

AXEL MAURUSZAT, Berlin

Die zehn verschwundenen U-Bahnöfe Berlins

Mehrere U-Bahnöfe sind in der gut 110jährigen Geschichte der Berliner Hoch- und Untergrundbahn bereits wieder verschwunden. Hierbei handelt es sich sowohl um Stationen, die ganz aus dem Streckennetz verschwunden sind, als auch um solche, die aus unterschiedlichen Gründen ihr ursprüngliches Bauwerk eingebüßt haben. Ihnen gemeinsam ist, dass die Stationen letztendlich gezielt zurückgebaut wurden. Dies wurde einerseits nötig bei der kompletten Aufgabe von Stationen, wenn Bahnöfe in ihrer Lage zu verschieben waren, oder andererseits, wenn die alten Bahnöfe eine neue Funktion (meist als Umsteigebahnöf) erhielten und die alten Bauwerke die neuen Anforderungen nicht erfüllen konnten. Von diesen verschwundenen Stationen sind heute höchstens nur noch Marginalien zu finden, häufig unzugänglich versteckt in den Tunnels der U-Bahn.

1. Potsdamer Platz, verschwunden 1907

Als am 18. Februar 1902 der Publikumsverkehr auf der ersten Strecke der Hochbahngesellschaft aufgenommen wurde, gab es fast nur Hochbahnöfe. Die einzige Ausnahme und damit der erste Berliner Untergrundbahnöf war der Bahnöf Potsdamer Platz. Dieser Bahnöf lag neben dem Potsdamer Bahnöf der Preußischen Staatsbahn. Er besaß zwei Seitenbahnsteige, von denen jeweils ein Ausgang Richtung Norden zur Königgrätzer Straße (der heutigen Stresemannstraße) führte. Hinter dem Bahnöf führte ein kurzes eingeleisiges Tunnelstück, das auch zum Kehren der Züge benutzt wurde, in einer Kurve nach Norden in die Königgrätzer Straße. Dieses Tunnelstück sollte in die geplante Weiterführung der Linie in das Berliner Stadtzentrum integriert werden. Die Planungen sahen damals eine Querung des Potsdamer Platzes im Zuge der Königgrätzer Straße und ein scharfes Abbiegen von dieser in die Voßstraße vor. Sogar eine zu querende projektierte unterirdische Bahn im Zuge der Königgrätzer Straße wurde schon berücksichtigt.

Gestaltet war der Bahnöf größtenteils schmucklos. Die Wände waren mit weißen Fliesen besetzt, die nur durch die besonders gro-

ßen Bahnöfnamensschilder unterbrochen wurden. Die Stahlstützen, die teilweise im Bahnsteigbereich, aber vor allem zwischen den Gleisen standen, waren schmucklose genietete Stahlträger. Dies war insofern ungewöhnlich, da die zur gleichen Zeit errichteten Untergrundbahnöfe Wittenbergplatz und Zoologischer Garten Stahlstützen mit aufwändig gestalteten Kapitellen (entworfen von Paul Wittig, dem Vorsitzenden der Hochbahngesellschaft) erhielten. Schmuckvoller wurde es am U-Bahnöf Potsdamer Platz erst an der Oberfläche. Portale und Kassenhäuschen entwarf Alfred Grenander in der Formensprache des Jugendstils, diese waren zur Eröffnung aber noch nicht vorhanden. Das Fehlen konnte den geladenen Gästen der nicht öffentlichen Eröffnungsfahrt am 15. Februar 1902 jedoch nicht auffallen, da der Eingangsbereich durch einen extra für diesen Tag vom Architekten Otto Rieth entworfenen Pavillon eingehüllt war.

