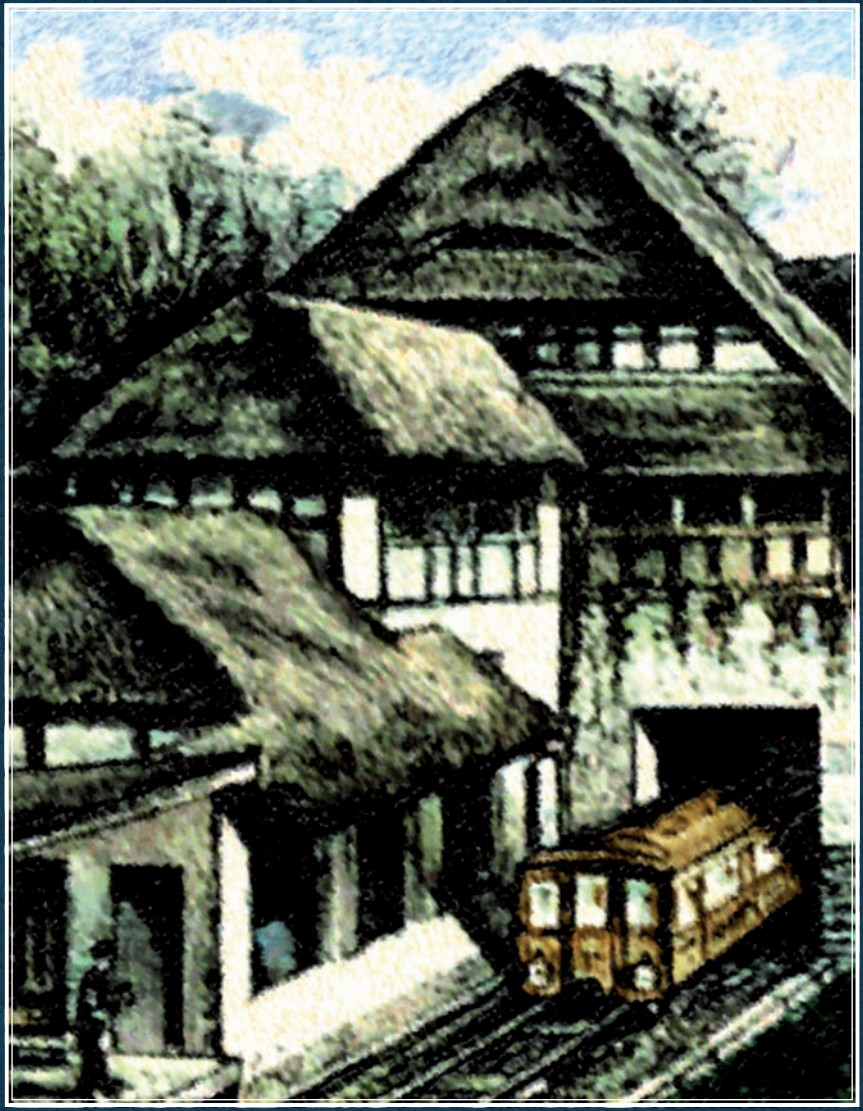
edition.epilog.de

Die Untergrundbahn nach Dahlem und Westend



Paul Wittig ▪ Johannes Bousset
Gustav Kemmann ▪ Alfred Grenander

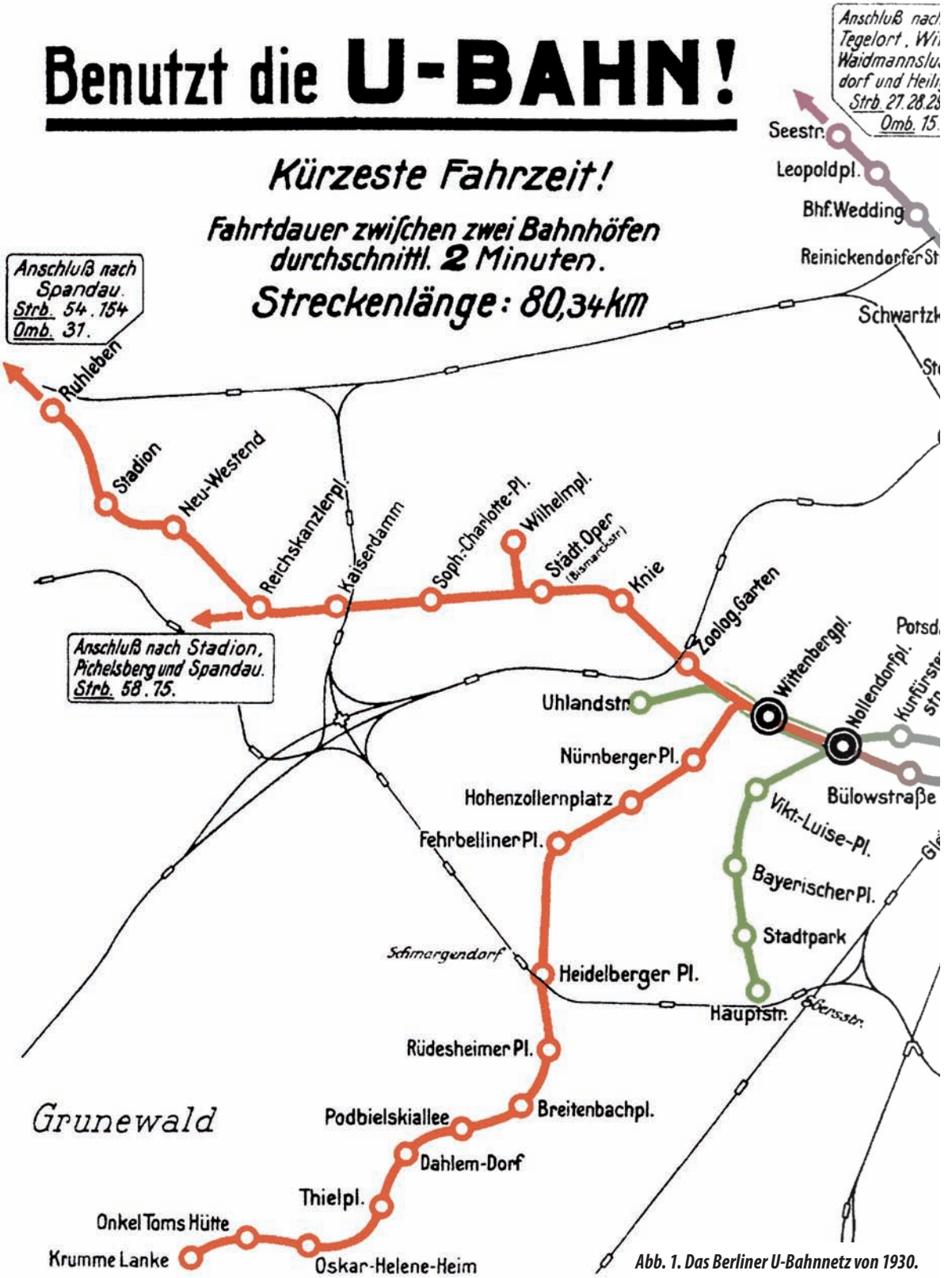


Abb. 1. Das Berliner U-Bahnnetz von 1930.

