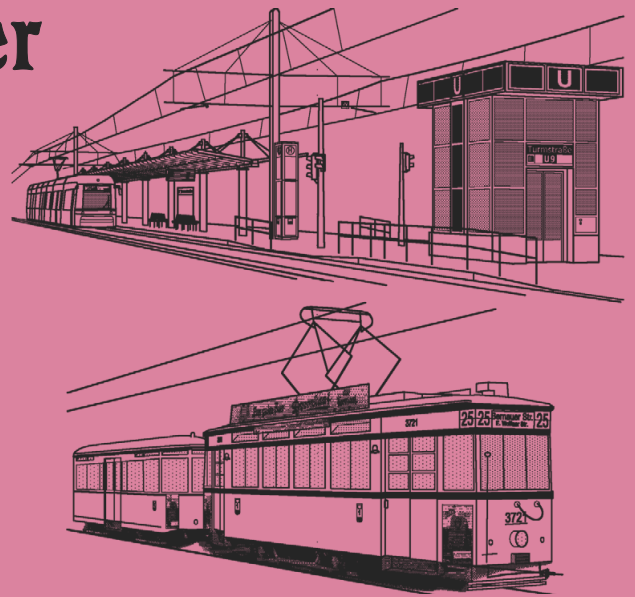


vb

Verkehrsgeschichtliche Blätter



ISSN 0232-9042 – 51. Jahrgang – März/April 2024 – € 2,70
www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Die Lehrter Rampe



Die Zeichnung von 1885 zeigt den Blick über die Spree hinweg auf den neuen Zollpackhof – dahinter der Güterbahnhof der Lehrter Bahn und der Stadtbahnviadukt. In diesem Bereich plante man ab den späten 1930er Jahren die „Lehrter Rampe“. Der Titelbeitrag berichtet von Plänen und heute noch erkennbaren Spuren dieses nicht fertiggestellten Bauwerks. (Sammlung Peter Bley)

2-2024

PETER BLEY, Berlin

Die „Lehrter Rampe“ Spurensuche nach einer Eisenbahnstrecke im Zentrum von Berlin

Das bauliche Grundprinzip der Stadtbahn – gemauerte, von beiden Seiten sichtbare Viaduktbögen – hat sich seit bald 150 Jahren weitgehend erhalten. Eine Ausnahme bildet ein Abschnitt in Moabit, auf dem der Viadukt auf mehreren hundert Metern Länge von einer Betonmauer verdeckt ist. Was hat es mit dieser Mauer auf sich?

Aus der Frühzeit des Güterbahnhofs Spreeufer

Die Berliner Stadtbahn ist einst als Viaduktbahn auf 731 Mauerwerksbögen errichtet und im Frühjahr 1882 in zwei Etappen eröffnet worden. Die Bauweise als Viaduktbahn hatte ermöglicht, den Platzbedarf für den Bahnbau weitestgehend zu minimieren, zudem konnte die Staatsbahn durch Vermietung der Bögen erhebliche Einnahmen erzielen. Als 1885 die Zeichnung der zwischen Spree, Alt-Moabit und Güterbahnhof der Lehrter Bahn errichteten neuen Packhofanlagen entstand (siehe Titelbild), waren die Bögen des im Hintergrund sichtbaren Stadtbahnviaduktes noch ungenutzt. Erst mit zunehmender Besiedlung des Stadtteils Moabit wurden die Bögen beidseitig zugemauert und sodann von der Königlichen Eisenbahndirektion (KED) Berlin an Gewerbetreibende vermietet.

