des neuen Kabelwerks) gefeiert werden. Aufsehen erregender Blickfang war das stählerne Bahnviadukt, das einer blauen Raupe gleich die Siemensstadt durchschnitt. Auch die Bahnhöfe



Mobilitätsschub für Siemensstadt – Blick in die Schalterhalle des neuen Bahnhofs Wernerwerk, 1929.



Die Siemensbahn als Befreiungsschlag – der Bahnsteig des Bahnhofs Siemensstadt mit dem Schaltwerk-Hochhaus im Hintergrund, 1929.

fielen durch eine markante grüne (Jungfernheide), blaue (Wernerwerk), rote (Siemensstadt) und gelbe (Gartenfeld) Farbgestaltung auf.

Auch wenn die Reichsbahn selbst ihr Netz durch die Siemensbahn nur um ein Zehntausendstel vergrößerte, wie Carl Friedrich von Siemens bei der Einweihung bemerkte, und die projektierte Verlängerung nach Spandau-Nord und Hennigsdorf letztlich nie umgesetzt wurde, stand der Gewinn für Siemensstadt außer Frage.

Der Zuwachs an Beförderungspotenzial war enorm – schon Anfang 1930 wurden bis zu 35.000 Mitfahrer täglich registriert, 1934 fuhren allein vom Bahnhof Wernerwerk 3,9 Millionen Passagiere ab. Und auch für Nicht-Siemensianer bot die Siemensbahn eine unverhoffte Möglichkeit, dem »Häusermeer der Großstadt« durch Ausflüge zum Jungfernheider Forst oder zum Tegeler See zu entkommen.

# Zäsuren

Anfang der 1930er-Jahre war der Großteil der Baumaßnahmen in Siemensstadt zum Abschluss gekommen. Während der nationalsozialistischen Herrschaft wurde der Ort auch für propagandistische Zwecke genutzt, während des Zweiten Weltkriegs war die Produktion in Siemensstadt von der Kriegswirtschaft bestimmt. Nach 1945 entschloss sich Siemens zu einer Schwerpunktverlagerung nach Westdeutschland.







Vorläufiger Abschluss – der Siemensdamm in Richtung Westen mit dem Wernerwerk XV, dem Blockwerk und dem Wernerwerk-Hochbau (von links nach rechts), 1931.

Die Eröffnung der Siemensbahn fiel in einen Zeitraum, der insgesamt eine städtebauliche Zäsur für Siemensstadt markierte. Anfang der 1930er-Jahre hatte nicht nur der Ausbau der Verkehrsstruktur einen vorläufigen Endpunkt erreicht, auch die Industriebauhäuser sowie die Verwaltungs- und Forschungseinrichtungen waren errichtet worden. Ebenso waren entscheidende Abschnitte der großen Wohnsiedlungen fertiggestellt worden, beide Kirchen, viele Sozialbauten und weite Teile der sonstigen städtischen Infrastruktur. Rund 30 Jahre nach dem Aufbruch von Siemens an den Nonnendamm war die Schaffung eines neuen Standorts mit Industrie- und Wohnanlagen weitgehend verwirklicht worden und damit der Hauptteil des Mammut-

projekts zum Abschluss gekommen. Unter dem Eindruck der 1929 einsetzenden Weltwirtschaftskrise reichten die baulichen Ergänzungen und Veränderungen danach nicht mehr an die Dynamik der Aufbau- und Expansionsjahre heran.

Der Beginn der nationalsozialistischen Herrschaft 1933 hatte für die Siemensstadt als städtisches Gebilde zunächst keine gravierenden Auswirkungen. Und doch wurde sie noch im Jahr der Machtübernahme in besonderer Weise zu einem Ort der politischen Repräsentation. Am 10. November 1933 wurde eine Rede des »Führers« Adolf Hitler im Dynamowerk zum Höhepunkt einer Propagandakampagne der Nationalsozialisten vor den Reichstagswahlen am übernächsten Tag. Hitlers Ansprache vor tausenden Beschäftigten geriet zu einer triumphalen Inszenierung der neuen Machthaber und fand durch die Vorführung von Filmaufnahmen weite Verbreitung. Auch international standen die Ge-

Das »Berliner Tageblatt« informiert seine Leser am 11. Januar in der Abendausgabe sehr ausführlich über den mehr als dreistündigen Besuch des Kaiserpaares in den Siemens-Werken.

schehnisse im Brennpunkt des Interesses, zumal gleichzeitig die Volksabstimmung über den Austritt Deutschlands aus dem Völkerbund bevorstand.

Dies war eine Gelegenheit, die Bedeutung von Siemensstadt ideologisch neu aufzuladen und sie im Sinne der Nationalsozialisten »zu einer gewaltigen Symphonie deutschen Arbeitswillens, deutscher Ingenieurkunst, deutschen Fleißes und Schaffensdranges« umzudeuten.<sup>35</sup> Zwei Tage darauf kehrte Hitler nochmals zurück, um in einem Siemensstädter Wahllokal seine Stimme abzugeben. Innerhalb des Unternehmens blieb das Ereignis nicht ohne Widerhall, wenige Monate später wurde mit der Einweihung einer Gedenktafel am Dynamowerk daran erinnert. Es war nicht das letzte Mal, dass die Nationalsozialisten die Siemens-Werke als Kulisse nutzten. So bildete im April 1935 eine Rede des Leiters der Deutschen Arbeitsfront Robert Ley im Schaltwerk den Auftakt für reichsweit zehntausende Kundgebungen im Zusammenhang mit den Vertrauensratswahlen.

Jenseits solcher propagandistischen Instrumentalisierungen verfügte Siemensstadt als Empfangsort für hochrangige politische – nicht selten internationale – Persönlichkeiten über eine lange Tradition. Neben Industriellen, Bankiers und Verbandsvertretern waren seit der Kaiserzeit auch staatliche Repräsentanten zu Gast, zuerst Kaiser Wilhelm II. und seine Gattin, die der Vorstandsvorsitzende der Siemens-Schuckertwerke Alfred Berliner im Januar 1907 vor dem Wernerwerk empfing. Nach einer Werksführung und einem Frühstück besichtigte

das Kaiserpaar weitere Fabrikanlagen und die Wohnhäuser am Nonnendamm.

In den 1920er-Jahren folgten Besuche ausländischer Staatsgäste, etwa im Februar 1928 des afghanischen Königspaares oder von König Fuad von Ägypten, der sich auf seiner zweiten Europareise im Juni 1929 »mit eigenen Augen von dem Umfang und der Leistungsfähigkeit der Siemenswerke« überzeugte.<sup>36</sup> Im Juli 1934 unternahmen der König und die Königin von Siam eine Besichtigungsfahrt durch die Werksanlagen und die Wohnsiedlungen und konnten beim Rundblick vom Dach des Schaltwerk-Hochhauses eine Darbietung von Turnübungen durch Siemens-Lehrlinge verfolgen.

Nach 1945 hatten – von ostdeutscher Seite kritisch verfolgte – Auftritte in Siemensstadt



Staatsbesuch in Siemensstadt – Carl Friedrich von Siemens (5. von rechts) und der Maharadscha des südindischen Mysore (4. von links) auf dem Dach des Schaltwerk-Hochhauses, 1936.



angesichts der Situation im geteilten Berlin zusätzlichen Symbolgehalt. So ging Bundeskanzler Konrad Adenauer im Juli 1952 im geschmückten Schaltwerk der Siemens-Schuckertwerke in einer einstündigen Rede unter anderem auf die geplante Berlin-Hilfe des Bundes ein und unterstrich sein politisches Ziel eines freien und ungeteilten Deutschlands. Fast 17 Jahre später, im Februar 1969, hielt der frisch gewählte US-Präsident Richard Nixon in der Versandhalle des Dynamowerks die einzige öffentliche Ansprache während seiner Europareise. 6.000 Siemens-Arbeiter und tausende weitere Zuhörer vor den Werkstoren bereiteten dem Staatsgast mit »Ha – ho – he – Nixon ist o. k.«-Rufen einen begeisterten Empfang. In den Augen von Studentenvertretern der Freien und der Technischen Universität sollte Nixons Auftritt dagegen von der schlechten wirtschaftlichen Situation West-Berlins

Spuren des Krieges – das durch Luftangriffe zum Teil schwer beschädigte Wernerwerk II, 1944 (links), und Zerstörungen am Dynamowerk, 1944 (rechts).

ablenken; sie riefen zu einer Gegenkundgebung und einem »Teach-in« auf.