Paul Wittig ▪ Johannes Bousset ▪ Gustav Kemmann ▪ Alfred Grenander

Die Untergrundbahn nach Dahlem und Westend

EPILOG LESEPROBE

Zeitreisen zur Kultur + Technik
Herausgegeben von Ronald Hoppe
edition.epilog.de

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über http://dnb.dnb.de abrufbar

© copyright 2023 by edition.epilog.de • Alle Rechte vorbehalten

Ausgewählt, redigiert und gestaltet von Ronald Hoppe
Herstellung und Verlag: BoD – Books on Demand, Norderstedt

ISBN: 978-3-7578-8381-2

Inhalt

7 **Die neuen Strecken in Charlottenburg**
Polytechnisches Journal • 1906

13 **Der Abzweigungsbahnhof Bismarckstraße**
Heinrich Schmidt • 1906

19 **Zur Eröffnung der Untergrundbahn nach Westend**
Paul Wittig • 1908

32 **Die Südwestschnellbahnen**
Gustav Kemmann • 1909

38 **Die Untergrundbahnen der Berliner westlichen Vororte**
Elektrotechnische Zeitschrift • 1909

40 **Zur Geschichte der Südwestschnellbahnen**
Gustav Kemmann • 1909

50 **Die Überbauung der Untergrundbahn durch das Deutsche Opernhaus**
Otto Leitholf • 1913

55 **Die Eröffnungsfeier der neuen Groß-Berliner Schnellbahnen**
v. Mühlenfels • 1913

65 **Die Schnellbahnen vom Wittenbergplatz nach Wilmersdorf-Dahlem und zum Kurfürstendamm**
Elektrische Kraftbetrieb und Bahnen • 1913

75 **Die Erweiterungen im Westen Berlins**
Johannes Bousset • 1914

95 **Grundwasser-Absenkungen für den Untergrundbahnbau in Berlin und Umgegend**
Fritz Bergwald • 1917

99 **Die Verlängerung der Berliner Schnellbahn Thielplatz – Krumme Lanke**
Alfred Wedemeyer • 1930

109 **Neue Untergrundbahnhöfe in Charlottenburg und Zehlendorf**
Alfred Grenander • 1930

Editorische Anmerkungen

Die Beiträge dieses Buches erschienen über einen Zeitraum von rund 25 Jahren in verschiedenen Fach- und Publikumszeitschriften. Für diese Ausgabe wurden die Originaltexte in die aktuelle Rechtschreibung umgesetzt und behutsam redigiert. Längenangaben und andere Maße wurden gegebenenfalls in das metrische System umgerechnet.

Einige der im Text erwähnten Straßen und Bahnhöfe wurden umbenannt:

Alsenstraße	>	Fischerhüttenstraße
Auguste-Viktoria-Platz	>	Breitscheidplatz
Bhf. Zehlendorf-Mitte	>	Berlin-Zehlendorf
Bhf. Zehlendorf-West	>	Mexikoplatz
Kaiserallee	>	Bundesallee
Knie	>	Ernst-Reuter-Platz
Königsweg	>	Wundtstraße
Kronprinzenallee	>	Clayallee
Nettelbeckstraße	>	An der Urania
Platz B (Westend)	>	Theodor-Heuss-Platz
Platz F (Westend)	>	Brixplatz
Reichskanzlerplatz	>	Theodor-Heuss-Platz
Schlesischer Bahnhof	>	Ostbahnhof
Seeparkbrücke	>	Barbrücke
Sesenheimer Str. (nördlicher Abschnitt)	>	Richard-Wagner-Straße
Spandauer Straße (Zehlendorf)	>	Onkel-Tom-Straße
Straße 7a (Westend)	>	Reichsstraße
U-Bhf. Stadion	>	Olympia-Stadion
U-Bhf. Warschauer Brücke	>	Warschauer Straße
Wilhelmplatz	>	Richard-Wagner-Platz

Der hier beschriebene U-Bahnhof **Bismarckstraße** trägt heute den Namen ›Deutsche Oper‹. Der jetzige U-Bahnhof Bismarckstraße wurde 1978 eröffnet.

Die neuen Strecken in Charlottenburg

Polytechnisches Journal • 3.3.1906

Vor einem Kreis von Fachleuten fand kürzlich eine Besichtigung der Erweiterungsstrecken der Berliner Hoch- und Untergrundbahn in Charlottenburg statt. Dem bei dieser Gelegenheit Gesehenen und Gehörten sind nachstehende Angaben über den äußerst interessanten Bau entnommen, die in der Voraussetzung mitgeteilt seien, dass jeder weitere Ausbau einer Verkehrseinrichtung, wie der Berliner Hoch- und Untergrundbahn, in Hinsicht auf die heutzutage so oft erörterten Berliner Verkehrsfragen für Laien und Fachleute sowohl ein allgemein-technisches wie auch verkehrstechnisches Interesse haben dürfte.

Wenn die neue Strecke – wie wir weiter unten sehen werden – in teilweise noch wenig bebaute Gegenden Charlottenburgs und Westends führt und somit mangels eines ausreichenden Verkehrs eine Ertragsfähigkeit dieser Teile der neuen Bahn zunächst nicht sicher ist und wohl auch nicht erwartet wird, so muss für die Gesellschaft für Hoch- und Untergrundbahnen eine bestimmte Veranlassung vorgelegen haben, die Strecke dennoch so weit auszubauen. Und in der Tat ist hierbei die Gesellschaft einem ihr von drei Seiten nahegelegten Wunsch gefolgt. Zunächst ist es der preußische Fiskus, der eine Verbindung der in Frage stehenden Gebiete mit dem Innern der Reichshauptstadt – und zwar in Anlehnung an die vom Kaiser angeregte und teilweise schon ausgeführte sogen. Heerstraße Berlin – Döberitz – wünscht; sodann muss die Gemeinde Charlottenburg ein lebhaftes Interesse an einer Verkehrsverbindung der bisher nur wenig oder gar nicht vom Verkehr berührten Gegenden von Witzleben, des Königsweges usw. haben, wodurch eine weitere Möglichkeit der

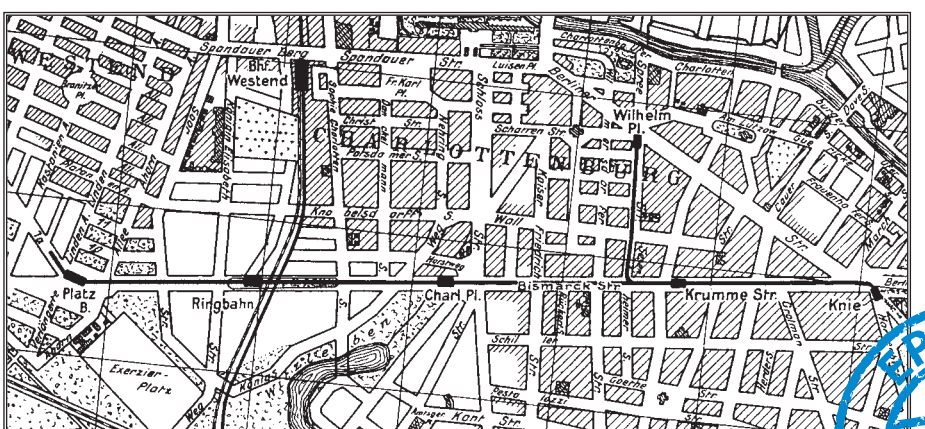


Abb. 2. Die neuen Strecken der Berliner Hoch- und Untergrundbahn in Charlottenburg.

EPILOG LESEPROBE

Abb. 14. Der Reichskanzlerplatz mit den Eingangsportalen der Untergrundbahn fotografiert von Waldemar Titzenthaler im Jahr 1907.

Paul Wittig

Zur Eröffnung der Untergrundbahn nach Westend

Überblick über Vorgeschichte und Bauausführung der Bahn

Festschrift • 16.3.1908

Mit der Neuschaffung des Deutschen Reiches wurde Berlin Reichshauptstadt und Weltstadt zugleich. Sein Wachstum vollzog sich in neuen Formen zu ungeahnter Ausdehnung. Eine Zone neuer Wohnstätten nach der anderen legte sich um den bebauten Kern der Stadt herum und erweiterte die geschlossene Bebauungsfläche unaufhaltsam nach außen. Die Nachbargemeinden und die zahlreichen Vorortinseln wurden von den Armen der Weltstadt umfangen. So wurden die ehemals von Berlin abgetrennt gelegenen Gemeinwesen, wie Charlottenburg, Wilmersdorf, Rixdorf, Reinickendorf, Gesundbrunnen und viele andere räumlich ganz mit Berlin verschmolzen, während gleichzeitig die große Mehrzahl der Außenvororte, unter denen Lichterfelde, Steglitz, Zehlendorf genannt sein mögen, aus kleinen Anfängen den lebhaftesten Aufschwung nahmen.