Der 1871 eröffnete Lehrter Güterbahnhof war ab 1. Mai 1893 Teil des nun tariflich zusammengefassten „Hamburger und Lehrter Güterbahnhof“, abgekürzt „Berlin HuL“. [1] Dieser Bahnhofsteil von HuL zweigte nördlich der Invalidenstraße aus den umfangreichen Gleisanlagen des Außenbahnhofs der Lehrter Bahn ab, unterquerte zunächst die Invalidenstraße, unmittelbar dahinter den Bahnsteig des Lehrter Stadtbahnhofs und nach weiteren rund 350 m die Straße Alt-Moabit; von dort zog er sich zwischen der Südseite des Stadtbahnviaduktes und der Spree bis zu der fast 800 m entfernten Paulstraße hin. Mit dem Wachstum von Moabit und angrenzenden Stadtteilen wurde fast jeder von der Eisenbahn nicht selbst genutzte Flecken des Lehrter Güterbahnhofs als Lagerplätze an Güterverkehrskunden vermietet. Seit etwa 1925 war er unter dem Namen „Berlin Spreeufer“ ein eigener Gütertarifbahnhof, allerdings nur für den Wagenladungsverkehr der Anschließer zugelassen. Spreeufer war inzwischen auch zu einem Zentrum für den Stückgutversand der Sammelgutspediteure herangewachsen; hierfür errichtete die Reichsbahn 1935/36 sogar ein großes Bürogebäude an der Paulstraße.

Die alten, aus den Jahren 1880/81 stammenden schweißeisernen Stadtbahnbrücken über Straßen und Wasserläufe ließen trotz zwischenzeitlicher Verstärkung den Einsatz der neuen Einheitslokomotiven mit 20 t Achslast nicht zu, deswegen ersetzte die Reichsbahn diese Brücken seit den 1920er Jahren schrittweise durch moderne Stahlkonstruktionen. So sah ein Sonderfonds 1937 auch die Erneuerung der Fernbahnüberbauten der Brücke über die Paulstraße vor. Nachdem diese Arbeiten wegen Stahlmangels zunächst zurückgestellt worden waren, berichtete die Reichsbahndirektion (RBD) Berlin dem Reichsverkehrsministerium (RVM) am 21. Februar 1938, der Stahl sei jetzt bereitgestellt, deswegen wolle sie die Erneuerung nun durchführen. [2], [3] Inzwischen waren jedoch ganz andere Planungen im Gange, die einer einfachen Brückenerneuerung an der Paulstraße entgegenstanden. Die RBD musste sich daher damit abfinden, die in schlechtem Zustand befindlichen Brücken über die Paulstraße nochmals auszubessern [3].

Die Speer-Planungen für die Welthauptstadt „Germania“

Am 30. Januar 1937 erging ein von Hitler unterzeichneter „Erlaß über einen Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt“, der dem zum „GBI“ bestimmten Architekten Albert Speer eine fast unumschränkte Gestaltungsmacht für Berlin verlieh. Der GBI sollte einen neuen Gesamtbauplan für die Reichshauptstadt aufstellen mit dem Ziel, alle das Stadtbild beeinflussenden Platzanlagen, Straßenzüge und Bauten nach einheitlichen Gesichtspunkten „würdig“ durchzuführen. Der GBI war befugt, hierfür alle zur Erreichung dieses Zwecks nötigen Maßnahmen und Anordnungen zu treffen. [4] Ergänzend erging am 4. Oktober 1937 das „Gesetz über die Neugestaltung deutscher Städte“. [5]

Die Neugestaltung Berlins war nur möglich unter Umwidmung der großen innerstädtischen Eisenbahnflächen, für die jedoch außerhalb der Innenstadt umfangreiche Neuanlagen erforderlich wurden. So sollten als Ersatz für die Kopfbahnhöfe des Fernverkehrs am Nordring ein neuer Nordbahnhof und am Südring ein neuer Südbahnhof entstehen. Für die Planung und die spätere Bauausführung dieses „neuen“ Eisenbahnknotens Berlin trat zum 1. Juli 1937 [6] die Reichsbahnbaudirektion (RBauD) Berlin ins Leben, allerdings hatte es bereits seit der Jahreswende 1936/37 etliche Besprechungen des RVM mit der RBD Berlin und dem GBI Speer gegeben.