In der Zeit des Nationalsozialismus galt Siemensstadt als leistungsfähiger Industriestandort zweifelsohne vielen Vertretern der Machtspitze als unternehmerisches Vorzeigeprojekt. Differenzen wurden allerdings bei der Vergabepaxis der Siemens-eigenen Wohnungen sichtbar. Denn während Carl Friedrich von Siemens die Betriebsinteressen stark machte, stand für die Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei, die Deutsche Arbeitsfront und das behördlich zuständige Reichsarbeitsministerium die Bevorzugung kinderreicher Familien

## 1939

Die Versetzung der 1873 am Königsplatz errichteten Siegessäule – Bestandteil der nationalsozialistischen Umgestaltung Berlins – ist abgeschlossen. Neuer Standort ist der Große Stern im Tiergarten.

im Vordergrund. Weit schwerer wogen aber geplante Eingriffe des Generalbauinspektors Albert Speer, die das Gesicht von Siemensstadt massiv zu verändern drohten. Im Zuge der Umgestaltung Berlins zur Welthauptstadt »Germania« begann man 1939 mit dem Bau der über 2,8 Kilometer langen, blockhaft anmutenden Wohnsiedlung »Berlin-Charlottenburg Nord«, die mit 10.000 Wohneinheiten entlang einer zentralen Achse ausgerichtet werden sollte.

Militärische Planungen sahen außerdem als »Vierten Ring« eine Nord-Süd-Straßenverbindung vor, die das Siemensstädter-Haselhorster Industriegebiet durchschneiden sollte. Die Kriegereignisse vereitelten jedoch letztlich beide Projekte.

Mitgeprägt wurde das Bild von Siemensstadt hingegen im Laufe des Zweiten Weltkriegs durch ausländische Arbeitskräfte und Zwangsarbeiter. In Wohnbaracken in Haselhorst lebten ab 1940





Improvisierter Neubeginn – Reparatur von Fahrradschläuchen im Kabelwerk Gartenfeld, um 1946.

bis zu 1.800 ausländische Arbeiter, unter ihnen viele Zwangsarbeiter aus den besetzten Ostgebieten. 1942 kam ein Wohnlager für etwa 1.000 Arbeiterinnen hinzu. Nach einem Bombenangriff diente das Gelände seit Sommer 1944 zur Unterbringung von Häftlingen aus dem Konzentrationslager Sachsenhausen und etwa 500 Frauen aus dem Lager Ravensbrück. Das Unternehmen setzte sie vor allem im Kabelwerk, im Schaltwerk, im Kleinbauwerk der Siemens-Schuckertwerke und bei der Siemens-Bauunion ein. Die Häftlinge wurden unter Androhung von drakonischen Strafmaßnahmen durch Wachmannschaften der Schutzstaffel (SS) beaufsichtigt. In den Barackenunterkünften hatten sie unter menschenunwürdigen Wohnverhältnissen zu leiden. Viele von ihnen mussten, ausgemergelt und durch die harten Lebens- und Arbeitsbedingungen erschöpft, in das Stammlager Sachsen-

hausen zurückgebracht werden. Im Januar 1945 war das Lager Haselhorst mit über 2.000 Häftlingen gefüllt, darunter neu zugewiesene ungarische Juden, bis es wenige Wochen vor Kriegsende durch einen Fliegerangriff zerstört wurde.

Mit dem Ende des Zweiten Weltkriegs begann auch für Siemensstadt eine neue Zeitrechnung. Die flächendeckenden Zerstörungen, insbesondere durch wiederholte schwere Luftangriffe auf Berlin in den Wintern 1943/44 und 1944/45, hatten auch in den Werksgebäuden verheerende Schäden angerichtet. Zwar konnten diese in großen Teilen bereits bis Anfang der 1950er-Jahre beseitigt werden, mittel- und längerfristig wurden aber ausgeprägte strukturelle Veränderungen sichtbar.

Berlin insgesamt wurde durch die Kriegserfolge und die deutsche Teilung in seiner traditionellen Rolle als führender Standort der Elektroindustrie tief erschüttert. Durch Kriegsschäden, sowjetische Demontagen – zunächst auch in den westlichen Stadtbezirken – und Enteignungen von Großbetrieben in Ost-Berlin

Hermann von Siemens, ältester Enkel von Werner von Siemens, rückt an die Spitze des Konzerns. Er lenkt in den Kriegs- und Wiederaufbaujahren bis 1956 die Unternehmensgeschichte.

und der Sowjetischen Besatzungszone erlitt die Branche unmittelbar milliardenschwere Verluste. Die Zerstörung von produktionstechnischen Zusammenhängen und Zulieferstrukturen führte zusätzlich dazu, dass die einstmalige »Elektropolis« ihren alten Glanz verlor.

Siemensstadt selbst bot nach Schließung der Werke am 20. April 1945 ein Bild der Verwüstung. Etwa die Hälfte der Gebäude und Werksanlagen wies erhebliche Beschädigungen auf, bevor im Zuge der Demontage große Teile der Werkzeugmaschinen und sonstiger Betriebseinrichtungen, die Lagerbestände, Vorräte und technische Unterlagen aus Laboratorien und Konstruktionsbüros ausgeräumt wurden. »Weder eine Vakuumpumpe noch ein einziges Galvanometer waren vorhanden. Selbst die Lichtschalter in den Laborräumen waren abmontiert«, erinnerte sich der Leiter des Forschungslaboratoriums Ferdinand Trendelenburg.<sup>37</sup> Mit dem Verlust an Wertpapieren, Bankguthaben und Patenten sowie der Beschlagnahme und Enteignung der Werke in den früheren »Ostgebieten« summierte sich der Gesamtschaden für den Siemens-Konzern auf 2,58 Milliarden RM und damit auf vier Fünftel seiner Substanz.

In den Siemensstädter Betrieben gestaltete sich die Ingangsetzung der Produktion nach dem Neustart am 8. September 1945 zunächst mühselig. 1948/49 verzögerte zudem die Blockade West-Berlins den Erfolg der Wiederaufbauanstrengungen. Den notwendigsten Aufräum- und Instandsetzungsmaßnahmen folgte die improvisierte Herstellung zunächst einfacher Artikel, bis unter anderem im Werner-, im Dynamo-, im

Kabel- und im Röhrenwerk die Produktionskreisläufe wieder in Gang gesetzt werden konnten.

Als glückliche Fügung erwies sich, dass Siemensstadt durch seine vollständige Lage im britischen Sektor seine Einheitlichkeit bewahren konnte, anders als die AEG, deren Produktionsstätten verstreut in allen vier Sektoren Berlins lagen. Die Zahl der in Siemensstadt Beschäftigten war im September 1941 unter Einrechnung der Fremd- und Zwangsarbeiter auf nahezu 67.800 angewachsen. Nach einem drastischen Rückgang stieg sie bis Ende 1945 auf 14.000 und bis Mitte 1948 wieder auf 24.000. Siemens konnte damit seine Position als größter privater Arbeitgeber (West-)Berlins zurückgewinnen, wengleich sich die wirtschaftlichen Vorzeichen unmissverständlich verändert hatten.

Seit 1941 war Hermann von Siemens als Nachfolger seines Onkels Carl Friedrich »Chef des Hauses Siemens«. Er rief den Teilnehmern der Hauptversammlung des Unternehmens 1949 in Frankfurt am Main noch einmal ins Bewusstsein, dass die technischen Fundamente von Siemens »in unvorstellbarer Weise erschüttert« worden waren.<sup>38</sup> Zugleich konnte verkündet werden, dass die Arbeit in den Siemensstädter Betrieben in weiten Teilen wieder angelaufen waren. Vor allem ging es aber um die Entscheidung, wesentliche Kapazitäten nach Westdeutschland zu verlagern, und damit um einen Schritt, der für Siemensstadt von großer Tragweite war.