Angesichts solcher Entwicklung ist die Tatsache auffallend, dass die in den 1860er Jahren von Werckmeister und Quistorp mit den größten Hoffnungen begründete Kolonie Westend trotz ihrer landschaftlich und hygienisch so sehr bevorzugten Lage von dem allgemeinen Aufschwung fast unberührt blieb. Sucht man nach einer Erklärung dafür, so ist sie nur in dem Umstand zu finden, dass es der Kolonie für eine gedeihliche Entwicklung an der wichtigsten Vorbedingung, nämlich an leistungsfähigen Verkehrsverbindungen, fehlte.

Abb. 15. Anfang der Untergrundbahn am Nollendorfplatz.

Die Abgeschiedenheit, die nach Ansicht der Begründer der Reiz der Kolonie sein sollte, wurde ihr Verhängnis. Lange Zeit war die alte Heerstraße, die seitlich an der Kolonie vorbeiführende Spandauer Chaussee, der einzige Verkehrsweg, der die Verbindung mit Charlottenburg und Berlin vermittelte. Die Lehrter Bahn ließ die Kolonie seitwärts liegen, aber auch der Hinzutritt der Stadt- und Ringbahn vermochte an den Verhältnissen Westends nichts Wesentliches zu ändern, da dieses Verkehrsmittel die Westender Höhe mied und der am Fuße der Kolonie angelegte Bahnhof eine für die Westendbewohner unbequeme Lage

Abb. 16. Eingangsportal und Bahnsteig des Abzweigebahnhof Bismarckstraße.

hatte. Auch die den Spandauer Berg hinaufführende Straßenbahn konnte wirksame Abhilfe nicht schaffen.

Während andere, selbst viel später als Westend begründete Kolonien in der Berliner Umgebung, wie Halensee, Grunewald, und neuerdings Nikolassee, kräftig aufblühen, blieb Westend infolge seines Mangels an guten Verbindungen eine stille Oase. An Vorschlägen, Verkehrsverbesserungen zu schaffen, insbesondere einen direkten Straßenzug zwischen Westend und dem mächtig anwachsenden Charlottenburg herzustellen und weiter auszubauen, hat es zwar nicht gefehlt, doch schienen die Schwierigkeiten einer solchen Anlage unüberwindlich.

Der Initiative Kaiser Wilhelms II. blieb es vorbehalten, der lange zurückgehaltenen Entwicklung nicht bloß von Westend, sondern gleichzeitig des ganzen westlich davon gelegenen Gebietes bis zur Havel durch eine Straßenverbindung größten Stils zum Durchbruch zu verhelfen, welche als die unmittelbare Verlängerung der Straße Unter den Lin-

Abb. 17. Querschnitt durch die Bismarckstraße.

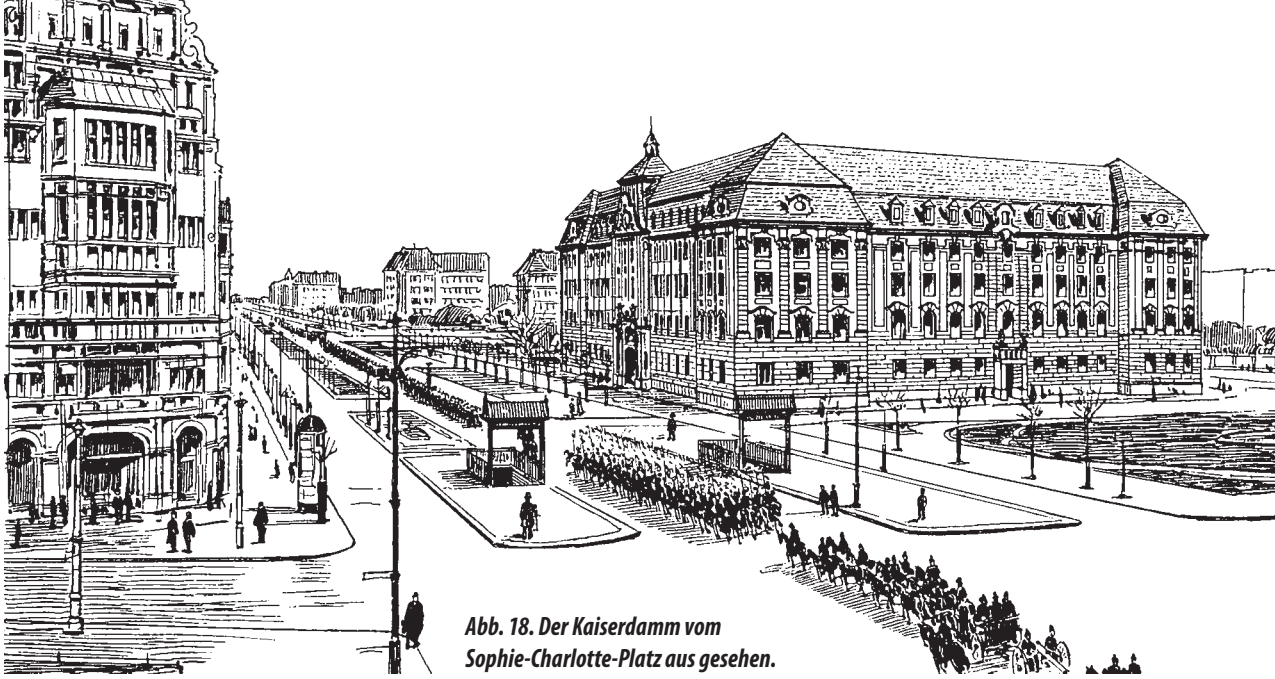


Abb. 18. Der Kaiserdamm vom Sophie-Charlotte-Platz aus gesehen.

den und der Charlottenburger Chaussee sich im Zug der Bismarckstraße in gerader Linie bis zur Havel erstreckt und darüber hinaus bis zum Döberitzer Truppenübungsplatz fortsetzt.

Auf das unmittelbare Eingreifen von allerhöchster Stelle ist es zurückzuführen, dass die Stadt Charlottenburg es übernahm, die bestehende schmale Bismarckstraße zu einer 50 m breiten Hauptstraße umzugestalten und sie in dieser Breite bis auf die Höhe von Westend und weiterhin bis zur Weichbildgrenze auszubauen.

Am 28. Mai 1902 wurde von der Stadtgemeinde Charlottenburg der Beschluss gefasst, der kaiserlichen Idee Folge zu geben und den Erweiterungsbau der Bismarckstraße auszuführen. Sie konnte sich zu dieser Aufgabe um so leichter entschließen, als ihr eine wesentliche Beihilfe durch Überlassung fiskalischen Geländes östlich der Spandauer Verbindungsbahn zu günstigen Bedingungen gewährt wurde. Die Verbreiterung der Bismarckstraße durch Niederlegen der südlichen Häuserflucht bis zum Sophie-Charlotte-Platz wurde noch im selben Jahre eingeleitet. Im weiteren Verlauf ist die Straße unter dem Namen ›Kaiserdamm‹ mit einer breiten Brücke über die Ringbahn und nach Westend über den Reichskanzlerplatz bis an die Spandauer Bahn geführt. Jenseits der Charlottenburger Gemarkungsgrenze durchschreitet die Straße den Grunewald, biegt dann zur Havel ab, durchquert den Stößensee und endet in ihren letzten Teilen in dem Gelände des Döberitzer Heerlagers.

Die Einteilung der Straße ist in *Abb. 17* gezeigt. Die Bürgersteige umschließen drei Fahrdämme, die auf der Südseite durch einen Reitweg und auf der Nordseite durch einen Straßenbahnweg getrennt sind.

