

AXEL MAURUSZAT, Berlin

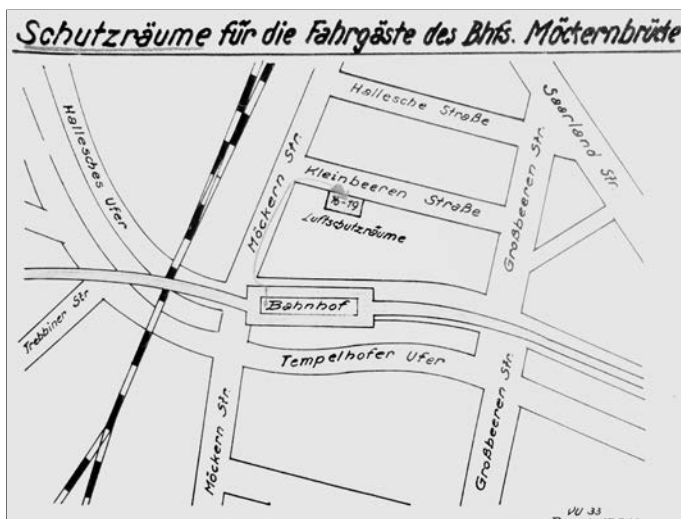
U-Bahn und Luftschutz im Zweiten Weltkrieg

In der Zeit des Nationalsozialismus wurden im Rahmen der militärischen Aufrüstung auch zahlreiche Luftschutzbauten errichtet. Neben einigen sogenannten Hochbunkern wurden die Luftschutzräume überwiegend unterirdisch angelegt. Gerne nutzte man hierfür bereits vorhandene Räume, die entweder brach lagen oder deren Nutzung aufgegeben werden konnte. Die U-Bahn bot somit zahlreiche Möglichkeiten, die auf unterschiedliche Weise genutzt wurden. Neben den baulichen Unterschieden gab es auch unterschiedliche Zielgruppen. Dies waren zum einen die U-Bahn-Fahrgäste zusammen mit dem Zug- und Bahnhofspersonal, dann die entlang der Strecke wohnenden Bürger und schließlich im Bereich von Werkstätten die dort arbeitenden BVGer. Für die Werkstätten abseits der Tunnelanlagen wurden auf den Werksgeländen eigene Luftschutzanlagen angelegt.

Der erste Luftschutzeinbau in eine U-Bahn-Anlage erfolgte wahrscheinlich bereits 1934. In diesem Jahr übergab die BVG die Bauvorleistung für eine kreuzende Linie unter dem Bahnhof Moritzplatz an den Bezirk Kreuzberg zum Ausbau als Luftschutzanlage. [1] Spätestens 1935 wird dann dieser Einbau durch den Bezirk erfolgt sein. Der Ausbau mit einem Holzgerüst, um die hohen Räume mit zwei Etagen nutzen zu können, war recht einfach und spricht für das frühe Einbaudatum. Ebenfalls 1935 bestand bereits eine Luftschutzanlage für 480 Personen in 15 Räumen im U-Bahnhof Gesundbrunnen. [12] Hierbei dürfte es sich um das zum Luftschutzraum ausgebaut Kellergeschoss des nördlichen Empfangsgebäudes gehandelt haben. Später kamen am und im U-Bahnhof Gesundbrunnen mehrere weitere Luftschutzanlagen hinzu.

Mit Holzeinbauten – wie auch am Moritzplatz – erfolgte der luftschutzmäßige Ausbau eines Teils des sogenannten Eisacktunnels, des Verbindungstunnels vom U-Bahnhof Innsbrucker Platz zur ehemaligen Betriebswerkstatt Schöneberg. Über den Zeitpunkt der Einbauten ist bisher nichts bekannt. Es lässt sich nur nachvollziehen, dass im Jahre 1936 sämtliche Gleise, Weichen und Stromschienen aus der Betriebswerkstatt ausgebaut wurden [2] und spätestens ab diesem Datum der Tunnel entbehrlich war.

