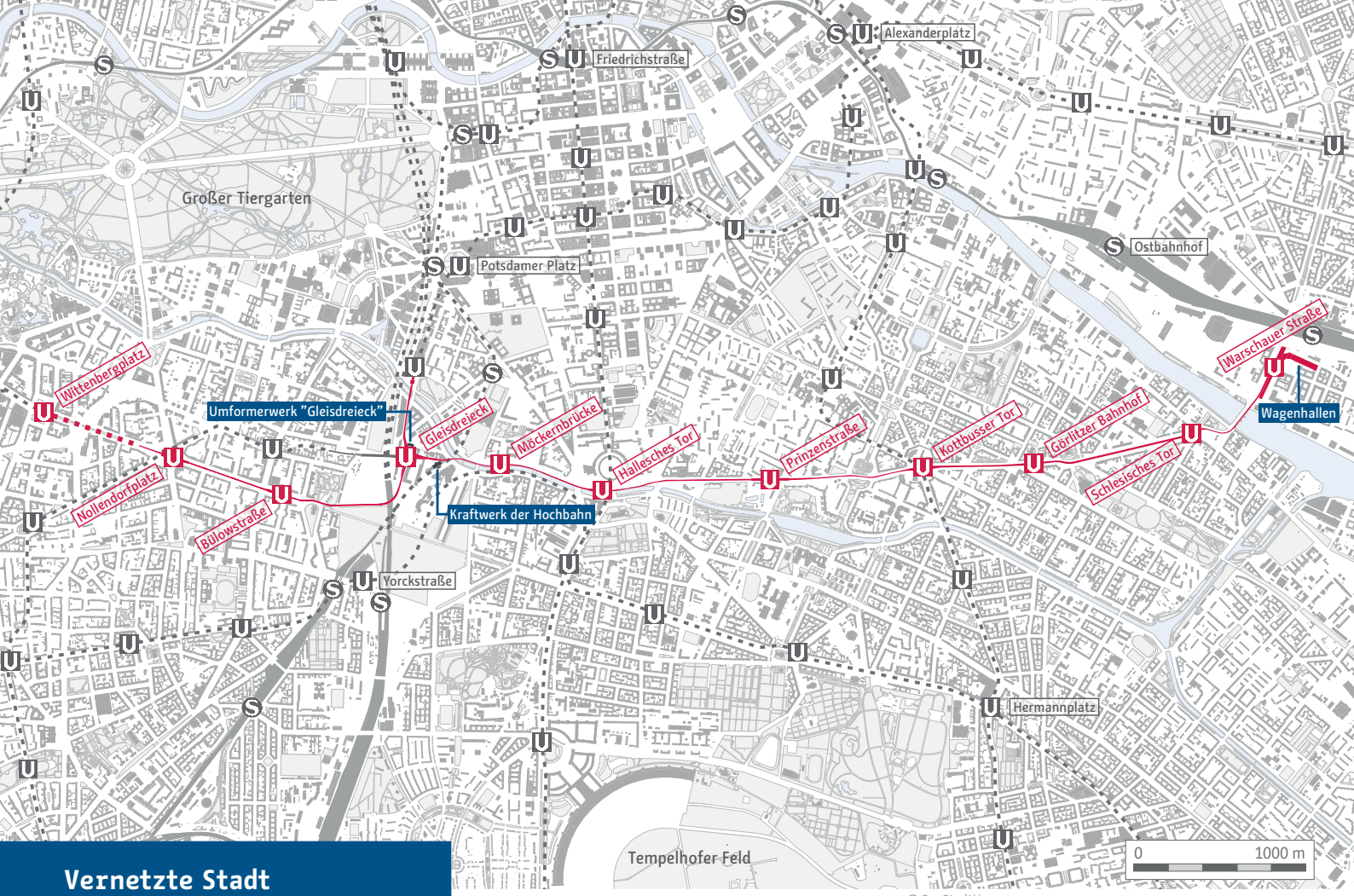

© SenStadtUm

Vernetzte Stadt

„Stammlinie“ der Berliner U-Bahn

Von der ersten Idee bis zur Realisierung der Berliner Hoch- und Untergrundbahn vergingen mehr als 20 Jahre. Doch Anfang 1902 nahm die erste deutsche U-Bahn ihren Betrieb auf und entwickelte sich schnell zu einem der wichtigsten Nahverkehrsmittel in Berlin. Die Ausführung der Stammlinie als Hochbahn war dabei nicht unumstritten, und einige Anwohnerinnen und Anwohner forderten sogar den Abbruch der gerade erst gebauten Viaduktstrecke. Heute sind die oberirdischen Abschnitte der Stammlinie untrennbar mit dem Berliner Stadtbild verbunden und ein bedeutendes Zeugnis für die Entwicklung Berlins zur Elektropolis.

© Siemens-Archiv München

Bereits 1880 stellte Siemens erste Pläne für ein neues, innerstädtisches Schnellverkehrsmittel vor – dann folgten lange Diskussionen und Verhandlungen, bis 1896 mit dem Bau der ersten Strecke begonnen wurde. Zwischenzeitlich sammelte Siemens Erfahrungen mit dem Bau der Untergrundbahn „Földalatti“ in Budapest, die nach der „Röhrenbahn“ in London und einer kleinen Tunnelbahn in Istanbul als drittälteste U-Bahn der Welt gilt.

Der lange Weg zur Berliner U-Bahn

Durch das Projekt in Budapest und die 1881 in Lichterfelde eingesetzte elektrische Trambahn profilierte sich das Unternehmen weiter, und als schließlich in Berlin der Bau der Schnellbahn begann, konnte es auf den gesammelten Bau- und Betriebserfahrungen aufbauen. Die Berliner „Stammlinie“ wurde von der Warschauer Brücke bis zum Nollendorfplatz als Hochbahn auf einem Viadukt und von dort in Richtung Charlottenburg unterirdisch weitergeführt. Für die Stromversorgung entstand ein eigenes Gleichstromkraftwerk in der Trebbiner Straße, neben dem die Bahntrasse durch eine Hausdurchfahrt geführt wurde.