Bereits wenige Jahre nach der Eröffnung der Station Potsdamer Platz konnten durch günstige Umstände die Pläne zur Weiterführung der Strecke geändert werden. 1905 wurden das Hotel Fürstenhof an der Südwestecke des Leipziger Platzes sowie einige angrenzende Bauten an den Gastronomiebetrieb Aschinger verkauft. Dieser plante nun, die erworbenen Gebäude niederzulegen und einen Hotelneubau zu errichten. So entstand plötzlich die vorher für unausführbar gehaltene Möglichkeit, den Leipziger Platz unterirdisch zu queren, da auch an der diagonal gegenüberliegenden Seite auf einer Großbaustelle das Warenhaus Wertheim im Entstehen war. Die Verhandlungen mit Aschinger, Wertheim und dem Reichsmarineamt, dessen an Wertheim angrenzendes Gebäude ebenfalls teilweise unterfahren werden musste, verliefen erfolgreich, und zur besseren Anbindung des Leipziger Platzes wurde eine Verschiebung des U-Bahnöfs nach Nordosten gleich mit eingeplant. Er lag nun zu einem großen Teil unter dem Hotel Fürstenhof, so dass die nördlichen Ausgänge auf den Leipziger Platz und die südlichen an der Königgrätzer Straße lagen. So war sowohl weiterhin der Potsdamer Bahnöf als auch vor allem der Leipziger Platz mit seinem neuen Prachtbau des Wertheim-

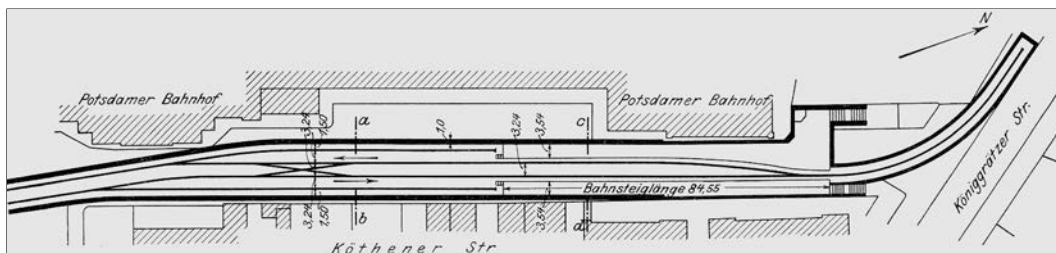


Bild 1 Lageplan des ersten Untergrundbahnöfs Potsdamer Platz neben dem Potsdamer Bahnöf (Sammlung Axel Mauruszat)

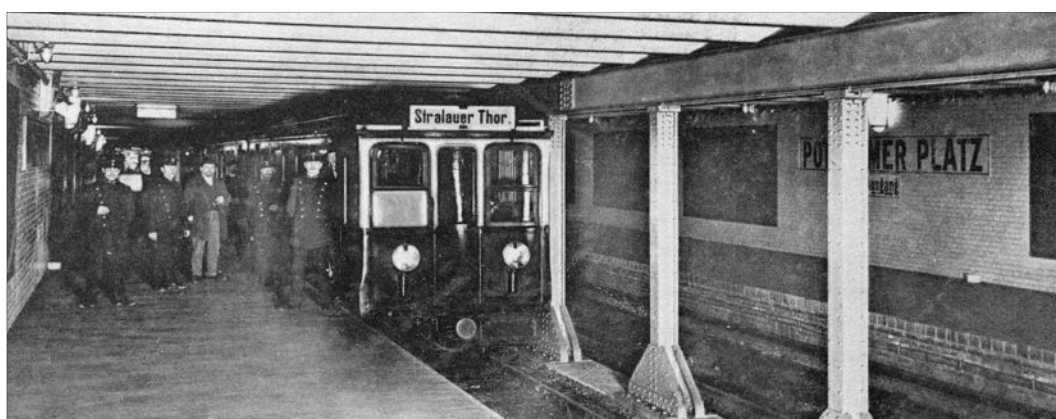


Bild 2 Abfahrtbereiter Zug im Bahnöf Potsdamer Platz mit dem Ziel „Stralauer Thor“, aufgenommen 1902, im Eröffnungsjahr der Bahn (Foto Sammlung Sigurd Hilkenbach)

