



HAMBURGER BAHNHOF / HAUPT- BAHNHOF / HUMBOLDTHAFEN

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

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

Baujahr / Bauherren

ab 1845 / u.a. Berlin-Hamburger-Eisenbahngesellschaft, Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, preußischer Staat, Deutsche Bahn

Architekten

u.a. Friedrich Neuhaus, Ferdinand Wilhelm Holz, Alfred Lent, Josef Kleihues, Peter Joseph Lenné, Meinhard von Gerkan

Denkmalschutz

Einzeldenkmale

Eigentümer heute

u.a. CA Immo Deutschland GmbH, Deutsche Bahn, Entwicklungsgesellschaften, öffentlich

Nutzung heute

Mobilität, Büro und Gewerbe, Kultur und Freizeit



© Andreas FranzXaver Süß

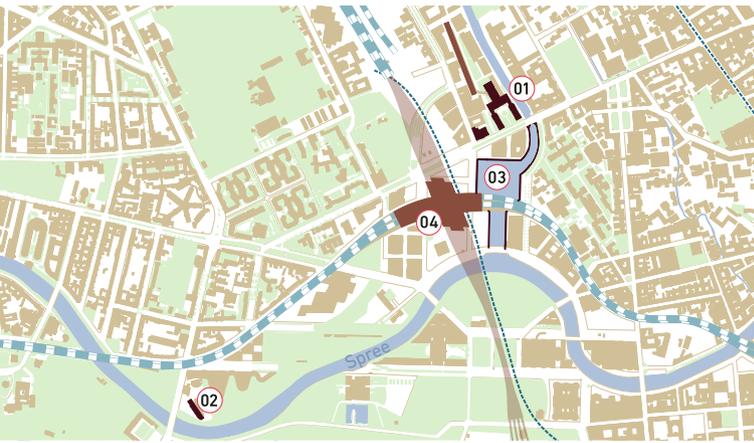
Außerhalb der Stadtmauer

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

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

Verbindung verschiedener Verkehrswege

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



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

Schiff und Schiene

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

Dornröschenschlaf

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

Ein neuer Hauptbahnhof für Berlin

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

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



Ruine des Lehrter Bahnhofs, 1957. © Gemeinfrei



Infos für Neugierige

Buchtipp
Preuß, Erich: Berlin Hauptbahnhof, Berlin 2006