Während dieses große Unternehmen Gestalt gewann, war in den Kreisen der Deutschen Bank der Plan gereift, größere Landgebiete, welche die alte Westendkolonie östlich, südlich und westlich

EPILOG LESEPROBE

Gustav Kemmann

Zur Geschichte der Südwestschnellbahnen

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen • 6.10.1909

Seit Jahren bewegt sich in Berlin die Schnellbahnfrage um einen einzigen Teil des Großstadtgebiets, nämlich den Südwesten, das Gebiet zwischen der Potsdamer Bahn und der Stadtbahn, entsprechend etwa einem Kreisausschnitt, der einen Zentriwinkel von wenig mehr als 45° darstellt. Wie vordem von den Tunnelprojekten der Großen Berliner Straßenbahn, so wird heute die Tagespresse beherrscht von den Schnellbahnplänen der südwestlichen Gemeinden; von einem Schnellbahnbedürfnis in den sonstigen Groß-Berliner Gebieten ist weniger die Rede. Wenn alle für diese, allerdings wohlhabendste, Gegend Berlins geplanten Schnellbahnen zur Ausführung kämen, würde sie mit derartigen Bahnen geradezu übersät erscheinen; wie einstmals in London, gibt es auch hier kaum noch eine Richtung, die nicht auch durch irgendein Schnellbahnprojekt gedeckt würde.

Aber nicht allein die Fülle der Projekte, auch der dadurch hervorgerufene Streit aller gegen alle hat die weiteste Aufmerksamkeit, sogar des Auslandes, auf sich gezogen. An den Südwestprojekten sind hauptsächlich drei Gemeinden beteiligt. Man weiß, dass es schon einer Gemeinde schwerfällt, in Verkehrsdingen Fortschritte zu erzielen; sind an den Verkehrsangelegenheiten aber zwei, gar drei Gemeinden beteiligt, so wachsen die Schwierigkeiten ins Unendliche.

Als die Mitteilungen über die Südwestschnellbahnen[1] erschienen, handelte es sich um zwei Bahnen, die Schöneberger Bahn und die Erweiterungslinie der Hochbahn zum Nürnberger Platz, die den viergleisigen Ausbau der am stärksten belasteten Strecke des Liniennetzes der Hochbahngesellschaft zwischen dem Gleisdreieck und dem Wittenbergplatz bezweckt und mit der auch das seit jeher als unzweckmäßig erkannte Gleisdreieck beseitigt werden soll. An die Erweiterungs- oder Verstärkungslinie *(Abb. 42 – 44)* schließen sich am Nürnberger Platz die Wilmersdorfer und Dahlemer Bahnen, die der Hochbahngesellschaft in Betriebspacht gegeben werden, derart an, dass die Züge der Hochbahn auf diesen Fortsetzungen einfach weitergehen. Von dem Gedanken, eigene Züge einzurichten, haben die beiden Gemeinden vollständig abgesehen; es ist ein Betriebsverhältnis geschaffen, das der englischen *›Lease‹* gleichkommt.

Die Verhältnisse schienen vollständig geordnet und nur noch der Zustimmung Charlottenburgs zur Benutzung der auf ihrem Gemeindegebiet liegenden Straßenabschnitte sowie der behördlichen Genehmigung bedürftig, als plötzlich die Gemeinde Charlottenburg selbst ein Schnellbahnprojekt in die Verhandlungen warf, das geeignet gewesen wäre,

1) siehe Seite 32.

den hochbahnseitigen Plan der Verstärkungslinie in störendster Weise zu beeinflussen und damit auch die Wilmersdorfer Bahn zu vereiteln. Schon die Linienführung der Charlottenburger Bahn war nicht recht verständlich: sie sollte *(Abb. 42)* vom Gebiet der auf dem Subventionswege, mit teilweiser Unterstützung von Charlottenburg selbst, zustande gebrachten Westend-Untergrundbahn ausgehen, unter der Stadtbahn am Bahnhof Charlottenburg her zum Kurfürstendamm geführt werden, dann sich neben die bestehende Untergrundbahn in der Tauentzien- und Kleiststraße legen *(zu vgl. auch Abb. 44)*, indem sie die von den Behörden verlangte Auflösungslinie des Gleisdreiecks aus dieser Straße beiseiteschob; sodann sollte sie sich mit der Schöneberger Bahn vereinigen und gemeinsam mit dieser der inneren Stadt zusteuern. Auf diese Weise hätte sich die Charlottenburger Linie überall vom Verkehr bestehender Linien ernährt, ohne eine selbstständige verkehrswirtschaftliche Bedeutung zu erlangen. An der Stelle, wo sich die Charlottenburger mit der Schöneberger Bahn vereinigte, sollte nach Charlottenburger Ratschluss, ohne Rücksicht darauf, dass die Auflösung der durchaus unzweckmäßigen bestehenden Linienverkettung im Gleisdreieck durch behördliche Auflage erfolgen musste, eine andere große Linienverkettung neu geschaffen werden: Charlottenburger Züge sollten beliebig in die Hochbahnlinien hinein nach dem Zentrum Berlins und der Warschauer Brücke oder auf der Schöneberger Bahn ins Stadtinnere weiterfahren können. Ebenso sollten die Schöneberger Züge beliebig entweder in die Hochbahn oder ins Stadtinnere gelangen können: der Plan eines reinen Hin und Her von Zügen, dessen Eigenart noch weiter dadurch erläutert wird, dass die Gemeinde Charlottenburg nicht etwa davon ausging, dass die Hochbahngesellschaft den Betrieb auf ihrer, der Charlottenburger Linie mit übernahm, ebenso wenig wie nach Lage der Verhandlungen auch auf der Schöneberger Bahn, sondern dass die fremden Züge, nämlich die der Charlottenburger wie der Schöneberger Bahn, in den Betrieb der Hochbahn hinein-

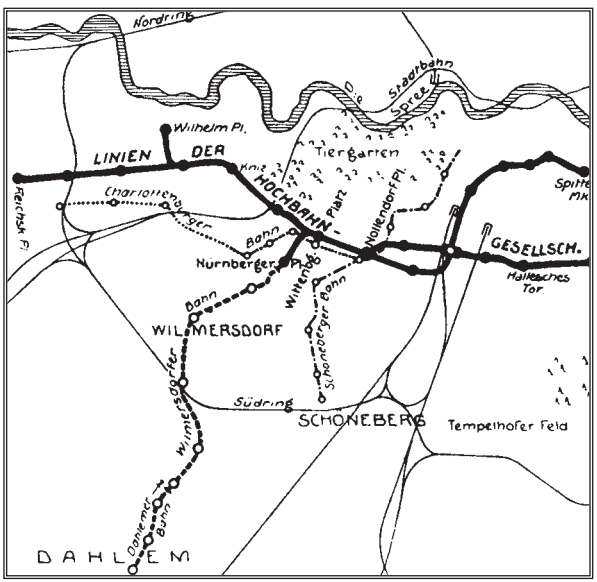


Abb. 42. Geplante Berliner Schnellbahnen .

geschickt werden sollten, mit anderen Worten: Charlottenburg beanspruchte auf der Hochbahn das Recht, sogenannte *›Running Powers‹* ausüben zu dürfen, während Wilmersdorf und Dahlem sich mit einer *›Lease‹* begnügt hatten. Dass der Frage des Tarifwesens, die sich jedem Eisenbahnfachmann hierbei ohne weiteres aufdrängen würde und die auf die Plangestaltung einen durchgreifenden Einfluss ausüben muss, erst recht keinerlei Beachtung zuteil wurde, kann nicht wundernehmen.

