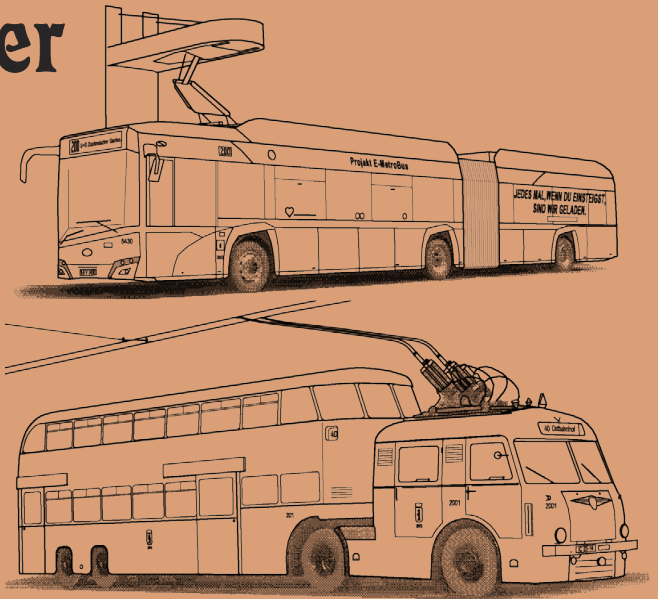


# vb

## Verkehrsgeschichtliche Blätter



ISSN 0232-9042 – 49. Jahrgang – Mai/Juni 2022 – € 2,70  
[www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de](http://www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de)

### Kaiserhof, Thälmannplatz, Mohrenstraße ...



1909 zeigen sich Wilhelmplatz, U-Bahn-Station und Hotel „Kaiserhof“ von ihrer besten Seite. Später bestimmen Aufmärsche und Hakenkreuze das Bild, dann totale Zerstörung. Die U-Bahn-Station entsteht 1950 neu, wird bald aber End- und Grenzstation. Heute ist sie wieder Durchgangsstation auf der U2, der wichtigen Ost-West-Verbindung. (Foto Landesarchiv Berlin, F Rep. 290-01-04)

# 3 · 2022

# Berliner Verkehrsorte im Wechsel der Zeiten

Im Berliner Stadtgebiet findet man vielerorts markante Stellen, die Geschichte – insbesondere Verkehrshistorie – früherer Jahrzehnte widerspiegeln. Manchmal führt ein mehr oder weniger altes Bild mitten hinein in eine vielschichtige Vergangenheit des gegenwärtigen Platzes.

MICHAEL GÜNTHER, Berlin

## Von Kaiserhof und Thälmannplatz U-Bahn-Station, Luxushotel, Schauplatz der Geschichte, Verkehrsort ...

Das „mehr oder weniger alte Bild“ ... sind in diesem Falle zwei Fotos vom 6. August 1907, die in den folgenden Beitrag und zu einem Berliner Verkehrsort führen. Beim ersten Bild stand der Fotograf damals auf dem Wilhelmplatz mit Blick nach Osten in die

Mohrenstraße und auf den linkerhand liegenden Zietenplatz. Auf dem zweiten Foto geht der Blick von der Mauerstraße in die Gegenrichtung zum Zieten- und zum Wilhelmplatz. Beide Ansichten zeigen die Nordfassade des Hotels „Kaiserhof“ mit dem



**Bild 1** Blick vom Wilhelmplatz nach Osten in die Mohrenstraße, links Zietenplatz mit U-Bahn-Baustelle, rechts Hotel „Kaiserhof“ mit Haupteingang. Aufnahme vom 6. August 1907.

(Foto BVG-Archiv)



**Bild 2** Am selben Tag Blick von der Mauerstraße nach Westen zum Wilhelmplatz, links Hotel „Kaiserhof“, davor die U-Bahn-Baustelle.

(Foto BVG-Archiv)

◆◆◆◆ Berliner Hotel-Gesellschaft. ◆◆◆◆

**Berlin.**

**Hotel, „Der Kaiserhof“.**  
Wilhelmsplatz.

Vornehmstes, mit allem Comfort der Neuzeit ausgestattetes Haus I. Ranges, in ruhigster Lage. Elektr. Licht in allen Zimmern. Zwei Personenaufzüge Tag und Nacht im Betriebe. Zimmer von Mk. 3,50 an incl. Licht, Bedienung und Heizung.