Ansätze zu einer Dezentralisation, das heißt der Auslagerung von Fertigungsbereichen aus Berlin nach der Erweiterung des Produktionsspektrums, hatte es allerdings schon lange zuvor

Siemens & Halske erwirbt das Palais Ludwig Ferdinand am Wittelsbacherplatz in München. Das Unternehmen nutzt das Gebäude fortan als Sitz seiner neuen Hauptverwaltung.

gegeben. Bereits 1913 hatte sich Siemens mit dem Kauf einer Porzellanfabrik in Neuhaus bei Sonneberg in Thüringen in diese Richtung bewegt. In der Zwischenkriegszeit verstärkte sich diese Tendenz, wobei Lohn- und Transportaspekte ebenso den Ausschlag gaben wie die Verfügbarkeit von Arbeitskräften. So entstanden aus Wettbewerbsgründen zwischen 1919 und 1922 drei weitere Betriebe in Sonneberg, Plauen und Sörnewitz. Eine bedeutende Investition war 1927 insbesondere der Erwerb der Aktienmehrheit der Isaria-Zählerwerke AG. Das Werk in der Münchner Hofmannstraße diente der Fertigung von Fernsprechanlagen und wurde zur Keimzelle der Siemens-Produktion in der bayerischen Hauptstadt. Auch nach Erlangen weitete das Unternehmen zu dieser Zeit seine Präsenz aus. Ende 1924 stieg Siemens & Halske in die mittelfränkische Firma Reiniger, Gebbert & Schall ein, acht Jahre später ging hieraus die Siemens-Reiniger-Werke AG Berlin (SRW) hervor. Im Erlanger Werk der SRW wurde die elektromedizinische Produktion von Siemens konzentriert.

In den Wirren der Jahre nach dem Ersten Weltkrieg hatte Carl Friedrich von Siemens unter dem Eindruck von Streiks und Unruhen offenbar vorübergehend sogar mit dem Gedanken eines kompletten Baustopps in Siemensstadt gespielt. Auch während der Weltwirtschaftskrise wuchs Carl Friedrich von Siemens' Skepsis gegenüber einer Erweiterung der »[ü]bergrosse[n] Produktionsstätten«. Hier dachte er vermutlich an die Verkehrsbeförderung der Beschäftigten und Schwierigkeiten beim Materialtransport.<sup>39</sup> Schließlich forcierte der Konzern im Zweiten

Weltkrieg die weit gestreute Verlegung von Siemens-Fabriken aus Berlin, unter anderem ins Elsass, in die Oberpfalz und nach Oberfranken, wo neben günstigeren Transportmöglichkeiten vor allem eine größere Sicherheit vor Luftangriffen gegeben war.

Nach Kriegsende musste sich Siemens auf Neue auf eine veränderte Situation einstellen. Konfrontiert mit der plötzlichen Insellage Berlins, lähmenden Rohstoff- und Versorgungsengpässen sowie finanziellen und politischen Unsicherheiten reifte der Entschluss, sich stärker nach Westdeutschland zu orientieren. Angebahnt hatte sich dieser schon im Herbst 1944 durch die Einrichtung west- und süddeutscher »Gruppenleitungen«. Nur durch diese geografische Neujustierung schien die Handlungsfähigkeit des Gesamtkonzerns dauerhaft gesichert, und nur so sah sich Siemens gewappnet, mit den künftigen wirtschaftlichen Entwicklungen Schritt halten zu können.

Mit seiner neuen Ausrichtung passte sich Siemens an eine weit umfassendere regionale Strukturverschiebung im Bereich der Elektroindustrie an. Gleichwohl bewiesen die mitunter hitzigen Diskussionen innerhalb der Unternehmensleitung, dass man es sich mit dieser für Siemensstadt folgenschweren Entscheidung alles andere als leicht machte. Konflikte um Sachfragen verbanden sich dabei mit Auseinandersetzungen zwischen Vertretern der verschiedenen Generationen. Vor allem Friedrich Carl Siemens, ein Neffe von Werner von Siemens, und Wolf-Dietrich von Witzleben, seit Mai 1945 Vorstandsvorsitzender beider Stammhäuser, ver-



Nach Schichtende – Arbeiter beim Verlassen des Dynamowerks, um 1950.

schrieben sich der Verteidigung des Standorts Berlin und versuchten, die Gruppenleitungen zu entmachten. Auf der anderen Seite stand Ernst von Siemens, jüngster Enkel des Firmengründers. Er nahm von München aus für seinen von den Alliierten festgesetzten Cousin Hermann die Gesamtinteressen des Hauses wahr. Ernst von Siemens mahnte gegenüber den »Traditionalisten«, dass »Sentimentalität und missverstandene Tradition« keine Rolle spielen dürften, wenn die Einheit des »Hauses Siemens« auf verantwortungsvolle Weise gewahrt werden sollte. Er verwies auf den akuten Mangel an Arbeitskräften im Berlin der Nachkriegsjahre, den versiegenden Kohlenanschub und die Verschiebung des Hauptabsatzgebietes nach Westen.<sup>40</sup> Als immer offensichtlicher wurde, dass die

politische und wirtschaftliche Teilung Deutschlands auf unabsehbare Zeit fortbestehen würde, waren es diese pragmatischen Argumente, die letztlich den Ausschlag gaben.

Im Rahmen des sogenannten »Starnberger Friedens« verlegte die Konzernleitung zum 1. April 1949 den Firmensitz von Siemens & Halske nach München und diejenigen der Siemens-Schuckertwerke nach Erlangen. Der herausgehobene Stellenwert des Standorts Siemensstadt stand gleichzeitig außer Frage, und Berlin blieb offizieller zweiter Firmensitz mit einer zentralen Leitung.

# Im Wandel der Zeit

Mit seiner systematischen Gestaltung und modernen Gesamtkonzeption unterschied sich Siemensstadt von den meisten anderen großen Unternehmensstandorten und wurde bald als besonderes städtebauliches Phänomen wahrgenommen. Nach strukturellen Veränderungen ab den 1950er-Jahren wandelt sich der traditionsreiche Stadtteil heute zur »neuen Siemensstadt« mit zukunftsorientierten Produktions-, Forschungs- und Technologieeinrichtungen.





Meilensteine der Industriearchitektur – die Turbinenhalle der AEG in der Huttenstraße in Berlin-Moabit, 1928 (oben), und der zentrale Standort der AEG im Berliner Wedding, 1922 (unten).



Der Wandel der Zeit ging auch an Siemensstadt nicht spurlos vorüber. Als Sinnbild der Industriemoderne hatte der Standort seinen Zenit in den frühen 1930er-Jahren erreicht, und es ist lohnend, seine Blütezeit noch einmal in den Gesamtblick zu nehmen. Was machte den unverwechselbaren Charakter von Siemensstadt als komplexer städtebaulicher Einheit aus?

Besonderheiten und Parallelen werden sichtbar, wenn man Siemensstadt zunächst in die weitere Landschaft von Unternehmensstandorten und -ansiedlungen einordnet. Naheliegender ist eine Betrachtung der AEG, deren Geschichte als unternehmerische wie industriearchitektonische Konkurrentin stets eng mit derjenigen von Siemens verknüpft war. Zum Zeitpunkt, an dem

Siemens zu einer Konzentration seiner Betriebsstrukturen auf den Nonnenwiesen ansetzte, begann die AEG jedoch gerade mit einer Aufspaltung ihrer Produktionsorte: 1898 wurde das Kabelwerk in Oberschöneweide errichtet, ab 1909 nutzte das Unternehmen, ebenfalls außerhalb Berlins, ein zusätzliches Gelände in Hennigsdorf. Hier folgte die Orientierung allerdings derjenigen in Siemensstadt. Der Bau neuer Fabriken und der Umbau bestehender Anlagen war systematisch am Ziel effizienter und beschleunigter Produktionsabläufe ausgerichtet, zudem errichtete die AEG auch Werkswohnungen und Arbeitersiedlungen. In ihrer Gesamtheit blieb die Gestaltung des Hennigsdorfer Gebiets aber hinter den übergreifenderen, in Siemensstadt sichtbaren städtebaulichen Strategien zurück.

Ähnlich verhielt es sich mit dem seit 1887 genutzten zentralen Standort der AEG im Wedding. Zwar handelte es sich um einen geschlossenen Fabrikkomplex, der im Laufe der Zeit erweitert und verdichtet wurde. Doch fehlte hier, inmitten eines klassischen Berliner Arbeiterviertels, eine mit Siemensstadt vergleichbare Offenheit des Raums. Die Bebauung folgte den vorgegebenen Straßenblöcken und schloss an bereits vorhandene Gebäude an.

Architektonisch gesehen waren es allerdings gerade einzelne AEG-Industriegebäude, die alles



Randwanderung nach Tegel – das Werktor am Eingang zu den Borsigwerken und der Borsigturm im Hintergrund, um 1925.



andere überstrahlten. Mit der Turbinenhalle in Moabit oder der Montagehalle in Gesundbrunnen schuf Peter Behrens nach seiner 1907 erfolgten Berufung in das Unternehmen Repräsentativbauten, die innerhalb der Industriearchitektur ikonografische Bedeutung erlangten. Doch hatten diese eher als Einzelbeispiele Bestand, ohne dass, wie in Siemensstadt, mit der architektonischen Gestaltung ein übergreifendes Gesamtkonzept verwirklicht wurde.