EPILOG LESEPROBE

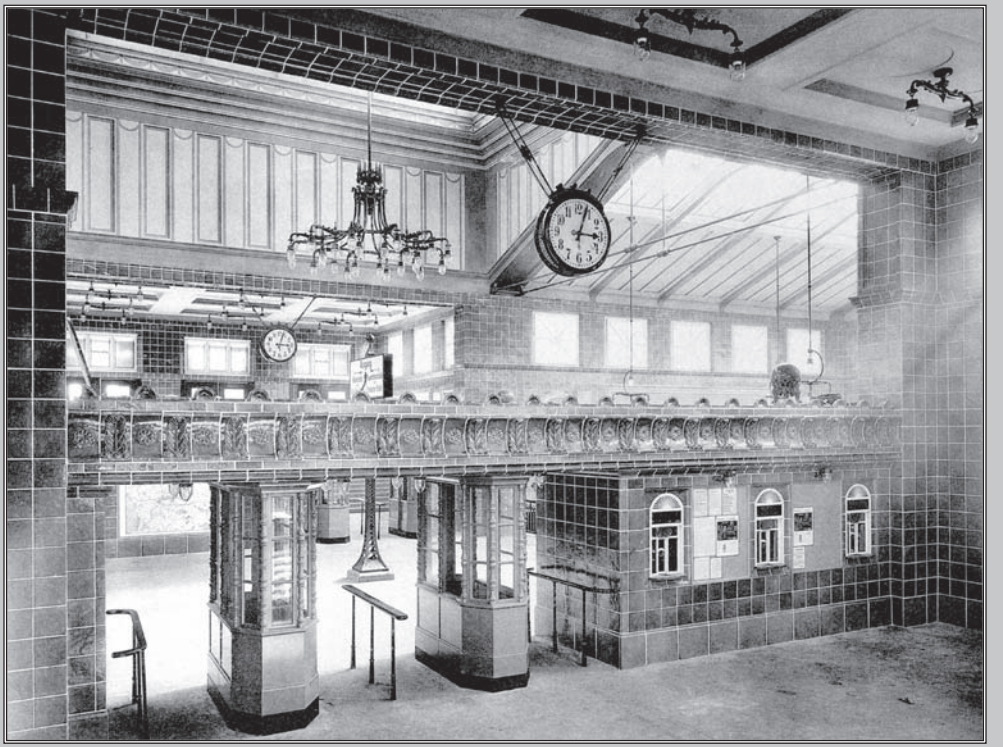


Abb. 72. Blick in die Halle des Untergrundbahnhof Wittenbergplatz 1913. Architekt: Alfred Grenander.

Abb. 73. Eröffnung des Bahnhof Stadion am 8. Juni 1913.

Johannes Bousset

Die Erweiterungen im Westen Berlins

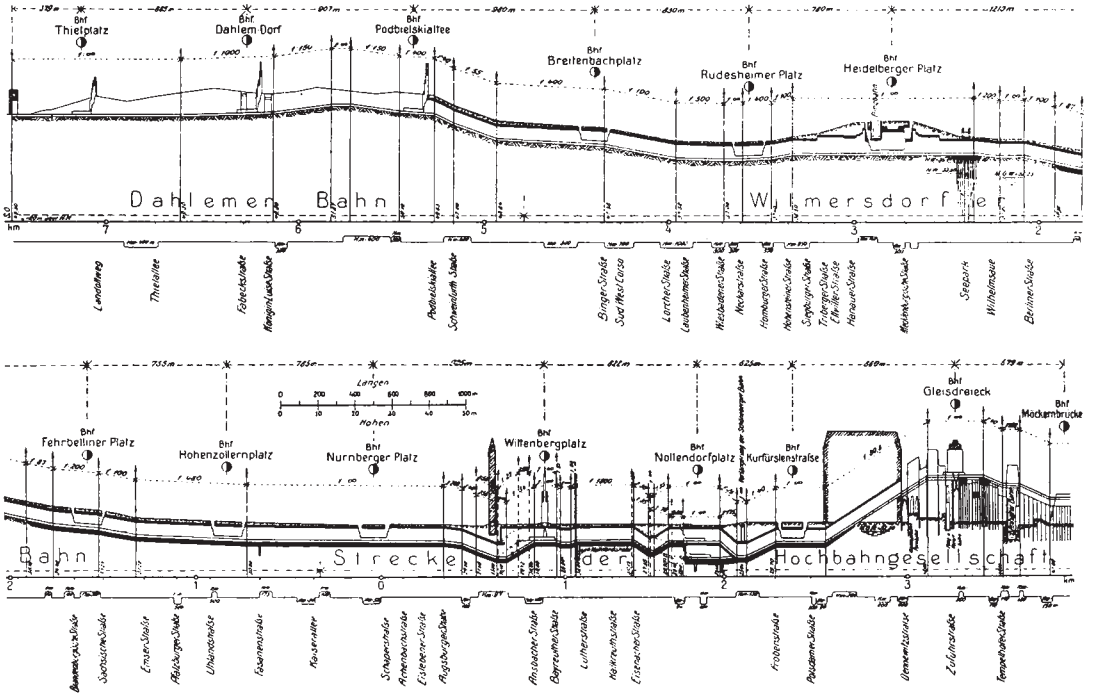
Zentralblatt der Bauverwaltung • 1914

Seit ihrem Bestehen hat die Berliner elektrische Hoch-und Untergrundbahn in keinem Jahr einen Zuwachs ihrer Betriebslänge erfahren, der demjenigen gleichkommt, welcher ihr in dem verflossenen Jahr 1913 angegliedert wurde. Der Längenzuwachs übertraf die Streckenlänge, auf der die Hochbahngesellschaft im Jahr 1902 ihren Betrieb begann.

Diese betrug rund 11 km, der Zuwachs im Jahr 1913 rund 14,25 km. An diesem Zuwachs ist die Erweiterung in die Innenstadt vom Spittelmarkt bis zum Nordring, welche im Juli in Betrieb genommen wurde, mit rund 5 km und die vom Bahnhof Wittenbergplatz ausgehenden beiden Zweiglinien, die eine durch die Gemeindebezirke Wilmersdorf und Dahlem, die andere nach dem Kurfürstendamm mit zusammen rd. 9,25 km beteiligt.

Von den vor dem Jahre 1913 in Betrieb gewesenen Strecken der Hoch- und Untergrundbahn hat die Hochbahngesellschaft alle bis auf die Schöneberger Bahn zwischen Nollendorfplatz und Hauptstraße in Schöneberg auf eigene Rechnung gebaut. Von dem neuen Bahnzweig nach Wilmersdorf-Dahlem wurde nur die Strecke bis zur Kaiser-Allee mit dem Bahnhof Nürnberger Platz von der Hochbahngesellschaft ausgeführt. Die ihr Stadtgebiet durchquerende Bahnstrecke vom Bahnhof Hohenzollernplatz bis Bahnhof Breitenbachplatz hat die Stadtgemeinde Berlin-Wilmersdorf gebaut. Sie erhielt für diesen Bau eine Beisteuer von rund 4,5 Mill. Mark, welche von der Königlichen Domäne Dahlem und von den interessierten Terraingesellschaften aufgebracht wurde. Die Königliche Domäne Dahlem führte ihrerseits die auf ihrem Gebiet liegende Bahn vom Breitenbachplatz bis zum Thielplatz selbst aus. Wilmersdorf und Dahlem haben mit der Hochbahngesellschaft Verträge abgeschlossen, nach welchen diese verpflichtet ist, den Betrieb der beiden Bahnabschnitte im Zusammenhang mit dem Betrieb ihrer eigenen Strecken zu führen. Den Bahnzweig nach dem Kurfürstendamm endlich baute die Hochbahngesellschaft mit einem Zuschuss der Stadtgemeinde Charlottenburg von 2,6 Mill. Mark auf eigene Rechnung *(Abb. 63 u. 74)*.