Speer hatte inzwischen sein städtebauliches Konzept entwickelt, mit einer monumentalen Nord-Süd-Straße und einer riesigen, als „Große Halle“ bekannt gewordenen Kuppelhalle im Spreebogen. Der Bau dieser Halle war nur möglich, wenn vorher nicht nur die Spree verlegt, sondern vom Empfangsgebäude des Lehrter Bahnhofs sowohl der Kopfbau als auch die beiden Seitenflügel auf jeweils mehr als 100 m Länge abgerissen waren. Die Niederschrift über eine Besprechung, die das RVM am 9. Juli 1937 mit der RBauD Berlin und der RBD Berlin führte, vermerkt hierzu: „Die dringendste Aufgabe der Entwurfsbearbeitung ist der Ersatz Lehrter Bahnhof (um etwa 130 m nach Norden verschoben), die sofort in Angriff zu nehmen ist.“ Die Überlegungen zielten zunächst darauf ab, den Lehrter Bahnhof von der Spree bis zur Stadtbahn vollständig aufzugeben. An der Brücke Invalidenstraße war ein neues Empfangsgebäude vorgesehen, an das sich die nach Norden verschobenen Bahnsteige anschließen sollten. [7], [8]

Ein nachträglich unter dem Datum 2. August 1937 gefertigter RVM-Vermerk weist erstmals darauf hin, Speer habe das RVM kürzlich „auf den Wunsch des Führers“ hingewiesen, „das große Kongressgebäude im Norden der Nord-Süd-Achse bald angefangen zu sehen“. Diese Absicht führe zum Verlust des Lehrter Bahnhofs und habe zur Folge, dass während des Baues des Südbahnhofs der Verkehr des Potsdamer Fernbahnhofs nicht – wie bisher vorgesehen – zum Lehrter Bahnhof umgeleitet werden könne. [7] Am 25. August 1937 teilte Speer dem Reichsverkehrsminister Dormmüller jedoch mit, es habe sich eine Lösung ergeben, die es gestatte, den Bau der großen Versammlungshalle in Berlin zunächst auf drei Jahre ohne Verlegung der Spree und damit ohne Verlegung des Lehrter Bahnhofs durchzuführen. „Der Führer“ sei mit dieser Lösung einverstanden. [8], [9]