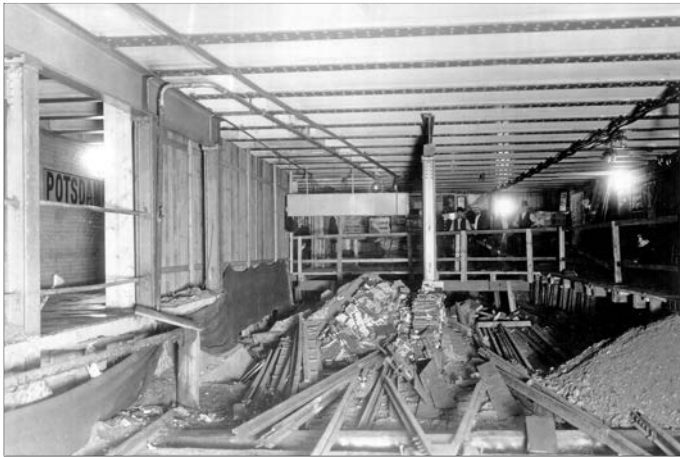


Bild 3 Im Juni 1907 sind die Umbauarbeiten im ersten Untergrundbahnhof Potsdamer Platz in vollem Gange.
(Foto Sammlung Axel Mauruszat)

Konzerns an die U-Bahn angebunden. Beim Bau des neuen Bahnhofs wurde erstmals ein U-Bahnhof mit einem Mittelbahnsteig (wenn man von dem Verzweigungsbahnhof Deutsche Oper absieht) angelegt. Dies geschah auf Bestreben des Bauingenieurs und Direktors der Hochbahngesellschaft Johannes Bousset, bewährte sich und stellt seit diesem Zeitpunkt bis heute die Standardbauweise bei der Planung und Anlage neuer Stationen dar.

Der neue U-Bahnhof wurde am 28. September 1907 noch vor der weiteren Verlängerung der Strecke in Richtung Innenstadt eröffnet und erhielt den Namen Leipziger Platz. Zeitgleich wurde, nach nur gut fünf Jahren Betriebsdauer, der Bahnhof Potsdamer Platz geschlossen. Die Bahnsteige wurden abgebrochen und der gewonnene Platz für eine Abstellanlage genutzt. Am 30. Januar 1923 wurde der Bahnhof Leipziger Platz, der nun gut 15 Jahren diesen Namen trug, in Potsdamer Platz umbenannt.

Der eingleisige, in die Königgrätzer Straße abbiegende Tunnel war durch die Änderung der Trassenführung über den Leipziger Platz nicht mehr zu gebrauchen. Er wurde von der Strecke abgetrennt und diente noch einige Jahre als Rohrtunnel. Mit dem Bau der Nordsüd-S-Bahn wurde er im Zuge der Unterfahrung der U-Bahnstrecke abgetragen.

Die Zu- bzw. Abgänge zu den Außenbahnsteigen befanden sich beidseits der Zufahrt zum Wannseebahnhof bzw. zum Droschkenplatz des Fernbahnhofs in den Bürgersteigen. Der Zugang zum Außenbahnsteig in Richtung Gleisdreieck des alten U-Bahnhofs Potsdamer Platz führte von der Oberfläche nicht gradlinig auf den Bahnsteig, sondern war mit einem kurzen Quergang versehen. Zwar wurde bei der Schließung des U-Bahnhofs das Treppbauwerk zurückgebaut, der kleine geflieste Quergang blieb jedoch erhalten. Er wurde zeitweise als Technikraum genutzt, aber letztendlich 1997 abgerissen.

Im Bereich des ehemaligen Bahnsteigs findet man noch heute im Betriebstunnel vereinzelte geflieste Stellen, häufig aber nur noch die Abdrücke der abgeschlagenen Fliesen im verbliebenen Putz. Da die Stahlstützen im Bereich des Bahnhofs schmucklos waren, lässt sich kaum noch feststellen, ob die vorhandenen Träger, die zumindest noch an den ursprünglichen Stellen stehen, noch die originalen sind.