Weitet man den Blick über die Elektrobranche hinaus, werden im Falle von Borsig, einem der weltgrößten Lokomotivproduzenten seiner Zeit, verschiedene Ähnlichkeiten zu Siemens erkennbar. Borsig begann 1894 damit, seine gesamte Produktion vom dicht besiedelten Moabit auf ein großes, günstig erworbenes Gebiet in Tegel zu verlegen. Von Beginn an orientierte sich die Gestaltung der ebenso fortschrittlich wie großzügig geplanten Werksanlagen dabei an einer größtmöglichen Effizienz von Produktion und Transport. Darüber hinaus erinnerte noch mehr an Siemensstadt: sowohl die werkseigene Energieversorgung als auch das 1899 fertiggestellte repräsentative Zentralbüro, die Erweiterungen durch eine Kantine, Sportanlagen und Kinderheime und nicht zuletzt der im Frühjahr 1924 fertiggestellte 65 Meter hohe Borsigturm. Gleichwohl fehlten der einheitlichen späthistoristischen Fassadengestaltung der Werksbauten die Impulse moderner Industriearchitektur. Die eigene Wohnsiedlung »Borsigwalde« im späteren Wittenau wiederum setzte sich mit ihrer großzügigen Gestaltung deutlich von den Mietskasernen älteren Typs ab. 1899 konnten hier die ersten

Werkwohnungen bezogen werden, und nach Überwindung von anfänglichen infrastrukturellen Defiziten stieg die Einwohnerzahl innerhalb von 30 Jahren auf 6.500.

Eine weitere, nach außen geschlossen wirkende industrielle Kleinstadt des Berliner Umlands war Wildau bei Königs Wusterhausen. Sie war eine Gründung der Berliner Maschinenbau AG vorm. L. Schwartzkopff, die im Herbst 1897 ein Grundstück nahe dem Fluss Dahme und der Berlin-Görlitzer Eisenbahnlinie erwarb, um hier die Produktion von Lokomotiven und elektrotechnischen Erzeugnissen fortzuführen. Die Fabrikbauten und schließlich über 800 Wohnungen bildeten die in märkischer Backsteingotik einheitlich gestaltete »Kolonie Wildau«. Anders als die von großstädtischen Elementen geprägte Siemensstadt war sie jedoch nicht nur isoliert gelegen, sondern auch von einer stark patriarchalisch-großfamiliären Sozialstruktur durchdrungen.

Jenseits der Region Berlin liegt es nahe, die traditionellen Industrieunternehmen des Rhein-Ruhr-Gebiets in den Fokus zu rücken. Das wohl prominenteste Beispiel ist Krupp, der zeitweise größte Schwerindustriekonzern Europas, dessen Schicksal eng mit der Entwicklung der Stadt

Essen verbunden war. Statt eines weitgehend selbstständigen kompakten Standorts bildeten sich hier allerdings mehrere städtische Teilgebiete aus, deren Bebauung sich über längere Zeiträume vollzog. Gerade die älteren Wohnsiedlungen wie die Siedlung Westend von 1863 hatten eben jene teils kasernenartige Ausprägung, die die Siemens'schen Baukonzepte überwinden wollten. Georg Siemens befand, es handele sich um »ziemlich trostlose Gebilde, phantasie- und lieblos hingesezte Häuserreihen in wenig

Wohnen im Ruhrgebiet – Gesamtansicht der Wohnsiedlung Margarethenhöhe der Firma Krupp in Essen, 1930.



ansprechender Umgebung«, die in »einem merkwürdigen Gegensatz« zur Siemensstadt ständen.<sup>41</sup> Doch ab 1909 wurde gerade die Essener Siedlung Margarethenhöhe mit 16.000 Bewohnern zum Symbol einer musterhaften und natürlich gewachsenen Gartenvorstadt, zu einem Gesamtkunstwerk mit höchsten architektonischen Ansprüchen.

Unter anderem mit Thyssen und Haniel im Ruhrgebiet, Bayer im rheinischen Leverkusen oder Opel im rhein-mainischen Rüsselsheim lassen sich weitere Beispiele für die besondere Einflussnahme von Industriekonzernen auf städtische Strukturen finden. Auch hier wuchsen einzelne Industrie- und Wohnsiedlungen zu eigenständigen Stadtteilen mit einer kompletten sozialen Infrastruktur heran. Nirgends präsentierten sich Autonomie, Systematik und Einheitlichkeit aber so wie in Siemensstadt.

Zwei Sonderfälle waren Salzgitter und Wolfsburg. Beide Städte entstanden unter staatlichem Einfluss und erst in den 1930er-Jahren, nach dem weitgehenden Abschluss von Verstädterungsprozessen, die auch von den »neuen Industrien« angestoßen worden waren. An Siemensstadt erinnerte, dass es sich in beiden Fällen um eine gleichzeitige Stadt- und Werksgründung handelte; Salzgitter war Standort der 1937 gegründeten »Reichswerke Hermann Göring«, Wolfsburg entstand ab 1938 zur Produktion des späteren Volkswagens. Insbesondere das abseits anderer größerer Städte, aber dennoch verkehrsgünstig gelegene Wolfsburg wurde zum erfolgreichen Modell einer einheitlich geplanten »Retortenstadt«. Schon Mitte der 1960er-Jahre

Frederik Philips und sein Sohn Gerard gründen in Eindhoven Philips & Co. Das Elektronunternehmen entwickelt sich bald zu einem Weltkonzern und internationalen Konkurrenten von Siemens.

lebten hier rund 84.000 Menschen, die Belegschaft erreichte bis Ende der 1980er-Jahre einen Umfang von knapp 60.000. Vor dem Hintergrund des starken Einflusses des VW-Konzerns auf alle kommunalen Entwicklungen entstand eine durchgrünte und zugleich in besonderem Maße autogerechte Stadt, deren eigentliche City-Bildung erst verspätet einsetzte.

Will man schließlich noch ein internationales Beispiel herausgreifen, drängt sich das niederländische Eindhoven auf. Denn als Sitz des 1891 gegründeten Weltkonzerns Philips, Produzent zunächst von Glühlampen, dann auch von Radioröhren, Lautsprechern, Medizintechnik, Haushaltsgeräten und Fernsehern, stand Eindhoven wie Siemensstadt ganz im Bann der Elektroindustrie. Philips machte die sich schnell ausdehnende Stadt zu einem nationalen und internationalen Modell technologischen Fortschritts und wirtschaftlichen Erfolgs. Ab 1910 bildete sich Philipsdorp als eigentliches Zentrum heraus und wurde mit besonderen städtebaulichen und architektonischen Akzenten versehen. Zehn Jahre darauf – zum Zeitpunkt der Bildung Groß-Berlins – wurde Eindhoven mit fünf Orten der Umgebung zusammengeschlossen, und binnen zehn Jahren verdoppelte sich die Zahl der Einwohner auf 90.000. Die tägliche Beförderung vieler der bis zu 23.000 Beschäftigten mit Bahnen, Straßenbahnen und Bussen stellte die Mobilitätskonzepte ähnlich wie in Siemensstadt vor große Herausforderungen. Und auch Philips initiierte seit Beginn des 20. Jahrhunderts eigene Bauprogramme, durch die in Eindhoven und Umgebung hunderte Arbeiterwohnungen und

Häuser entstanden. Schließlich fallen auch bei einem zeitlichen Sprung in die Gegenwart gewisse Ähnlichkeiten zu Siemensstadt ins Auge: Seit Ende der 1990er-Jahre entwickelte sich auf dem Gelände des früheren Forschungslaboratoriums der »High Tech Campus Eindhoven«. In mehr als 185 Unternehmen und Instituten arbeiten 12.000 Mitarbeiter an der Entwicklung und Vermarktung von Zukunftstechnologien.

Auch wenn man die verschiedenen Analogien zu anderen Industriestandorten im Hinterkopf behält, sticht die Siemensstadt heraus. Bis heute bleibt sie als ein Ort mit außergewöhnlichem Profil erkennbar. Als städtebauliches Phänomen wurde Siemensstadt aber nicht erst mit historischem Abstand angesehen. Als ein solches nahmen sie viele seit jeher und ganz besonders zum Zeitpunkt ihrer weitgehenden Vollendung um 1930 wahr.