Bild 1 Aushang für den Bahnhof Möckernbrücke, auf welchem der nächste aufzusuchende Luftschutzraum gezeigt wird (Sammlung U-Bahn-Museum)



Erst mit Beginn des Zweiten Weltkrieges kam größere Bewegung in den Bau von Luftschutzräumen in der U-Bahn. Am 30. August 1939 ordnete der Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe an, dass „das ausgedehnte Netz der Berliner Untergrundbahn (U-Bahn der BVG und Reichsbahn) [...] planmäßig und sofort auf seine Eignung für die Zwecke des Luftschutzes geprüft und nutzbar gemacht werden“ muss. [3] Bereits am 8. September 1939 hat die BVG die Liste (Tabelle 1)¹⁾ mit in Frage kommenden Tunnelteilen zusammengestellt. [3]

Der aus dieser Zusammenstellung folgende bereits vor 1939 erfolgte Einbau einer Luftschutzanlage im U-Bahnhof Lichtenberg lässt sich bisher nicht datieren. Der gassichere Ausbau erfolgte jedenfalls nicht, und die Anlage diente nur zum sicheren Einlagern von Garderobe- und Dekorationsstücken aus den preußischen Staatstheatern. [11]

Nach Erstellung obiger Liste wurde die BVG aufgefordert, alle Maßnahmen bis auf die Punkte 7 (Bahnhof Flughafen südlich) und 17 (Leitungstunnel Frankfurter Allee) „in Angriff zu nehmen“. In einem Gespräch zwischen Stadtrat Engel und Vertretern des Generalbauinspektors für die Reichshauptstadt (GBI) zur Herrichtung von U-Bahn-Tunnelteilen als öffentliche Luftschutzräume am 11. September 1939 wurde präzisiert, dass „es genügt, wenn die Herrichtung vorläufig provisorisch und später endgültig erfolgt“. [3] Inwieweit daraufhin tatsächlich provisorische Einbauten erfolgten, ist bisher nicht bekannt. Da es der BVG jedoch an Personal und Transportkapazitäten mangelte [3], dürfte schon hieran eine Umsetzung gescheitert sein.

Neben dem Auffinden von potenziellen Orten für den Luftschutzeinbau löste die Anordnung des Luftfahrtministers auch eine Festlegung für das sofortige Verhalten bei Fliegeralarmen im U-Bahn-Betrieb aus. Das Kommando der Schutzpolizei legte am 7. September 1939 fest, dass bei Fliegeralarm die Züge der Untergrundbahnen in den nächsten U-Bahnhof fahren und dort halten. Die Fahrgäste sollten sich, falls nicht oder nicht ausreichend Schutzräume vorhanden waren, auf Bahnsteig und Tunnel verteilen. Für Strecken der Hoch- und Einschnittbahnen wurde festgelegt, dass die Fahrgäste auf dem kürzesten Weg auf die öffentlichen Plätze oder bei Umsteigeanlagen mit Untergrundbahnhöfen in diese geleitet werden sollten. [4]

Für die Hoch- und Einschnittbahnhöfe präzisierte die BVG in einem Rundschreiben am gleichen Tag bahnhofs- und teilweise gleisgenau das vorgeschriebene Verhalten (Tabelle 2, Seite 60). [4]

Nachdem im August 1940 die ersten britischen Fliegerbomben auf Berlin gefallen waren, wurde der schleppende Schutzraumbau für die NS-Führung zum Problem. Hitler, unzufrieden mit den bisherigen Fortschritten, beauftragte den Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt, Speer, für den Schutzraumbau zu sorgen, und erteilte ihm auch entsprechende Zusagen für Arbeiter, Baustoffe und Transportmittel. Im März 1941 wurde dann der Luftschutzraumbau bei der BVG, bis dahin der Luftschutzbaugruppe Langner

1) In den folgenden Listen wurde die Originalschreibweise aus den BVG-Unterlagen grundsätzlich beibehalten, lediglich einige interne Abkürzungen von damaligen Stationsnamen sind ausgeschrieben worden, um das Verständnis zu erleichtern.