2. Wittenbergplatz, verschwunden 1912

Der am 11. März 1902 eröffnete U-Bahnhof Wittenbergplatz war ein einfacher Durchgangsbahnhof mit zwei Seitenbahnsteigen und



Bild 4 Die letzten Reste des ersten Untergrundbahnhofs Berlins werden im August 1997 abgetragen.
(Foto Jürgen Meyer-Kronthaler [†])

ähnlich dem Bahnhof Potsdamer Platz gestaltet. Ebenso wie auf diesem gab es nur zu jedem Bahnsteig einen Zugang direkt von der Platzoberfläche. Zusätzlich war neben dem Eingang in Fahrtrichtung Nollendorfplatz ein Verkaufs-Pavillon errichtet worden. Die Entwürfe für Pavillon und Portale stammten vom Architekten Alfred Grenander.

Nach dem Unfall auf dem Gleisdreieck mit 18 Toten wurde beschlossen, das Gleisdreieck aufzulösen und durch einen Kreuzungsbahnhof zu ersetzen. Die Oststrecke Warschauer Brücke–Gleisdreieck sollte in diesem Zusammenhang bis zum Wittenbergplatz verlängert werden und so auch die am stärksten belastete Strecke im Hochbahnnetz entlasten. Gleichzeitig nahmen die Strecken nach Thielplatz und nach Uhlandstraße, die beide von Wittenbergplatz aus nach Westen führen sollten, konkrete Formen an.

Der U-Bahnhof Wittenbergplatz musste für diese neuen Aufgaben deutlich vergrößert werden. Mehrere Varianten wurden diskutiert, wie die drei geplanten Strecken in einem Bahnhof günstig zusammengeführt werden könnten. Letztendlich entschied man sich für nebeneinanderliegende Bahnsteige. Hierbei sollten zwei Mittelbahnsteige für Linien im Richtungsbetrieb und zwei Seitenbahnsteige im Außenbereich angelegt werden. Da vorerst die dritte Linie Richtung Lützowstraße nicht vor der Verwirklichung stand, wurde auf den nördlichen der beiden Seitenbahnsteige verzichtet und nur eine Bauvorleistung mit errichtet. Jeder ankommende Zug hatte somit eine definierte Bahnsteigkante, nur die abfahrenden Züge Richtung Thielplatz und Uhlandstraße mussten sich (und müssen es bis heute) eine Bahnsteigkante teilen. Dieses Konzept war auch eine Folge des Gleisdreieck-Unfalls, bei dem durch das

Bild 5 Der erste U-Bahnhof Wittenbergplatz im Zustand von 1902
(Foto Sammlung Axel Mauruszat)

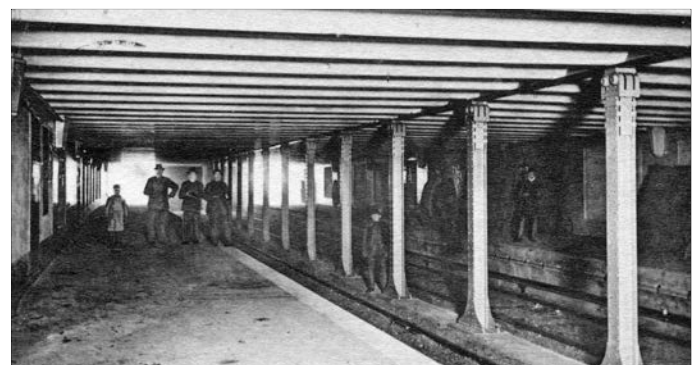




Bild 6 Das Fahrkartenhäuschen im Jugendstil hatte Alfred Grenander entworfen, der auch für den Nachfolgebau verantwortlich war. (Repro aus [1])

Zusammenführen zweier Linien auf freier Strecke eine Flankenfahrt möglich war. Dies wurde nachfolgend bei der Konzeption der Verzweigungsbahnhöfe Wittenbergplatz und Klosterstraße dadurch vermieden, dass für ankommende Züge einer Linie immer eine eigene Bahnsteigkante vorgesehen war und die Linien erst nach dem ersten gemeinsamen Bahnhof zusammengeführt wurden.