**Hotel Kurhaus zu Heringsdorf.**  
Saison vom 1. Juni bis 1. October.

**Wein-Grosshandlung „Der Kaiserhof“.**  
Grösstes Lager in Rhein- und Mosel- sowie Bordeaux-Weinen, Champagner, Cognacs etc.  
Reellste u. prompteste Bedienung auch nach ausserhalb.

**Stadtküche „Der Kaiserhof“.**  
Ausführung von Hochzeiten u. Festlichkeiten in der Stadt und nach ausserhalb.

Die Direction: M. Matthäi.

◆◆◆◆ Berliner Hotel-Gesellschaft. ◆◆◆◆

Bild 3 Hotel „mit allem Comfort der Neuzeit“ und vielen Extras, „Zimmer von Mk 3,50“. Werbung des „Kaiserhof“ im Jahre 1903 – noch ohne U-Bahn-Anschluss.

(Repro aus Berliner Verkehrsbuch, 1903)

Vorbau am Haupteingang. Das Haus war als erstes großstädtisches Luxushotel in Berlin im Oktober 1875 eröffnet worden. Bereits einige Tage später beschädigte ein Brand das Hotel, das aber schon im darauffolgenden Jahr nach schneller Wiederinstandsetzung erneut Gäste empfangen konnte. Der mächtige Bau fügte sich in das Umfeld weiterer bedeutender Gebäude am Wilhelmsplatz:

Schräg gegenüber residierte in der Wilhelmstraße Reichskanzler Otto von Bismarck, direkt gegenüber hatte die Ritterschaftsdirektion ihren Sitz, und in der näheren Umgebung befanden sich Ministerien, staatliche Ämter und private Palais vermögender Adliger. Der „Kaiserhof“ – eine noble Adresse!

Auf den beiden Fotos erscheint das Hotel „Kaiserhof“ jeweils eher zufällig am Rande. Die Aufgabe des Fotografen bestand offenbar nicht darin, das exklusive Haus ins rechte Licht zu setzen. Die beiden Ansichten dienen wie eine Anzahl ähnlicher Fotos aus diesem Stadtbereich der Dokumentation, sie sind also nur „Zweckaufnahmen“. Die Fotoreihe wurde im Auftrag der „Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin“, kurz „Hochbahngesellschaft“, angefertigt. Mit den Fotos wurde der Zustand der Fassaden von den Häusern der Straßen erfasst, durch die die U-Bahn-Streckenverlängerung vom Leipziger Platz bis zum Spittelmarkt gebaut wurde. Die „Hochbahngesellschaft“ wollte sich damit Beweismittel und die Deutungshoheit sichern, ob durch den U-Bahn-Bau an benachbarten Häusern Schäden aufgetreten waren – und wenn ja, welche.

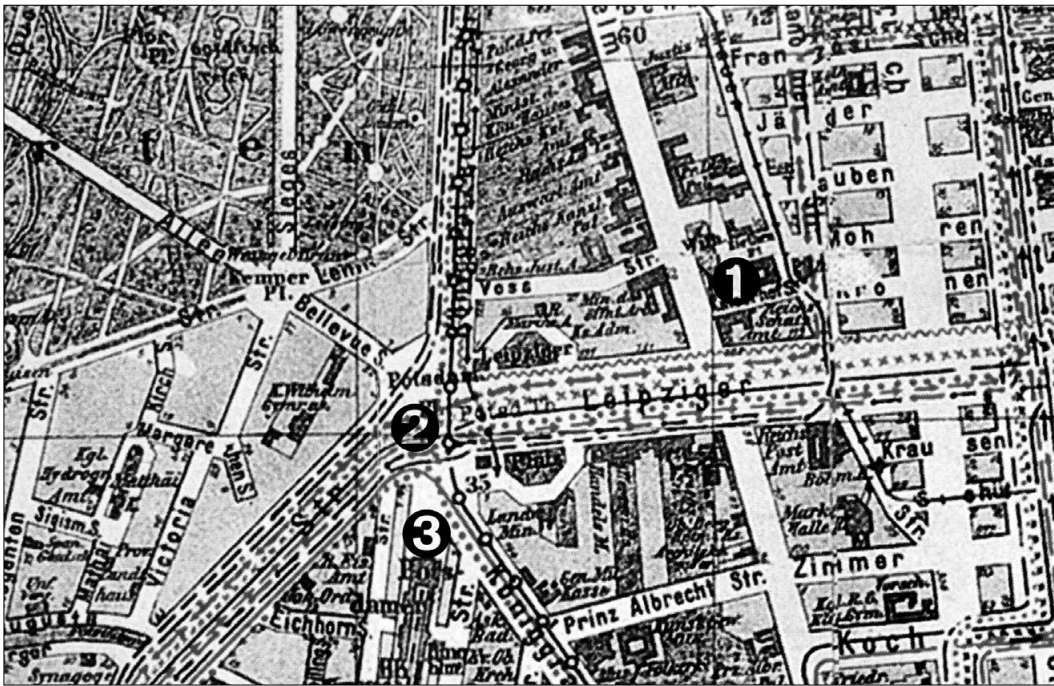
Zum Zeitpunkt der beiden Fotos war die Attraktivität des Grandhotels etwas gemindert: Direkt vor dem Haupteingang befand sich eine Baustelle, die nur teilweise durch Sichtblenden vom „Kaiserhof“ abgeschirmt wurde. Der eingeschränkte Zugang zum Hause und der Lärm der Bauarbeiten dürften manchen Gast gestört haben. Doch die Hotelleitung wird sich mit der Aussicht getröstet haben, direkt vor dem Hotel eine Station des seinerzeit modernsten städtischen Verkehrsmittels zu erhalten. Weshalb die Hochbahngesellschaft für die Streckenverlängerung statt der günstigeren Führung geradewegs durch die Leipziger Straße letztlich einen Umweg wählte, lässt sich durch einen kurzen Rückblick auf die Verkehrsentwicklung in diesem Bereich der Stadt begründen.