Heftige Kritik

Einen Rückschlag erhielt das von Siemens und der Deutschen Bank vorangetriebene Projekt, als die ersten Viadukte und Bahnhöfe fertiggestellt waren. Als neue und prägende Elemente im Straßenraum lösten die nüchternen Ingenieursbauten heftige Kritik aus. An den bis dahin fertiggestellten Anlagen ließ sich auch mit nachträglich angebrachten Schmuckelementen kaum noch etwas ändern. Für alle weiteren Streckenabschnitte des Viadukts und die vornehmlich im Westabschnitt noch nicht ausgeführten Bahnhöfe suchte die Bauabteilung des Unternehmens nun die Zusammenarbeit mit renommierten Architekten, die für eine höhere Akzeptanz der Hochbahn sorgen sollten.

Architektur als Botschaft

Von den einfachen Stationen der ersten Generation, wie sie sich an der Warschauer Brücke oder mit dem Görlitzer Bahnhof erhalten haben, heben sich die Bahnhöfe der zweiten Bauphase deutlich ab. Als eine der eindrucksvollsten Stationen zeigt der von Bruno Möhring gestalte Bahnhof Bülowstraße, wie weit die „Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen“ bereit war zu gehen, um ihr Projekt nicht am Widerstand der Kritiker scheitern zu lassen. Der aus dem Wettbewerb von 1897 siegreich hervorgegangene Entwurf Möhrings wurde mit einigen Änderungen ausgeführt, und der Bahnhof und die angrenzende Brücke über die Potsdamer Straße gingen 1902 zeitgleich mit der Stammlinie in Betrieb.