Die Herausforderung bei Abriss und Neubau des Bahnhofs Wittenbergplatz bestand darin, diese Arbeiten unter größtmöglicher Aufrechterhaltung des Betriebes durchzuführen. Dies erfolgte in der Weise, dass erst beiderseits des bestehenden Bahnhofs die Außenteile des neuen Bahnhofs errichtet wurden. Dann wurde Anfang Juni 1912 die Strecke in beiden Richtungen auf die neuen Außengleise verschwenkt, die Bahnsteige und die Außenwände des alten Bahnhofs wurden abgerissen und der mittlere Bereich des

Bild 7 In der Bildmitte ist der Rückbau des alten Bahnhofs Wittenbergplatz im Jahr 1912 zu sehen, während daneben schon der neue Bahnsteig für die Züge Richtung Westen vorhanden ist. (Repro aus [2])



neuen Bahnhofs errichtet. Am 1. Dezember 1912 ist dann der neue Bahnhof Wittenbergplatz in seiner bis heute erhaltenen Form in Betrieb gegangen. [3]

Das Grenandersche Fahrkartenhäuschen des ersten Bahnhofs fand noch eine Zweitverwendung am Bahnhof Gleisdreieck. Als dieser Bahnhof am 3. November 1912 eröffnet wurde, war er an vielen Stellen noch eine Baustelle. Auch der Zugang zum Bahnhof war noch nicht fertiggestellt. So gab es bis Ende 1914 einen provisorischen Zugang, an dem das Kassenhäuschen vom Wittenbergplatz zum Einsatz kam. [4] Danach verliert sich die Spur des Kassenhäuschens.

Vom ersten Bahnhof Wittenbergplatz hat sich nichts erhalten. Selbst die Stützenreihe, die zwischen den beiden heutigen Mittelbahnsteigen steht und die sich exakt an der Stelle der Stützenreihe des ersten Bahnhofs befindet, wurde beim Bau 1912 erneuert.

3. Nollendorfplatz, verschwunden 1926

Als am 1. Dezember 1910 die U-Bahn der Stadt Schöneberg (die erste kommunale U-Bahn Deutschlands) eröffnet wurde, endete sie im Norden am Nollendorfplatz in einem U-Bahnhof unter der Motzstraße. Schon beim Bau war klar, dass der Bahnhof ein Provisorium sein würde. In Aussicht stand die Anlage eines unterirdischen Gemeinschaftsbahnhofs auf dem Nollendorfplatz.

Hier sollten neben der Schöneberger U-Bahn die Züge der sogenannten „Verstärkungslinie“ halten, einer zweiten Verbindung zwischen Gleisdreieck und Wittenbergplatz, die über die Kurfürstenstraße führen sollte. Zum Zeitpunkt des Baus der Schöneberger U-Bahn steckte die Verstärkungslinie jedoch noch in der Projektierung. Außerdem sollte der neue Gemeinschaftsbahnhof auch die Möglichkeit bieten, die Schöneberger U-Bahn in Richtung der Innenstadt zu verlängern.

Im Bahnhof Nollendorfplatz der Schöneberger U-Bahn wurde deshalb der Gleistrog der Gleise in Fahrtrichtung Süden so ausgeführt, dass hier später die Gleise von einer tiefer gelegenen Ebene aufsteigen konnten. Da diese Rampenkonstruktion im Bahnhofprovisorium nicht benötigt wurde, füllte man sie vorerst mit Sand. Für die Fahrgäste war diese Bauvorleistung somit unsichtbar.

Bild 8 Spuren von Plakatwänden und Namensschildern des Schöneberger Bahnhofs Nollendorfplatz befinden sich noch heute im Tunnel zwischen Nollendorf- und Viktoria-Luise-Platz. (Foto Axel Mauruszat)