Als direkte und geradlinige Verbindung zwischen Potsdamer Tor und Spittelmarkt bot sich die Leipziger Straße an. Auf diesen Straßenzug hatte sich schon frühzeitig der Durchgangsverkehr konzentriert. Mit der Eröffnung der ersten Eisenbahn in Preußen zwischen Berlin und Potsdam im Jahre 1838 nahm das Verkehrsaufkommen in der Leipziger Straße weiter zu. Für Reisende, die vom Potsdamer Bahnhof abfahren wollten oder die dort ankamen, war die Leipziger Straße die günstigste Verbindung von und zur Innenstadt. Ab 7. November 1880 stand zwischen Leipziger Platz und Spittelmarkt auch eine Linie der Großen Berliner Pferde-Eisenbahn (GBPfE) zur Verfügung. Ein Jahr später fuhr in Groß Lichterfelde südlich von Berlin die erste elektrische Straßenbahn der Welt – die entscheidende Weichenstellung für die Elektrifizierung der Pferdebahnen. Ab 1. März 1898 ging es dann elektrisch



Bild 4 Im Juli 1907 laufen an der Baugrube vor dem Hotel noch die Bauarbeiten.

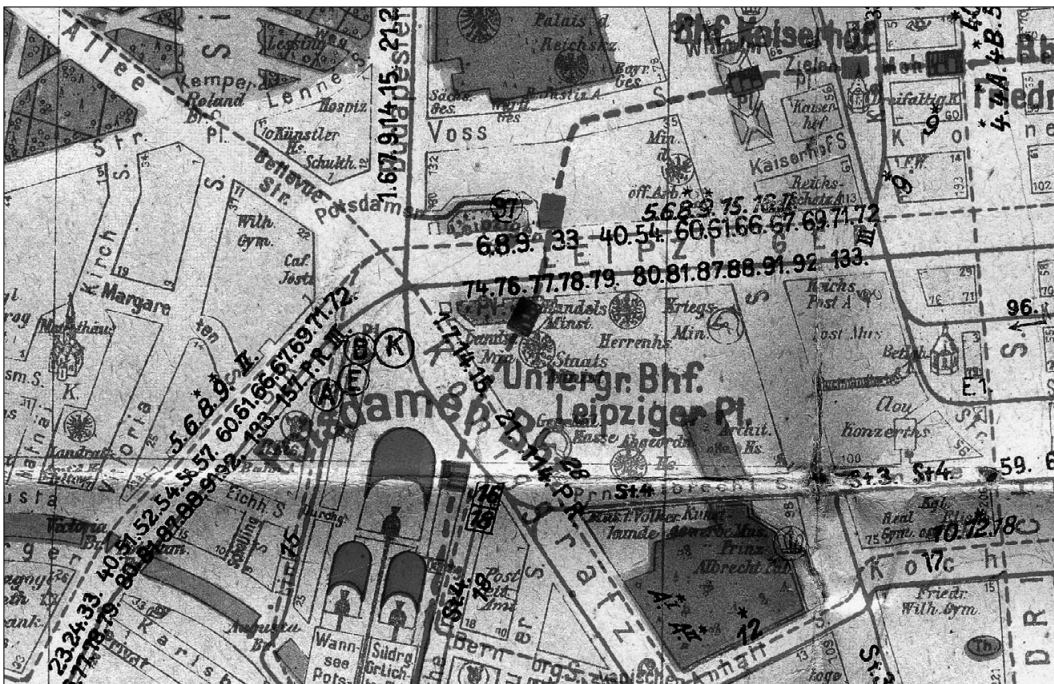
(Foto BVG-Archiv)