Für die Stammrichtung nach dem Zoologischen Garten und für die neue Richtung nach Wilmersdorf-Dahlem ist Bahnhof Wittenbergplatz der Trennungsbahnhof, auf welchem sich die aus der Innenstadt kommenden Züge nach diesen beiden Richtungen hin verzweigen. Für die Linie nach dem Kurfürstendamm aber ist der Betriebsplan des Bahnhofs Wittenbergplatz, nach welchem zwischen diesem Bahnhof und dem Bahnhof Uhlandstraße zunächst nur Pendelzüge verkehren, wie solche



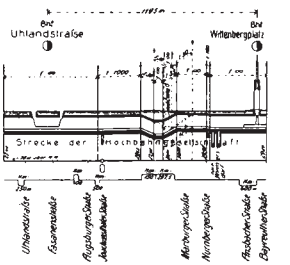


Abb. 74. Höhenplan der Bahnstrecke Gleisdreieck – Wittenbergplatz – Wilmersdorf – Dahlem und Wittenbergplatz – Uhlandstraße.

bereits auf der Schöneberger Bahn zwischen den Bahnhöfen Hauptstraße und Nollendorfplatz verkehren, noch nicht endgültig *(Abb. 75 a)*.

Erst wenn die Ostlinie über den fertiggestellten Kreuzungsbahnhof an der Stelle des früheren Gleisdreiecks hinaus nach dem Nollendorfplatz und weiter nach dem Wittenbergplatz verlängert sein wird, kann der geplante vollkommenere Betriebsplan zur Ausführung gebracht werden, nach welchem vom Kurfürstendamm und von Schöneberg durchgehende Züge über Bahnhof Gleisdreieck nach der Warschauer Brücke verkehren sollen, ähnlich wie schon jetzt vom Zoologischen Garten und von Wilmersdorf durchgehende Züge über Bahnhof Gleisdreieck durch die Innenstadt bis zum Nordring verkehren. Der Trennungsbahnhof für die ersten beiden Zweige wird dann der künftige zweigeschossige Untergrundbahnhof Nollendorfplatz sein, der Trennungsbahnhof Wittenbergplatz aber wird mit Bezug auf die Linie Kurfürstendamm – Gleisdreieck – Warschauer Brücke gleichzeitig zum Kreuzungsbahnhof mit Richtungsbetrieb *(Abb. 75 b)*.

Die bauliche Anlage dieser beiden Bahnhöfe, des Trennungsbahnhofs Nollendorfplatz und des Trennungs-

und Kreuzungsbahnhofs Wittenbergplatz, ist nun derart, dass später bei steigendem Verkehrsbedürfnis sowohl der Schöneberger Zweig als der Zweig nach dem Kurfürstendamm selbstständig in besondere Gebiete des Stadtinneren fortgeführt werden können. Es wird dann der Trennungsbahnhof Nollendorfplatz in einen Kreuzungsbahnhof mit Richtungsbetrieb umgewandelt sein und der Bahnhof Wittenbergplatz in einen Kreuzungsbahnhof dreier Bahnen, deren Gleise sämtlich richtungsweise getrennt sind *(Abb. 75 c)*.

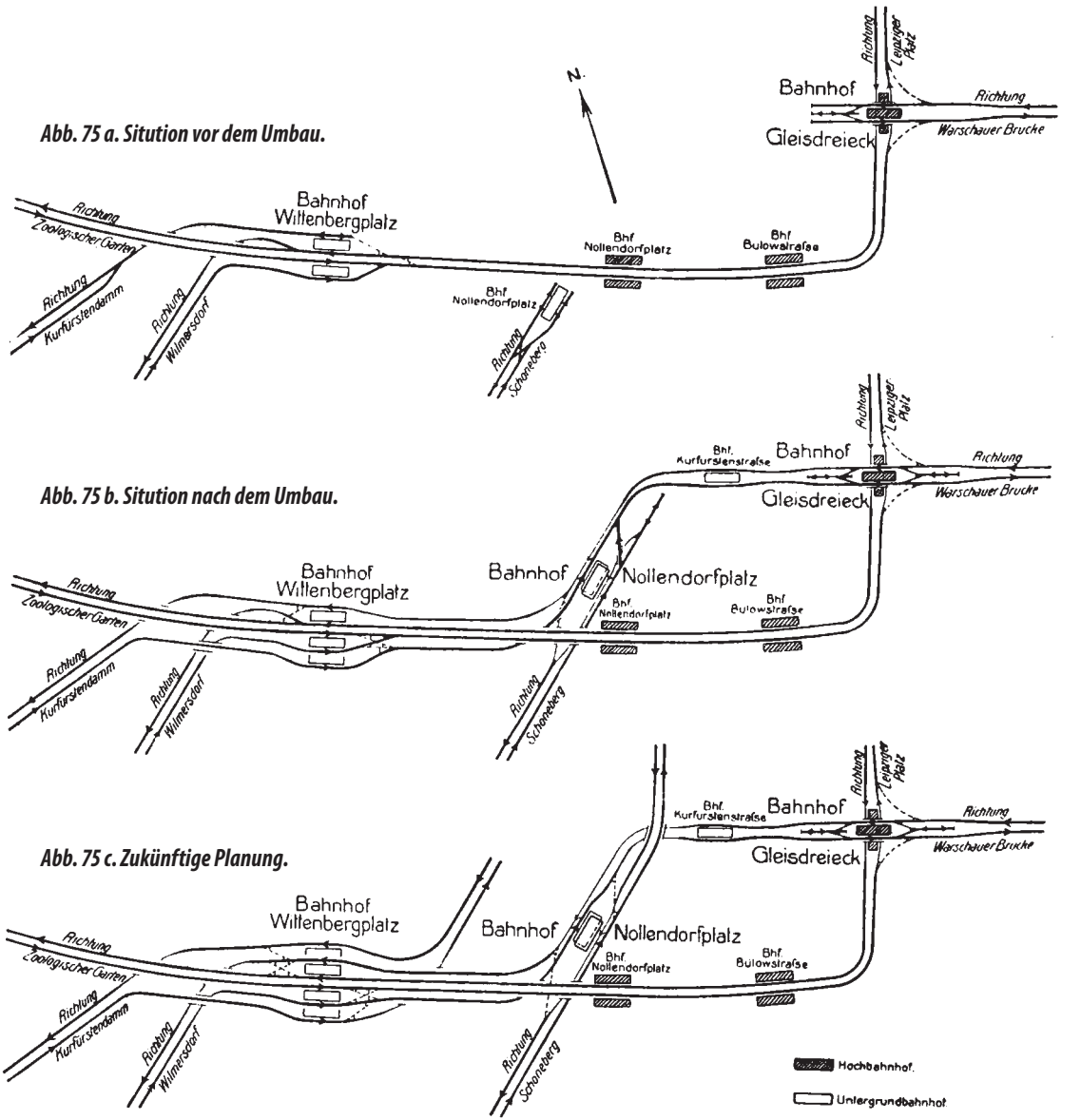


Abb. 75 a. Sitution vor dem Umbau.

Abb. 75 b. Sitution nach dem Umbau.

Abb. 75 c. Zukünftige Planung.