Alfred Grenander

Den größten Einfluss auf die architektonische Ausgestaltung der Berliner Hoch- und Untergrundbahn gewann der aus Schweden stammende Architekt Alfred Grenander. Um 1900 mit ersten Entwürfen von der Hochbahngesellschaft beauftragt, gestaltete er bis 1931 den größten Teil der Bahnhöfe bis hin zur Aufwertung der Züge. Von ihm stammt zum Beispiel auch das Empfangsgebäude am Wittenbergplatz, das 1911-13 im Zuge der Erweiterung des Bahnhofs auf drei Linien entstand. Bis dahin zweigleisig angelegt, war der Bahnhof im März 1902 als erste Station auf dem unterirdisch geführten Streckenabschnitt eröffnet worden.

Geteiltes Netz

Mit dem Bau der Berliner Mauer 1961 erfuhr die Geschichte der Stammlinie einen tiefen Einschnitt. Die heutige U1 wurde auf der Oberbaumbrücke getrennt und verkehrte nur noch bis zum Bahnhof Schlesisches Tor. Der im Ostteil der Stadt gelegene Endbahnhof Warschauer Straße wurde funktionslos. 1977 unter Denkmalschutz gestellt, blieb er jedoch weitgehend im Originalzustand erhalten. Die heutige U2 wurde im Bereich des Potsdamer Platzes durchtrennt; die Westlinie endete im Gleisdreieck, die Ostlinie in der heutigen Station Mohrenstraße.

Aufgrund des schwindenden Fahrgastaufkommens wurde 1972 auch der Streckenabschnitt zwischen Gleisdreieck und Wittenbergplatz eingestellt und zu einem urbanen Experimentierfeld: Im U-Bahnhof Nollendorfplatz dienten ausgemusterte U-Bahnwagen als Verkaufsraum für einen Flohmarkt; in der Station Bülowstraße etablierte sich ein Türkischer Basar. Zwischen beiden Stationen pendelte seit 1978 eine historische Straßenbahn auf den alten Hochbahngleisen.

Aktives Denkmal

Nach dem Mauerfall wurden die unterbrochenen Teilstücke bis 1995 wieder hergestellt und die Anlagen der Hochbahn schrittweise saniert. Die Bahnhöfe und Streckenabschnitte von der Warschauer Straße bis nach Ruhleben stehen seit 1995 unter Denkmalschutz. Heute besitzt die „Stammlinie“ wieder eine zentrale Bedeutung für den Berliner Nahverkehr.

Text: Thorsten Dame, Nico Kupfer
Redaktionsstand: Januar 2014

© Andreas Muhs

© Siemens-Archiv München

© BVG-Archiv

Titelbild: Der Hochbahnviadukt verlässt kurz hinter der Station Hallesches Tor den Landwehrkanal und taucht in die Häuserschlucht der Gitschiner Straße ein. Aufnahme von 1902

Der Görlizer Bahnhof ist ein typisches Beispiel für die nüchterne erste Generation der Berliner Hochbahnhöfe.

Die im Jugendstil errichtete Haltestelle Bülowstraße gehört zur zweiten Generation der Bahnhöfe auf der Berliner Stammlinie. Aufnahme von 1902

Der Hochbahnhof Nollendorfplatz wurde zu West-Berliner Zeiten als Flohmarkt genutzt.

Infos für U-Bahn-Freunde

Buchtipp: Hattig, Schipporeit: Großstadt-Durchbruch. Pioniere der U-Bahn. Photographien um 1900, Berlin 2002

Berliner U-Bahn-Museum im Bahnhof „Olympiastadion“ der U2, www.ag-berliner-u-bahn.de

www.stadtentwicklung.berlin.de
www.industrie-kultur-berlin.de

bzi Berliner Zentrum für Industriekultur
Europäische Union „Investition in Ihre Zukunft“ Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFRE ...eine Chance durch Europa!
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
be Berlin