Tabelle 1

		Länge m	Pers. Zahl	Bemerkungen
1	Verbindungstunnel zw. Königstr. u. Jannowitz-Brücke.	215	1170	Zugänge sind vorhanden, müssen nur noch freigemacht werden.
2	Tunnelstück Dresdener Str.	330	2500	Notschächte vorhanden, liegt flach, daher Treppen ohne Schwierigkeiten einzubauen.
3	Bahnhof Moritz-Platz (nördlich)	200	600	Abstellgleis nutzbar. Die Treppenanlage ist nicht ganz einfach. Ausbau nicht sehr dringlich, da unter Moritz-Pl. u. Dresdenerstr. Räume vorhanden.
4	Bahnhof Hermann-Platz (oben, westlich)	145	1700	Treppenzugang vom Bürgersteig ohne Grundwassersenkung möglich. Eingänge neben U-Bahn-Eingang lassen sich ohne Schwierigkeiten herrichten.
5	Bahnhof Boddinstr. (südlich)	450	3000	Da sehr lang aber nur 6,70 m breit sind mehrere Zugänge v. Straßenmitte erforderlich.
6	Bahnhof Leinestr. (südlich)	330	2300	Treppenzugänge sind vorhanden, nur noch Treppenstufen erforderlich.
7	Bahnhof Flughafen (südlich)	200	1300	Ausbau ist gut möglich, aber nicht dringlich, da im Flughafengelände grosse Schutzräume vorhanden.
8	Bahnhof Seestr. (südlich) u. (westlich)	270	1100	a) Ein ganzer Bahnsteig wird nicht benutzt. Zugangsschächte sind vorhanden. b) Das südlich anschl. Tunnelstück ist schwer herzurichten, da darüber Strassenbahngleise.
9	Bahnhof Wedding	150	450	Ist sehr schwer herzurichten, da darüber Strassenbahngleise.
10	Tunnelstück Müllerstr.	400	2760	Von der Ottawistr. bis Kongostr. ist bisher nur ein Tunneleinstiegsschacht vorhanden. Weitere Zugänge lassen sich vom westlichen Bürgersteig her leicht herrichten.
11	Bahnhof Klosterstraße	107	940	Neue Zugänge von der Sieberstr. lassen sich ermöglichen. Als weiteren Zugang lässt sich die nördl. Treppe vom Bahnhof Klosterstr. verwenden.
12	Bahnhof Neu-Westend (westlich)	150	600	Liegt unterm Pflaster, nur 4 m breit. Es lassen sich zurzeit sehr schwer Zugänge schaffen, da hier infolge des Umleitungsverkehrs Kaiserdamm die Strasse sehr stark in Anspruch genommen ist.
13	Bahnhof Nollendorfpfplatz (östlich)	200	1600	Liegt unter der Mackensen Str. unter Pflaster. Ein Einstieg ist vorhanden. Treppenabgänge lassen sich wahrscheinlich vom südlichen Bürgersteig oder von der Strasse (da nicht viel Verkehr) herrichten.
14	Bahnhof Gesundbrunnen (nördlich)	175	2750	Liegt über Abstellbahnhof. Die lichte Höhe zwischen der Zwischendecke und dem Obergeschoss beträgt 2,70 – 2,90 m. Ein Zugang vom Bahnhofsgebäude U-Bahnhof Gesundbrunnen ist vorhanden, muss aber wahrscheinlich noch weiter ausgebaut werden.
15	Bahnhof Alexanderplatz	270	1920	Ein Zugang 1,20 m breit vorhanden. 2 weitere Zugänge sind erforderlich. Sie lassen sich durch die verfügbaren Räume und Notausstiege anlegen. Liegt im Grundwasser, aber 5 m Deckung. Zugang wird noch geprüft.
16	Bahnhof Lichtenberg	175	1310 1000	Ist noch nicht gassicher, aber ansonsten gebrauchsfertig. Zugänge auf beiden Seiten sind vorhanden.
17	Leitungstunnel über U-Bahntunnel in der Frankfurter Allee von Kleine Frankfurter bis Samariterstr.	3315	-	Da die lichte Höhe unter den Trägern nur 1,80 m und sonst nur 1,95 m beträgt ist er als Schutzraum für Menschen nicht gut geeignet. Lässt sich aber zur Unterbringung von Museumsstücken usw. sehr gut verwenden.
	Insgesamt:		27000	