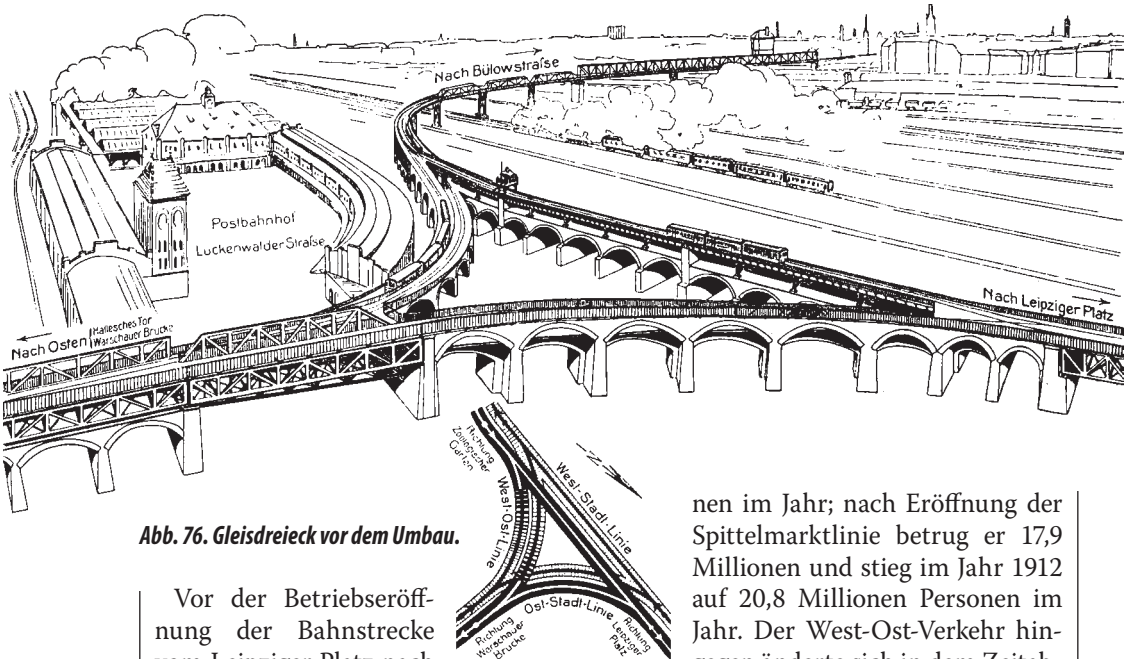


Abb. 76. Gleisdreieck vor dem Umbau.

Vor der Betriebseröffnung der Bahnstrecke vom Leipziger Platz nach dem Spittelmarkt war die Hoch-und Untergrundbahn im Wesentlichen ein Schnellverkehrsmittel zwischen Charlottenburg und dem Westen Berlins einerseits und dem Süden und Osten Berlins anderseits.

Dies änderte sich bereits mit Anschluss des Spittelmarkts. Der West-Stadt-Verkehr betrug vor Eröffnung der Spittelmarktlinie 8,2 Millionen Personen im Jahr; nach Eröffnung der Spittelmarktlinie betrug er 17,9 Millionen und stieg im Jahr 1912 auf 20,8 Millionen Personen im Jahr. Der West-Ost-Verkehr hingegen änderte sich in dem Zeitabschnitt von 1907 bis 1912 verhältnismäßig wenig; er betrug im Jahr 1907 etwa 14 Millionen und im Jahr 1912 nahezu 15 Millionen Personen im Jahr. Um für diese Verkehrsverschiebung, die sich mit dem Vorstrecken der Innenstadtlinie über den Spittelmarkt hinaus nach dem Nordring und mit Inbetriebnahme der westlichen Erweiterungslinien noch wesentlich verstärken musste, rechtzeitig gewappnet zu sein, sah sich die Hochbahngesellschaft veranlasst, noch vor der Betriebseröffnung der Innenstadtlinie Spittelmarkt – Nordring die Verzweigung auf dem Gleisdreieck aufzugeben und an ihrer Stelle den Doppelbahnhof Gleisdreieck zu erbauen, auf dem z. Z. die Ostlinie endet und der nach Fertigstellung der neuen Gleise zwischen Gleisdreieck und Wittenbergplatz ein Kreuzungsbahnhof, man kann sagen, einfachster Form sein wird für

Abb. 78. Oberer Bahnsteig des Bhf. Gleisdreieck.

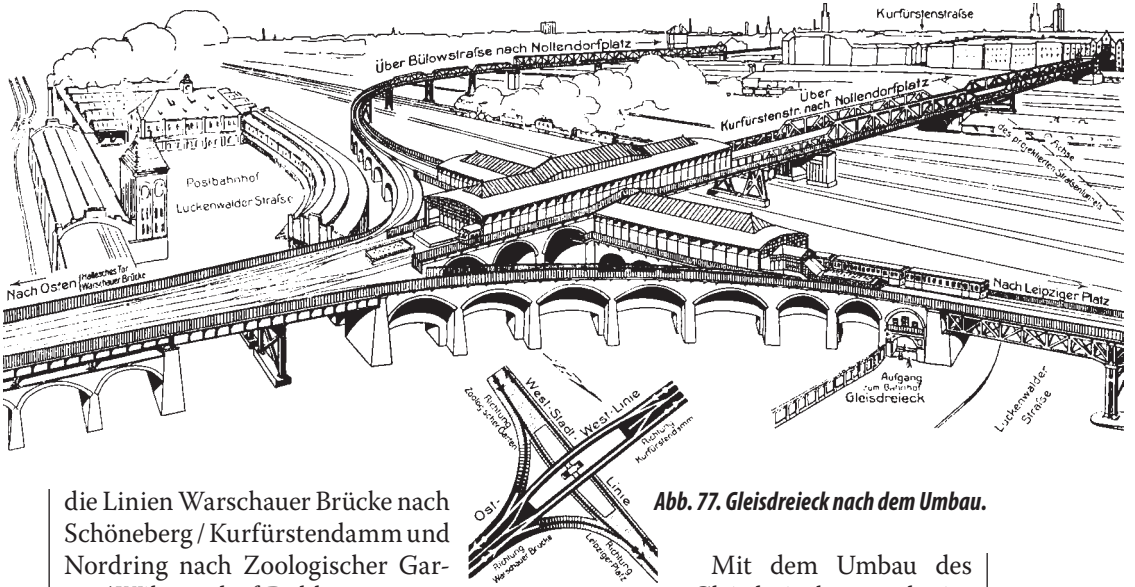


Abb. 77. Gleisdreieck nach dem Umbau.

die Linien Warschauer Brücke nach Schöneberg / Kurfürstendamm und Nordring nach Zoologischer Garten / Wilmersdorf-Dahlem.

Zur Einfachheit seiner jetzt fertigen Gestalt stand allerdings die überaus verwickelte Entstehung dieses Bahnhofs im schärfsten Gegensatz; musste doch der Einbau der beiden kreuzförmig übereinanderliegenden Inselbahnsteige mit ihren Hallen und ihren Verbindungstreppen *(Abb. 78, 79 u. 81)* in das verwickelte ehemalige Verzweigungsbauwerk, wie auch die Höhenveränderung der Gleise vorgenommen werden, ohne dass der Bahnbetrieb wesentliche Unterbrechungen erfahren durfte.

Mit dem Umbau des Gleisdreiecks wurde im Mai des Jahres 1912 begonnen, und es gelang, die neuen Bahnhofsanlagen bereits November desselben Jahres in Betrieb zu nehmen, zunächst allerdings, wie es der durch den Betrieb überall eingeengte Bauplan verlangte, in aushilfsweiser Form. Im August 1913 wurde alsdann die Bahnhofsanlage endgültig fertiggestellt.

Abb. 76 zeigt das Bauwerk in seiner früheren, *Abb. 77* in seiner jetzigen Gestalt; der Grundriss *(Abb. 80)* mit den Schnitten *(Abb. 82)* geben ein Bild über

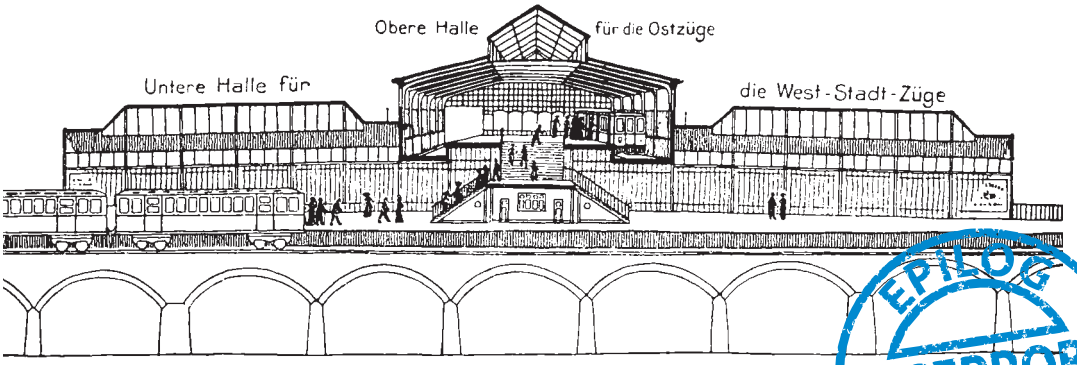


Abb. 79. Schnitt durch die beiden Hallen des Bahnhofs Gleisdreieck.