An erster Stelle war es freilich das Unternehmen Siemens selbst, das nicht ohne Stolz auf die erreichte Aufbauleistung und die Entstehung einer »echten Stadt« zurückblickte. Es tat dies im Bewusstsein, mit seinen Industrie- und Wohnungsbaukonzepten neue Maßstäbe gesetzt und auch in dieser Hinsicht die Innovationskraft des Konzerns nach außen bewiesen zu haben. Bei öffentlichen Anlässen und in verschiedenen Darstellungen wurde immer wieder daran erinnert, wie die Bauten aus der Ursprungslandschaft herausgewachsen waren, einer Mischung aus versumpften Wiesen und sandiger Heide. Ganz im Kontrast zur nahen »Fortwucherung des Berliner Häuser-Wirrwarrs« habe sich Siemensstadt dann dank der systematischen und



durchdachten Gesamtplanung zu einem »organische[n], gegliederte[n] Gebilde« entwickelt.<sup>42</sup>

Als spezifisches Wesensmerkmal von Siemensstadt galt Siemens insbesondere die Verbindung von Zweckmäßigkeit und eigentümlich-schlichter Schönheit. Die Stadt strahle Sachlichkeit aus und sei zugleich »praktisch, luftig, staubfrei, bequem, modern« geblieben, so legten es die firmeninternen »Siemens-Mitteilungen« den Teilnehmern einer Unterhaltung über Siemensstadt in den Mund, »weiße und rote Häuser ohne Firlefanzen, ohne Villenstil, ohne Romantik, Gotik, sonstigen Tik, ganz gleich ob Kirche, Einzelhäuser, Reihenhäuser, Turnhalle, Werksgebäude«.<sup>43</sup> Hochgehalten wurde die Erinnerung daran, wie einträchtig Arbeiten, Wohnen und Freizeit nebeneinander standen und wie gut sich Produktionsstätten, Siedlungen und Verkehrswege in die Landschaft einfügten. Man übertreibe nicht, urteilte Carl Friedrich von Siemens im April 1930,

wenn man feststelle, dass eine Stadt wie Siemensstadt, »die in solcher Gedrängtheit die Arbeitsstätte einer so gewaltigen Zahl Menschen sei und die trotzdem Werkstatt, Wohnraum und Natur harmonisch zusammenschlösse, in Deutschland, ja in der ganzen Welt, etwas Besonderes und Einziges sei«.<sup>44</sup>

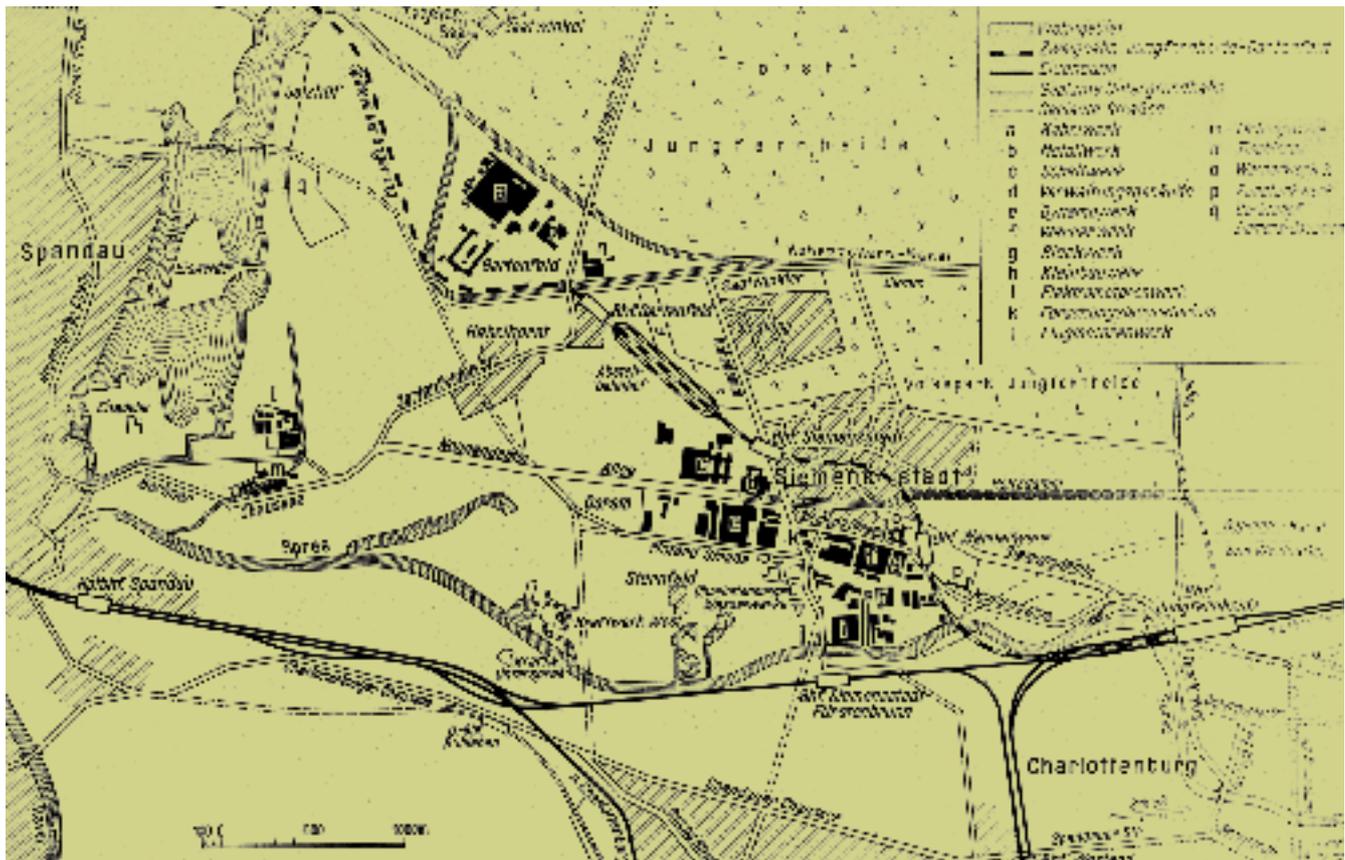
Anerkennung ernteten die städtebaulichen Errungenschaften von Siemensstadt aber auch von anderen Zeitgenossen, und schon allein ihre schiere Ausdehnung rief allenthalben Faszination hervor. Unter anderem berichtete die Vossische Zeitung bereits 1913 über die gewaltigen roten Backsteinbauten mit ihren mehreren Hundert Meter langen Fronten. Andere stellten die Gebäude der »elektrischen Metropolis« gar in eine Linie mit mittelalterlichen Papstburgen und festungsartigen Schlossbauten – eine »Verkörperung von ungeheurer Nüchternheit, wissenschaftlichem Scharfsinn und erfinderischer

Gesamtblick auf Siemensstadt – Gemälde von Anton Scheuritzel aus der Zeit um 1930 (links) und Übersichtsplan des Standorts, um 1931 (unten).

Kraft, die ihre Schläge über ganze Kontinente austeilte. Das ist Siemensstadt, die größte geschlossene Arbeiterstadt, die Deutschland, wahrscheinlich Europa hat [...]»<sup>45</sup>

Siemensstadt erregte über die deutschen Grenzen hinaus Aufmerksamkeit. In den Augen des Internationalen Arbeitsamts in Genf, das die Arbeitsbeziehungen bei Siemens analysierte, gab sie ein »Bild ungewöhnlicher baulicher Einheitlichkeit und Schönheit« ab.<sup>46</sup> Im Rahmen

eines europäischen Ländervergleichs widmete sich 1932 der britische Journalist Hubert Tiltman ausführlich den Siemens-Werken. Sein Interesse galt in der angespannten Situation während der Weltwirtschaftskrise dem System der sozialen Einrichtungen bei Siemens. Die Eindrücke, die der Autor in Siemensstadt gewann, bekräftigten ihn in der Überzeugung, dass das Unternehmen dem »Würgegriff« der Krise entkommen sei. »Die Anwendung der Elektrizität innerhalb des



Neue Konsumwelten –  
das 1961 eröffnete »Kauf-  
zentrum« am Siemens-  
damm, 1963.