Tabelle 2

Schönhauser Allee	Die Schutzräume in den Häusern Dänenstr. 7 und 8 und Schönhauser Allee 106 und 109 sind aufzusuchen.
Danziger Straße	Gleis 1: Zug ist besetzt nach Senefelderplatz zu schicken. Gleis 2: Die Fahrgäste müssen in den anliegenden Häusern Schutz suchen.
Gleisdreieck	unten: Die Fahrgäste sind in den Gewölben des Bahnhofs unterzubringen. Zugang von der Luckenwalder Str. oben, Gleis 1: Zug ist besetzt nach Kurfürstenstraße zu schicken. oben, Gleis 2: wie unterer Bahnsteig, Zugang jedoch über Treppe zur Bahnmeisterei.
Bülowstraße	Die Schutzräume in der Steinmetzstr. sind aufzusuchen.
Nollendorfplatz oben	Die Fahrgäste sind auf den unteren Bahnsteig zu schicken.
Reichssportfeld	Der Gang am Zp-Mannschaftsraum ist aufzusuchen.
Ruhleben	Zuflucht im Keller.
Podbielskiallee	Gleis 1: Die Kellerräume der Gastwirtschaft Marx sind aufzusuchen. Gleis 2: Zug ist besetzt nach Breitenbachplatz zu schicken.
Dahlem-Dorf	Die Schutzräume in der Schule Lansstr. 7-9 sind aufzusuchen.
Thielplatz	Die Fahrgäste sind dem Schutzraum im Pfarrhaus zuzuführen.
Oskar-Helene-Heim	Luftschutzkeller nicht vorhanden, infolgedessen sind die Züge besetzt nach Thielplatz und Onkel Toms Hütte zu schicken.
Onkel Toms Hütte	Schutzräume in den anliegenden Häusern aufsuchen.
Krumme Lanke	Die Fahrgäste sind nach dem unteren Mannschaftsraum oder nach Abschalten der Gleise 11 und 12 in den Tunnel zu führen.
Warschauer Brücke	Schutzräume in der Textilschule am Warschauer Platz aufsuchen.
Osthafen	wie Warschauer Brücke
Schlesisches Tor	Fahrgäste den Schutzräumen in der Volksschule Skalitzer Str. 55/56 und im Hause Köpenicker Str. 2 zuführen.
Görlitzer Bahnhof	Schutzräume in der Skalitzer Str. 104 und Wiener Str. 10 aufsuchen.
Kottbusser Tor oben	Fahrgäste auf den unteren Bahnsteig schicken.
Prinzenstraße	Schutzräume in den anliegenden Häusern aufsuchen.
Hallesches Tor oben	Fahrgäste auf den unteren Bahnsteig schicken.
Möckernbrücke	Schutzräume in den anliegenden Häusern, besonders im Amtsgericht aufsuchen.
Stadtpark	Die Fahrgäste halten sich auf dem hinteren Bahnsteigteil auf.

zugeordnet, dem GBI unmittelbar unterstellt. [5] Dadurch wurden nun alle von der BVG benötigten Baustoffe, Materialien etc. vom GBI zugeteilt und die Baukosten vom Deutschen Reich übernommen. Der GBI übernahm an drei Stellen im Tunnelnetz, die sich besonders gut für den Einbau einer Luftschutzanlage eigneten, auch

Bild 2 Gegen Ende des Zweiten Weltkrieges wurde mit einfachen Mitteln auch der eingleisige Tunnelabschnitt unter der Dresdener Straße als Luftschutzanlage ausgebaut. Hier zu sehen ist der Übergang zur stark befestigten, vom GBI ausgebauten Anlage im zweigleisigen Tunnelbereich.

(Foto Axel Mauruszat)



gleich selbst die Bauausführung. Es handelte sich um Anlagen in der Dresdener Straße, am Hermannplatz und in der Neuen Friedrichstraße (heute Littenstraße).

In der **Dresdener Straße** lag ein Tunnel mit einem Bahnhofsrohbau am Oranienplatz. Das breite Tunnelstück für zwei Gleise und den Bahnhofsrohbau hatte die AEG-Schnellbahn dort zwischen 1915 und 1918 angelegt. Nach der Liquidation der AEG-Schnellbahn und der Fortsetzung des U-Bahn-Baus durch die Stadt Berlin wurde die Trassenführung geändert, und Tunnel und Bahnhof unter der Dresdener Straße wurden entbehrlich. Um sie wenigstens trotzdem als Abstell- und Lagerfläche nutzen zu können, wurde ein eingleisiger Verbindungstunnel von der Neanderstraße (heute Heinrich-Heine-Straße) bis zum vorhandenen Tunnel angelegt. Der Bahnhofsrohbau wurde schon seit Ende der 1920er Jahre von der BEWAG für eine Schaltstelle benutzt und stand somit für einen Ausbau zum Luftschutzraum nicht zur Verfügung. Vom GBI wurde deshalb ab 1941 nur der breite für zwei Gleise vorgesehene Tunnel als Bunkeranlage ausgebaut. Als Zugänge zu der Anlage dienten die Öffnungen der vorhandenen Notausstiege, die entsprechend ausgebaut wurden.

Am **Hermannplatz** lagen parallel zum Bahnsteig der Linie D (heute U8) zwei Abstellgleise, die bei Beginn des Ausbaus der U-Bahn-Linie D Ende der 1920er Jahre als provisorische Werkstatt