EPILOG LESEPROBE

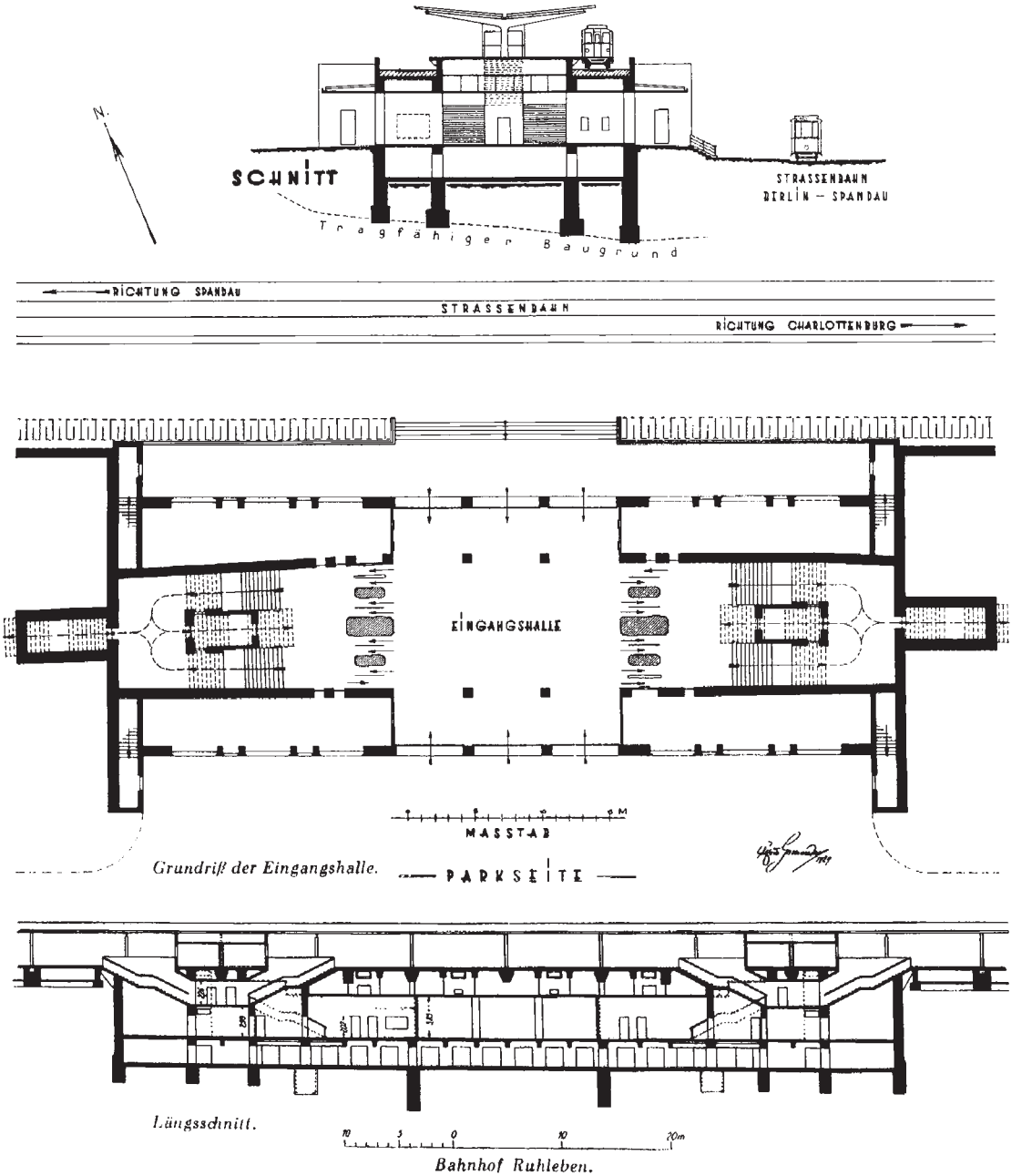


Abb. 136. Bahnhof Ruhleben. Schnitt und Grundriss.

Alfred Grenander

Neue Untergrundbahnhöfe in Charlottenburg und Zehlendorf

Zentralblatt der Bauverwaltung • 25.6.1930

Die hier gezeigten, im Laufe der beiden letzten Jahre entstandenen Bahnhofe werden dadurch gekennzeichnet, dass sie für ausgesprochenen Massenverkehr bestimmt sind. Der Bahnhof Ruhleben hat den Verkehr der benachbarten Rennbahn zu bewältigen. Er ist außerdem erster Abschnitt der Verlängerung der ältesten Ost-Weststrecke des Berliner Schnellbahnnetzes zum Anschluss des stark bevölkerten Industriebezirks Spandau. Die Strecke, die bisher – als Untergrundbahn gebaut – mit dem Bahnhof Stadion endete, wird als Dammbahn weitergeführt.

Die Bahnhofsräume sind in den Dammkörper hineingebaut und in der Richtung der Streckenachse entwickelt. Die Eingangshalle ist von den Hauptzubringerstraßen her, beiderseits des Dammes, zugänglich und verteilt den Benutzerstrom über zwei zweiarmige Treppen auf die Länge des Bahnsteiges (110 m). Dieser ist in der Mitte 11,30 m, an den Enden 8,0 m breit, so dass die Gleise an den Bahnsteigenden eine flache Kurve bilden. Ihr eindrucksvoller Linienzug wiederholt sich in der Kontur des hölzernen Schutzdachs, das von ein- bzw. zweistieligen Kragträgern getragen wird. Über den Einschnitten der beiden zweigeteilten Treppenmündungen und an den Bahnsteigenden sind zwischen Dach und Bahnsteig Einbauten mit Betriebs- und Aufenthaltsräumen eingeschaltet. Die weißen Keramikplatten

Abb. 137. Bahnhof Ruhleben. Nordseite.

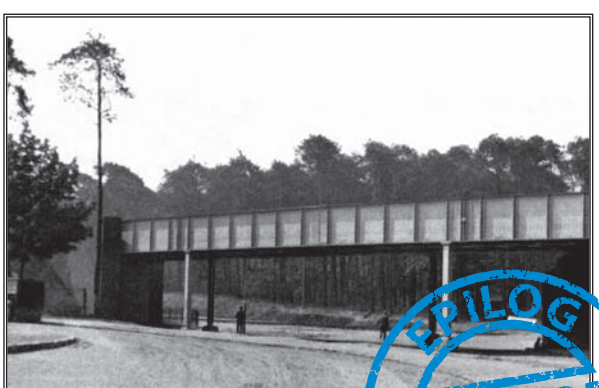


Abb. 138. Überführung am Bahnhof Ruhleben.

EPILOG LESEPROBE

edition.epilog.de

Zeitreisen zur Kultur + Technik

Nach der Eröffnung der Berliner Hoch- und Untergrundbahn 1902 war das Interesse der gut situierten westlichen Berliner Vororte an einem Schnellbahnanschluss geweckt. Selbstbewusst und mit der Unterstützung finanzkräftiger Terraingesellschaften entwickelten die Städte Charlottenburg und Wilmersdorf Pläne für die Erweiterung der Berliner U-Bahn, wobei die Beteiligten teilweise sehr eigenwillige Vorstellungen zur Streckenführung hatten.
In diesem Buch schildern ausgewiesene Experten in zeitgenössischen Original-Beiträgen die Entwicklung der Schnellbahnen vom Nollendorfplatz nach Ruhleben, Krumme Lanke und zum Kurfürstendamm zwischen 1906 und 1930.
Rund 150 Zeichnungen und Fotos illustrieren dieses Zeitdokument der Berliner Verkehrsgeschichte.

EPILOG LESEPROBE

9 783757 883812

ISBN 978-3-7578-8381-2