**Bild 5** Der Ausschnitt aus einem „Verkehrsplan von Berlin und seinen Vororten“ von 1896 zeigt eine Vielzahl von Pferdebahnlinien in der Leipziger Straße.

- ❶ Hotel „Kaiserhof“,
- ❷ Potsdamer Platz,
- ❸ Potsdamer Bahnhof.

(Sammlung Michael Günther)



**Bild 6** Nach der Elektrifizierung hatte die Anzahl der Straßenbahnlinien in der Leipziger Straße noch zugenommen, wie der Ausschnitt aus dem Pharusplan 1914 zeigt.

(Sammlung Reinhard Schulz)

auch durch die Leipziger Straße, zunächst im Akkumulatorenbetrieb, weil aus ästhetischen Gründen Fahrleitungen nicht genehmigt wurden. Aber der störanfällige Akkubetrieb erzwang dann doch die Anlage von Fahrleitungen; ab Januar 1900 verkehrten hier „echte“ Elektrische. Bald hatte sich die Leipziger Straße „zur wichtigsten Strecke des gesamten Berliner Verkehrsnetzes“ entwickelt. [1] Ausschnitte aus historischen Stadtplänen veranschaulichen die (Über-)Belegung der Leipziger Straße durch Straßenbahnen.

Das Vorhaben der Hochbahngesellschaft, die Streckenverlängerung in die Innenstadt ab Leipziger Platz unter der Leipziger Straße zu verlegen, musste schon vor der Jahrhundertwende auf große Schwierigkeiten stoßen. Jahrelange Bauarbeiten würden den Betrieb in einer der attraktivsten Geschäftsstraßen behindern und den oberirdischen Straßenverkehr weitgehend lahmlegen. Darüber hinaus versuchte die Große Berliner Straßenbahn, Nachfolgerin der GBPF, die unterirdische Konkurrenz per Gericht auszuschalten. Am Ende blieb der Hochbahngesellschaft nur, eine Strecken-

führung nördlich der Leipziger Straße unter der Voß-, Mohren-, Tauben- und Niederwallstraße zum Spittelmarkt zu akzeptieren. (Noch heute quietschen sich die Züge der U2 durch die engen Kurven dieser Strecke.)

Die Bauarbeiten an der Streckenverlängerung vom Leipziger Platz in die Innenstadt, zunächst bis zum Spittelmarkt, wurden von den Berlinern mit Interesse verfolgt. In den Zeitungen fanden sich regelmäßig Berichte von den Fortschritten beim Bau. Ein gutes Jahr vor Eröffnung der Strecke inspizierte der Minister der öffentlichen Arbeiten die Baustellen, was der Vossischen Zeitung einen aktuellen Bericht wert war. „Der Eisenbahnminister Breitenbach besichtigte gestern (Montag) die Baustellen der Untergrundbahn [...] Der Minister begab sich in die Unterpflasterbahnhaltestelle ‚Leipziger Platz‘, die, wie wir meldeten, schon einen ziemlich fertigen Eindruck macht; es wird hauptsächlich an der inneren Ausschmückung, dem Ausbau, der Stations- und Kassenräume, der elektrischen Beleuchtung usw. gearbeitet.“ Über

# Letzter Anschluss

... zum S- und Regionalbahnhof Schöneweide



Dieser Verkehrsort ist seit etwa zehn Jahren im Wandel. Die geplanten und erst zum kleinen Teil realisierten Umgestaltungen dauern noch bis etwa Ende 2024 an. Es wird nichts mehr so sein wie auf dem Foto erkennbar. Denn: Die Stahlbrücken sind erneuert, die Bahn führt nicht mehr die beige-grüne DR-Lackierung, die Tatra-Wagen der Tram sind seit einem Jahr ausgemustert, und bald sind die Straßenbahngleise an dieser Stelle verschwunden. Auslöser aller Baumaßnahmen war die geplante Verlegung der Straßenbahngleise. Zunächst gab es Bauarbeiten am Regionalbahnsteig. Zeitlich parallel wurde nördlich des Bahnhofs ein neues Shopping-Center errichtet. Dazu begannen dort die Vorarbeiten für den Straßenbahn-Durchstich durch den Bahndamm. Bei laufendem Straßenbahnbetrieb wird die Trasse verlegt.