ganzen Werkes«, so Tiltmans Schilderung im Kapitel über »Das andere Berlin«, »die automatische, der Temperatur angepaßte Öffnung und Schließung der Fenster, die durch die Werkstätten laufenden Eisenbahngleise, die es ermöglichen, daß die Waren genau da, wo ihre Herstellung vollendet wurde, verladen werden können, die Elektrokarren, die wie Züge nach genauem Fahrplan durch alle Abteilungen fahren [...] – jede Einzelheit von Siemensstadt atmet den Geist einer bis ins kleinste durchgearbeiteten Organisation.«<sup>47</sup>

Anhänger des »Neuen Bauens« wiederum lobten nicht nur die Ästhetik der herausragenden Industriegebäude und die Gestaltung der fortschrittlichen Wohnsiedlungen, sondern anerkannten auch die Modernität des Gesamt-

systems Siemensstadt. Hier gebe es, so der einflussreiche Architekt Adolf Rading, nicht nur wie in vergangenen Zeiten eine bloß repräsentative, von der Straße aus sichtbare Seite, hinter der sich eine nach außen verborgene, »ungeformte Welt« ausbreite. Siemensstadt sei vielmehr »ein einheitliches Ganzes von Straße, Wohnung und Grünfläche, das in all seinen Teilen und von überall her übersehbar ist.«<sup>48</sup>

Und in der Tat lässt sich der ganzheitliche Eindruck zu den wesentlichen Faktoren zählen, die Siemensstadt trotz aller Ausdehnung und Komplexität bis heute ausmachen. Innerhalb kürzester Zeit schuf Siemens einen eigenständigen städtischen Organismus, der als besonderes Beispiel einer Verbindung von »Werkstadt« und »Wohnstadt« gelten kann. Auf einzigartige Weise



Erweiterte Verkehrswege – der Eingang zur Station »Siemensdamm« der gerade in Betrieb genommenen U-Bahn-Linie 7, 1980.

wurden verschiedene städtische Funktionen – Arbeiten, Wohnen, Soziales, Freizeit, Erholungs- und Konsummöglichkeiten – integriert. Alle Einrichtungen eines modernen, funktionstüchtigen städtischen Gemeinwesens bettete man überdies großzügig in die bestehende Landschaft und die Natur ein, es entstand die »Elektrostadt im Grünen«.

Ihre fundamentalen Merkmale überdauerten den fortgesetzten Strukturwandel, den Siemensstadt seit den 1950er-Jahren durchlief. Die von den politischen Einschnitten beeinflusste abnehmende Bedeutung als Produktionsstandort veränderte das Gesicht der Stadtlandschaft und die Gebäudesubstanz. Das Wohnumfeld und die Infrastruktur gewannen einen neuen Stellenwert. Die ab 1953 errichtete »Siedlung Rohrdamm-West« wurde unmittelbar gegenüber dem Wohnviertel der 1920er-Jahre noch einmal von Siemens-Architekt Hans Hertlein entworfen und bildete so gewissermaßen eine Brücke in die Nachkriegszeit. Östlich des Rohrdamms entstand 1975 außerdem die »Siedlung Saatwinkler

Damm«, deren mehrgeschossige Reihenhochhäuser wie auch zahlreiche weitere Neubauten Ausdruck neuer Bauphasen waren. Als erstes deutsches Einkaufszentrum seiner Art eröffnete im Oktober 1961 das »Kaufzentrum« seine Tore, ein zwischen Siemensdamm und Popitzstraße gelegener, an amerikanischen Shopping-Centern orientierter Komplex mit 30 Geschäften.

Gleichzeitig schufen neue Verkehrsverbindungen erweiterte Mobilitätsmöglichkeiten. Neben den Anschlüssen an die Stadtautobahn 100 und die A 111 in den 1970er-Jahren verkürzten vor allem die Stationen Siemensdamm und Rohrdamm der U-Bahn-Linie 7 die Wege in die übrigen (West-)Berliner Stadtgebiete. Am 1. Oktober 1980 kamen damit rund 70-jährige Planungen zum Abschluss. Schon vor dem Ersten Weltkrieg war die Verlängerung von Untergrundlinien bis nach Siemensstadt angekündigt und danach immer wieder in Aussicht gestellt worden. Zeitgleich wurde allerdings der Verkehr auf der Strecke der Siemensbahn eingestellt, nachdem sich die Zahl der Nutzer im Laufe der Jahre immer weiter verringert hatte. Genau 13 Jahre zuvor war schon mit der durch Siemensstadt führenden Linie 55 die letzte Straßenbahn West-Berlins stillgelegt worden.

Einerseits machten die Veränderungen in Siemensstadt vor allem in den 1970er- und 1980er-Jahren vor dem Abriss einzelner Traditionsgebäude nicht halt, so des einstmaligen, im Krieg schwer beschädigten Kabelwerks Westend, des Wernerwerks und des Kleinbauwerks. Andererseits trugen Wiederaufbau- und Restaurierungsarbeiten dazu bei, dass viele der charakteristischen Konturen des Industrie- und Wohngebiets Siemensstadt erhalten blieben. 1994 und 1995 wurden zwölf Einzelgebäude und die wichtigsten Werksiedlungen und damit drei Viertel aller aus der Zeit vor 1945 stammenden Bauten unter Denkmalschutz gestellt. Siemensstadt bildete so eines der ausgedehntesten denkmalgeschützten Areale in Deutschland.

Für den Industriestandort Siemensstadt brachte der Prozess der Anpassung an den technologischen Wandel einen kontinuierlichen Aus- und Umbau der Produktions-, Forschungs- und Dienstleistungsinfrastruktur mit sich. Die zwischen 1958 und 1961 errichtete Parabelhalle des Hochspannungsprüffeldes am Siemens-Schaltwerk, das in den 1980er-Jahren gebaute Werk für elektronische Steuerungssysteme und die Softwareentwicklung seit den 1990er-Jahren waren Beispiele für bedeutende Neuerungen im Bereich der Elektrotechnologie, der Automatisierung und der industriellen Digitalisierung. Anders als in früheren Jahrzehnten, in denen anderen Firmen aus Platzgründen nur vereinzelt Gelände in Siemensstadt zur Verfügung gestellt worden waren, begann Siemens zudem, offensiv um die Ansiedelung anderer Unternehmen zu werben. Weiterhin eng blieben die Bezie-

hungen des Standorts Siemensstadt zu den Hochschulen und Forschungsinstituten der Region Berlin, Siemens behielt eine wichtige Rolle als Kooperationspartner und Drittmittelgeber.

Trotz aller Umbrüche ist Berlin mit mehr als 10.000 Mitarbeitern gegenwärtig größter Fertigungsstandort von Siemens weltweit, und das Unternehmen gehört heute zu den fünf größten Arbeitgebern der deutschen Hauptstadt. Der Produktionsschwerpunkt Siemensstadt wird durch die Bereiche Engineering, Forschung und Entwicklung, Aus- und Weiterbildung, Customer Service und Vertrieb ergänzt. Gerade in der jüngsten Zeit hat sich Siemensstadt – heute ein Ortsteil mit rund 12.500 Einwohnern, darunter vielen Siemens-Beschäftigten mit ihren Familien – als ein hochwertiger Standort erwiesen, der zu einer gewinnbringenden Verbindung von historischer Bedeutung und Zukunftspotenzial führen kann. Ihren sichtbaren Ausdruck findet diese fruchtbare Synthese im Projekt einer neuen »Arbeits- und Lebenswelt«, der größten Berliner Einzelinvestition in der Geschichte von Siemens. Auf einer Fläche von 70 Hektar sollen Modelle für eine innovative Integration von Produktion, Forschung, Arbeiten und modernen Wohnformen entwickelt werden. Die Geschlossenheit und zugleich campusartige Anlage von Siemensstadt bietet ideale Voraussetzungen für eine Ansiedelung und das Zusammenwirken von Unternehmen, Gründungszentren und wissenschaftlichen Einrichtungen.

Im Werner-von-Siemens-Center for Industry and Science, dem früheren Industrie- und Wissenschaftscampus Berlin (IWCB), kooperieren



am Rohrdamm über zwei Dutzend Partner im Bereich der Forschung. In unmittelbarer Nähe zu den Produktionsorten werden in Zusammenarbeit mit der Fraunhofer-Gesellschaft, der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung sowie der Technischen Universität Berlin technologisch neuartige Materialien und Antriebe erforscht. Auf dem Gelände des Dynamowerks startete im März 2019 außerdem das »A32 Entrepreneurs Forum Berlin Siemensstadt«. Unter dem Dach der historischen Industriearchitektur wurde damit auf rund 1.000 Quadratmetern ein Forum für ein gemeinsames Arbeiten und den kreativen Wissens- und Ideenaustausch zwischen Mitarbeitern von Siemens und Start-ups geschaffen.