Künftig werden die Straßenbahnen, in gerader Linie von der Brückenstraße kommend, den Straßenzug Schnellerstraße–Michael-Brückner-Straße (ehemals Grünaauer Straße) kreuzen, den neuen Durchstich befahren und westlich des Bahndammes in eine völlig neu gebaute Wendeanlage eingeführt. Damit entfällt die Kurvenfahrt von der Brückenstraße in die Michael-Brückner-Straße vor das Backstein-Empfangsgebäude und die zweite Kurvenfahrt in den Sterndamm unter die ehemals sehr schmalen Brückenanlagen, die jahrzehntlang typisch für diesen Verkehrsort war. Während dieser Bauarbeiten fand über mehr als einem Jahr der Straßenbahnverkehr dort nur eingeleigt statt. Jetzt ist die Brückenunterführung im lichten Maß verbreitert und wird noch erheblich weiter verbreitert, wenn die neue Straßenbahnstrecke im Zuge des Durchstichs in Betrieb gehen wird. Das alte, seit längerem geschlossene Empfangsgebäude wird saniert und soll einen günstigen Zugang zur neuen Straßenbahnhaltestelle nebst Wendeanlage auf westlicher Seite des Bahnhofs erhalten. Seit der Eröffnung der Straßenbahn-Neubaustrecke durch den Groß-Berliner Damm ist die Anbindung nach Adlershof gegeben und damit ein günstiger Anschluss an den dort neu entstehenden Straßenbahnhof, was lange Zuführungsfahrten über Köpenick ersparen wird.

(Text und Foto [Mai 1991]: Reinhard Arf)

## Verkehrsgeschichtliche Blätter

# vb

Herausgeber und Verlag: Verkehrsgeschichtliche Blätter e.V., Postfach 21 104, 10122 Berlin  
Bankverbindung: IBAN: DE85 1001 0010 0655 1311 05; BIC: PBNKDEFF  
Chefredakteur: Michael Günther, Stellv. Chefredakteur: Axel Mauruszat  
Redaktion: Reinhard Arf, Wolfgang Dath, Wolf-Dietger Machel, Dr. Hans-Joachim Pohl  
Vertriebsleitung: Jürgen Rosinsky  
Druck: MoritzDruck, Neue Jakobstraße 5, 10179 Berlin  
Erscheinungsweise: zweimonatlich (Febr., April, Juni, Aug., Okt., Dez.)  
Jahresabonnement: € 16,00 (Ausland € 19,00) einschließlich MwSt und Versandkosten  
Einzelheft: € 2,70 (einschließlich MwSt) + Versandkosten  
Das Jahresabonnement verlängert sich automatisch um ein Jahr, wenn es nicht bis zum 15. November (Poststempel) des laufenden Jahres schriftlich gekündigt wird.  
Mit Namen oder Initialen der Verfasser gezeichnete Beiträge und Kurzinformationen geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.  
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Zeichnungen, Fotos, Rezensionsexemplare usw. übernehmen Herausgeber und Redaktion keine Haftung. Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Herausgebers.  
Redaktionsschluss dieses Heftes: 30.5.2022

### In diesem Heft:

Berliner Verkehrsorte im Wechsel der Zeiten. Von Kaiserhof und Thälmannplatz: U-Bahn-Station, Luxushotel, Schauplatz der Geschichte, Verkehrsort ... – Die Verbrennungstriebwagen auf Strecken des Landesverkehrsamtes Brandenburg. Teil 2: Triebwagen der Deutschen Werke, Kiel – 50 Jahre U-Bahnhof Rudow – Ältere MAN- und Mercedes-Benz-Busse im Potsdamer Nahverkehr – Rezensionen – Kurzinformationen

[www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de](http://www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de)

### Demnächst:

Vor 50 Jahren, am 4. Oktober 1972, brach in der Kehranlage der damaligen Linie Pankow, Vinetastraße–Thälmannplatz ein folgenschwerer Brand aus.