Schließlich zählt die »neue Siemensstadt« nun auch zum Kreis der »Berliner Zukunftsorte«. Hierunter fallen in der Hauptstadt solche Standorte, die sich durch eine besonders enge Verknüpfung von Wirtschafts-, Forschungs- und

Technologieeinrichtungen auszeichnen. Sie tragen dazu bei, wissensorientierte Zukunftsindustrien für Berlin zu gewinnen und die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit der regionalen Wirtschaft zu stärken.

Genau 120 Jahre nach Inbetriebnahme des Kabelwerks Westend, des ersten Produktionsstandorts an den Nonnenwiesen, und wenige Jahre vor dem 125. Jubiläum des ersten Geländekaufs 1897 wird so nicht nur das besondere Verhältnis von Siemens zu Berlin neu gestärkt, sondern auch die traditionelle Zukunftsfähigkeit von Siemensstadt mit neuem Leben erfüllt.





# Anmerkungen

- 1 Osborn, Max: Die Peripherie Berlins. Was eine Rundfahrt zeigt ..., in: Ausstellungs-, Messe- und Fremdenverkehrs-Amt der Stadt Berlin (Hg.): Jeder einmal in Berlin. Offizieller Führer für Berlin und Umgebung und Potsdam und seine Schlösser, Berlin 1929, S. 53–58, hier S. 53ff.
- 2 Mosing: Siemensstadt. Die elektrische Metropolis, in: Der Anschluß. Zeitschrift für den Elektrohändler, Oktober 1931, S. 20–27, Zitat auf S. 22.
- 3 Siemens Historical Institute, Siemens-Archiv-Akte (im Folgenden SAA) F1781, Werner von Siemens an seinen Sohn Wilhelm, 13. 11. 1886.
- 4 Siemens, Georg: Geschichte des Hauses Siemens, Bd. 1: 1847–1903, München 1947, S. 259.
- 5 SAA 4.Lk 45, Denkschrift Carl Dihlmann »Bemerkungen zum eventuellen Preisgeben des Grundstücks am Nonnendamm«, 11. 3. 1898 (vollständiges Transkript in Ribbe, Wolfgang/Schäche, Wolfgang: Die Siemensstadt. Geschichte und Architektur eines Industriestandortes, Berlin 1985, S. 64–67).
- 6 SAA 67.Le 179, Charlottenburger Stadtsyndikus Maier, 5. 3. 1904, zit. nach Hengsbach, Arne: Planung und Erschließung der Siemensstadt 1897–1908 (im Auftrag der Zentralen Abteilung für Bauten u. Anlagen der Siemens AG), o. O. (Berlin) 1981, S. 22.
- 7 Archiv des Stadtgeschichtlichen Museums Spandau ASMS, Magistrat E6, Magistrat Charlottenburg an den Minister für öffentliche Arbeiten, Berlin, 21. 3. 1904.
- 8 ASMS, Magistrat E6, Protokoll einer Besprechung am 1. 4. 1908 mit Oberbürgermeister Schustehrus, Stadtbaurat Bredtschneider, Stadtsyndikus Maier, Wilhelm von Siemens, Alfred Berliner und Karl Janisch.
- 9 Friedrich-Ebert-Stiftung FES, Bibliothek, Vorwärts (online), <http://fes.imageware.de/fes/web/>, 7. 3. 1905 (abgerufen am 31. 10. 2019).
- 10 ASMS, Magistrat E6, Besprechung zwischen dem Charlottenburger Oberbürgermeister Schustehrus und Wilhelm von Siemens, 26. 1. 1908.
- 11 ASMS, Magistrat E21, Rede des Stadtverordneten Dr. Stemmer: Spandau und Groß-Berlin (Druckschrift), 17. 7. 1919.
- 12 Siemens, Georg: Geschichte des Hauses Siemens, Bd. 2: Technik als Schicksal 1903–1922, München 1949, S. 196.
- 13 SAA, Siemens-Mitteilungen Nr. 70, 1. Juli 1925, Hermann Schmitz: Siemensstadt, S. 2–3, Zitat auf S. 3.
- 14 Dihlmann, Carl: Die Fabrikbauten der Siemens & Halske A.-G. am Nonnendamm, in: Elektrotechnische Zeitschrift (Centralblatt für Elektrotechnik) 21 (1900), H. 24, S. 477–484, Zitat auf S. 480.
- 15 SAA, Siemens-Mitteilungen Nr. 167, November 1935, Hertlein, Hans: Baurat Janisch zum 65. Geburtstag, S. 238.
- 16 SAA, Siemens-Mitteilungen Nr. 128, Juni 1930, zit. nach 25 Jahre Siemensstadt, S. 20–21, hier S. 20.
- 17 SAA 33002, Vertrag Siemens & Halske und Siemens-Schuckertwerke mit der Stadtgemeinde Spandau (vertreten durch den Magistrat), 12. 12. 1907, § 7.
- 18 Siemens, Geschichte des Hauses Siemens, Bd. 2, S. 229.
- 19 Von der Werkstatt zur Werkstadt. Ursprung, Entwicklung und Gestalt des Siemens-Konzerns, o. O. 1930, S. 51.
- 20 Werner Siemens an Prof. [Rudolf] Gneist, 23. 2. 1888, zit. nach Ribbe/Schäche, Siemensstadt, S. 107.
- 21 Dihlmann, Fabrikbauten, S. 477.
- 22 Siemens, Carl Friedrich von: Die Bedeutung der Wohnungsfrage für die Industrie, in: Ders./Fritz Thielielcke/Erlich Leyser: Großstadt und Kleinhaus, Berlin 1917, S. 3–11., hier S. 8ff.
- 23 SAA 67.Lp 753, Siemen & Halske, Charlottenburger Werk, an den Verehrlichen Magistrat der Stadt Spandau zu Händen des Herrn Oberbürgermeister Költze, Hochwohlgeboren, 5. 11. 1900.
- 24 ASMS, Zeitungssammlung, Wegherr: Ein Morgenspaziergang auf dem Nonnendamm, in: Anzeiger für das Havelland, 23. 12. 1912, 1. Beilage.
- 25 SAA 4.Lf 874, Rede von Carl Friedrich von Siemens zum Richtfest der Siemens-Siedlung Hohenzollernkanal, 13. 4. 1935.
- 26 SAA, Siemens-Mitteilungen Nr. 175, Juli 1936, Siemensstadt ... ein Gespräch, S. 122–125, Zitat auf S. 125; SAA, Siemens-Mitteilungen Nr. 134, Oktober 1931, Siemensstadt als Bauausstellung, S. 2–5, Zitat auf S. 4.
- 27 Siemens an die Charlottenburger Stadtverwaltung, 5. 6. 1903, zit. nach Hengsbach, Arne: Siemensstädter Verkehrsgeschichte, in: Jahrbuch für brandenburgische Landesgeschichte 25 (1974), S. 94–124, hier S. 100f.
- 28 Zentrum für Berlin-Studien der Zentral- und Landesbibliothek Berlin ZLB, online, <https://www.zlb.de/fachinformation/spezialbereiche/berlin-studien/berlin-portal.html>, Amtlicher Bericht über die Verhandlungen der Charlottenburger Stadtverordneten-Versammlung in der öffentlichen Sitzung vom 20. Oktober 1909, Bericht des Petitionsausschusses über die Petitionen – Petition des Arbeiterausschusses der Siemens-Werke betr. Verkehrsverhältnisse am Nonnendamm; Berichterstatter Stadtv. Dr. Crüger, S. 414–416, hier S. 414 (abgerufen am 31. 10. 2019).
- 29 Eingabe von 1906, zit. nach Hengsbach, Arne: Die Siemensstadt im Grünen. Zwischen Spree und Jungfernheide 1899–1974, Berlin 1974, S. 13.
- 30 FES, Vorwärts (online), 5. 1. 1911, 2. Beilage (abgerufen am 31. 10. 2019).
- 31 ZLB, online, Amtlicher Bericht über die Verhandlungen der Charlottenburger Stadtverordneten-Versammlung in der

- öffentlichen Sitzung vom 9. Februar 1916, Antrag der Stadtv. Ahrens und Gen. betr. Verkehrsverhältnisse nach Si[e]mensstadt, S. 23–27, hier S. 23 (abgerufen am 31. 10. 2019).
- 32 Landesarchiv Berlin LArchB, Zeitungssammlung, Vorwärts, Nr. 27, 27. 1. 1918.
- 33 <https://www.reichstagsprotokolle.de>, Verhandlungen des Reichstags, 110. Sitzung, 16. 5. 1917, Abg. Stahl (abgerufen am 31. 10. 2019).
- 34 Prölss, Alfred: Der Bau der Zweigbahn Jungfernheide – Siemensstadt – Gartenfeld (Siemens-Bahn), in: Siemens-Jahrbuch 4 (1930), S. 493–538, Zitat auf S. 494.
- 35 LArchB A Rep. 230-02/A 106, Berliner Börsenzeitung, 10. 11. 1933, zit. in der Broschüre »Der Volkskanzler und Führer Adolf Hitler spricht vom Dynamowerk der Siemens-Schuckertwerke zum Deutschen Volke und der ganzen Welt. Der 10. November 1933 ein Ehrentag für Siemensstadt«.
- 36 SAA 4.Lf 792, Rede von Carl Friedrich von Siemens vom 14. 6. 1929.
- 37 Trendelenburg, Ferdinand: Aus der Geschichte der Forschung im Hause Siemens, Düsseldorf 1975, S. 265.
- 38 SAA 4.Lr 557-4, Eröffnungsansprache von Herrn Dr. Hermann von Siemens auf der Hauptversammlung am 15. Februar 1949 in Frankfurt am Main.
- 39 SAA A2120, Carl Friedrich von Siemens an Herrn Dr. von Buol, 22. 5. 1933.
- 40 SAA 11-75.1, Ernst von Siemens an Friedrich Carl Siemens, 9. 11. 1946.
- 41 Siemens, Geschichte des Hauses Siemens, Bd. 2, S. 231.
- 42 SAA, Siemens-Mitteilungen Nr. 134, Oktober 1931, Siemensstadt als Bauausstellung, S. 2–5, Zitat auf S. 2.
- 43 SAA, Siemens-Mitteilungen Nr. 175, Juli 1936, Siemensstadt ... ein Gespräch, S. 122–125.
- 44 SAA, Siemens-Mitteilungen Nr. 128, Juni 1930, Carl Friedrich von Siemens am 1. 4. 1930 anlässlich eines Festes zur Erinnerung an den Bezug der ersten Wohnungen am Nonnendamm am 1. 4. 1905, zit. S. 20–21.
- 45 Mosing, Siemensstadt, S. 21.
- 46 Internationales Arbeitsamt: Die Siemenswerke in Siemensstadt (Sonderdruck aus Studien über die Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern (»Studien und Berichte«, Reihe A, Nr. 33)), Genf 1930, S. 6.
- 47 Tiltman, Hubert Hessel: Slump! A Study of Stricken Europe To-Day, London 1932, zit. nach SAA, Siemens-Mitteilungen Nr. 140, Dezember 1932, Ein englischer Journalist besucht Siemensstadt, S. 5–6.
- 48 Rading, Adolf: Bebauungsplan Siemensstadt, in: Martin Wagner / Adolf Behne (Hg.): Das neue Berlin. Großstadtprobleme, ND Basel/Berlin/Boston 1988 (zuerst 1929), S. 60–61, Zitat auf S. 61.

# Literatur und Archive

## Auswahl Literatur

Boberg, Jochen / Fichter, Tilman / Gillen, Eckhart: Siemens und die Siemensstadt, in: Dies. (Hg.): Exerzierfeld der Moderne. Industriekultur in Berlin im 19. Jahrhundert (= Industriekultur deutscher Städte und Regionen, Berlin 1), München 1984, S. 148–155.

Dame, Thorsten: Elektropolis Berlin, Berlin 2014.

Feldenkirchen, Wilfried: Siemens 1918–1945, München 1995.

Hengsbach, Arne: Die Siemensstadt im Grünen. Zwischen Spree und Jungfernheide 1899–1974, Berlin 1974.

Hofmann, Wolfgang: Werner Sombarts Theorie der industriellen Städtebildung und die Entwicklung der Siemensstadt, in: Michael Grüttner / Rüdiger Hachtmann / Heinz-Gerhard Haupt (Hg.): Geschichte und Emanzipation, Frankfurt am Main 1999, S. 570–598.

Homburg, Heidrun: Rationalisierung und Industriearbeit. Arbeitsmarkt – Management – Arbeiterschaft im Siemens-Konzern Berlin 1900–1939 (= Schriften der Historischen Kommission zu Berlin, Bd. 1), Berlin 1991.

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

Sachse, Carola: Siemens, der Nationalsozialismus und die moderne Familie. Eine Untersuchung zur sozialen Rationalisierung in Deutschland im 20. Jahrhundert, Hamburg 1990.

Siemens, Georg: Geschichte des Hauses Siemens, Bd. 1–3: 1847–1903 / Technik als Schicksal 1903–1922 / Die Dämonie des Staates 1922–1945, München 1947/1949/1952.

Siemens Historical Institute (Hg.): Zukunft gestalten. Die Siemens-Unternehmer 1847–2018, Hamburg 2018.

Zöbl, Dorothea: Siemens in Berlin. Spaziergänge durch die Geschichte der Elektrifizierung, Berlin 2008.

## Archive und Bibliotheken

Landesarchiv Berlin

Archiv des Stadtgeschichtlichen Museums Spandau, Berlin  
Zentrum für Berlin-Studien in der Zentral- und Landesbibliothek Berlin

Siemens Historical Institute, Berlin

Bibliothek der Friedrich-Ebert-Stiftung, Bonn

### Herausgeber

Siemens Historical Institute, Berlin

### Konzept und Redaktion

Alexandra Kinter, Dr. Claudia Salchow,  
Dr. Ewald Blocher, Christoph Frank

**Autor** Dr. Martin Münzel

**Gestaltung** Lisa Neuhalfen, Berlin

**Litho** haustätter herstellung, Berlin

**Druck** PH. Reinheimer GmbH, Darmstadt

**Bindung** Conzella Verlagsbuchbinderei,  
Aschheim b. München

© 2019 Siemens Historical Institute, Berlin

### Bildnachweis

S. 10/11: Bildarchiv Preußischer Kulturbesitz /  
Neue Photographische Gesellschaft

S. 37: Bildarchiv Preußischer Kulturbesitz

S. 98 (unten): Deutsches Technik Museum Berlin

S. 99: Archiv für Kunst und Geschichte

S. 99/100: Archiv für Kunst und Geschichte

S. 104: Bildarchiv Preußischer Kulturbesitz /  
Fritz Eschen

Alle übrigen Abbildungen stammen aus den Beständen  
des Siemens Historical Institute; die Nutzungsrechte  
der Bilder liegen bei der Siemens AG München/Berlin.

Das Siemens Historical Institute erforscht die facettenreiche  
Geschichte des 1847 gegründeten Technologiekonzerns  
und macht sie einer breiten Zielgruppe zugänglich. Gemein-  
sam mit renommierten Partnern aus Wissenschaft und  
Forschung präsentiert es die wirtschaftliche, technische  
und soziale Entwicklung des Unternehmens. Das zentrale  
Archiv in der Berliner Siemensstadt führt das Wissen über  
die mehr als 170-jährige Geschichte und Entwicklung  
des Technologiekonzerns zusammen und dokumentiert  
sie anhand zahlreicher multimedialer Projekte.

Die Siemens-Geschichte im Internet:

[www.siemens.com/geschichte](http://www.siemens.com/geschichte)





Die Siemensstadt in Berlin ist untrennbar mit der Geschichte des weltweit agierenden Elektrokonzerns Siemens verbunden. Ab 1897 errichtete das Unternehmen hier einen modernen Industriestandort, der sich durch seine einzigartige Architektur und die gleichzeitig geschaffene Wohnbebauung auszeichnet. Die Broschüre unternimmt einen Streifzug von der Vorgeschichte der Siemensstadt im 19. Jahrhundert über ihre Blütezeit Anfang der 1930er-Jahre bis hin zu den gegenwärtigen Plänen einer neuen Siemensstadt.

**Martin Münzel**, Dr. phil., arbeitet als Historiker und im Archivverbandswesen in Berlin. Er hat insbesondere zur Geschichte von Unternehmern und Unternehmen, der deutsch-jüdischen Emigration und der deutschen Arbeitsministerien geforscht und publiziert.

Siemens Historical Institute  
ZEITREISEN – Band 1