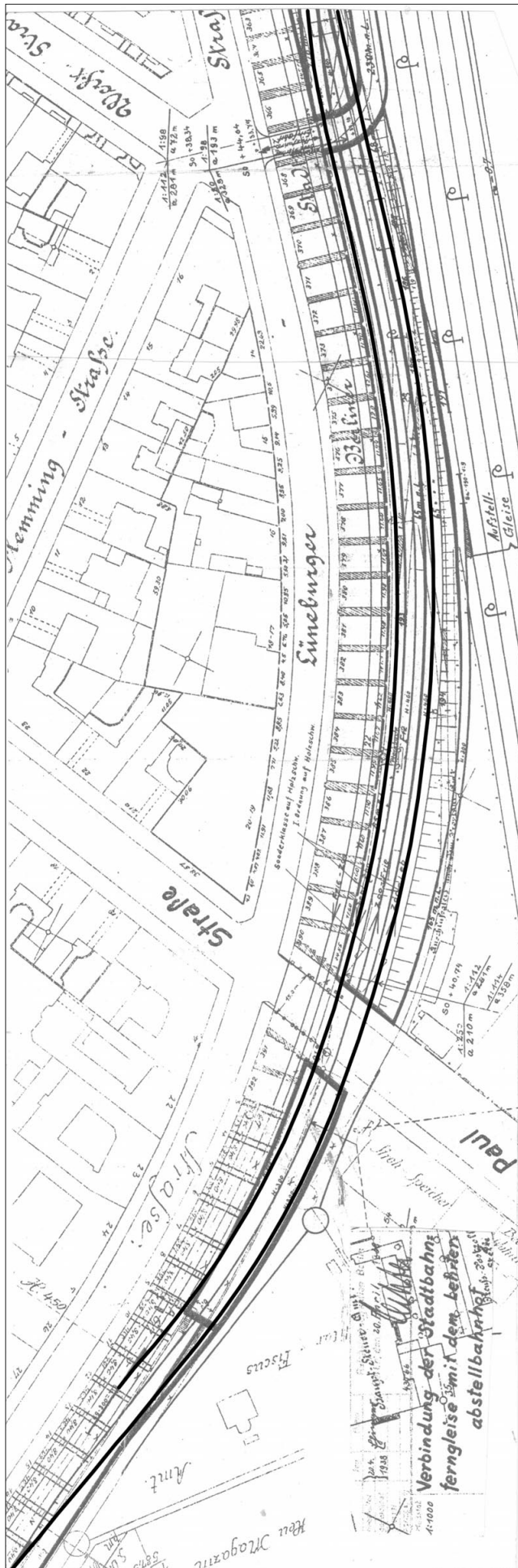
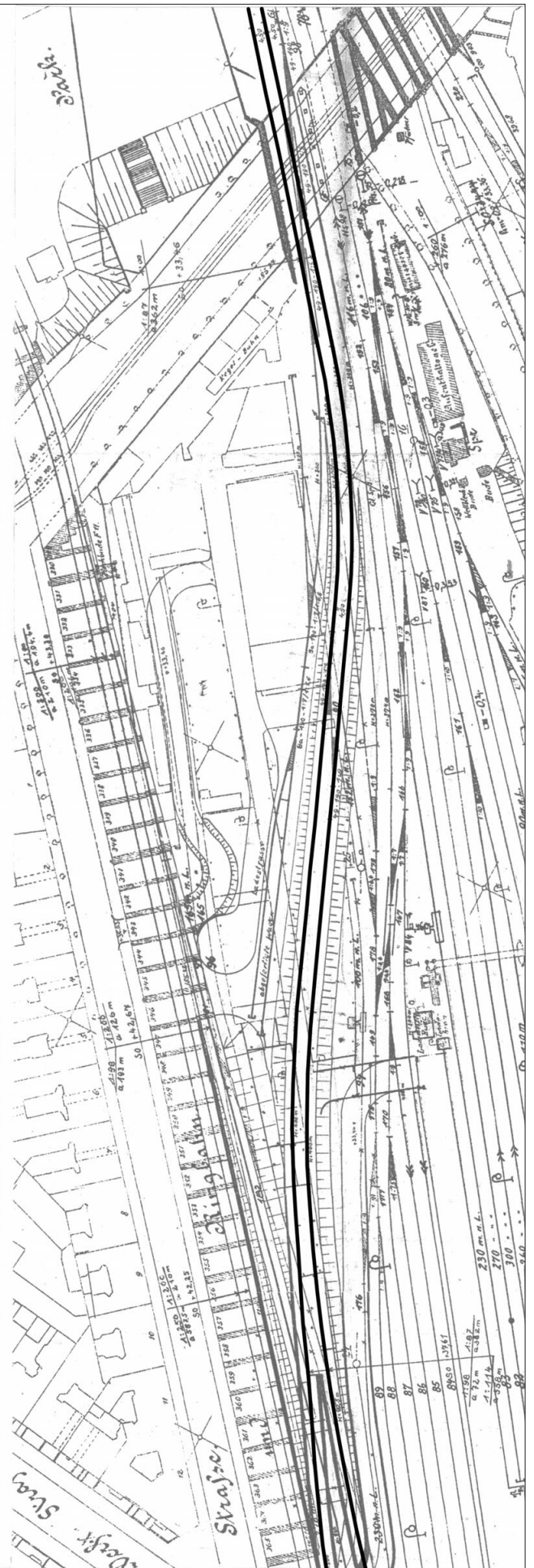


Bild 1 Entwurfsplan der RBD Berlin vom 20. April 1938 „Verbindung der Stadtbahnferngleise mit dem Lehrer Abstellbahnhof“ (Sammlung Peter Bley)



Die „Lehrter Rampe“ kommt

In einem Vermerk vom 12. Januar 1938 erwähnt die RBD Berlin erstmals Überlegungen, die bisher im Lehrter Bahnhof abgefertigten Fernzüge der Hamburger Bahn und der Lehrter Bahn auf die Stadtbahn zu verlegen und über eine neue Verbindungskurve zwischen Bellevue und Lehrter Bahnhof in den vorhandenen Lehrter Abstellbahnhof einzuführen. Sie knüpfte damit an Überlegungen an, die der Geheime Baurat Suadicani – viele Jahre der „Planungschef“ der KED Berlin – bereits vor dem Ersten Weltkrieg angestellt hatte. Die RBD Berlin führte nun aus, es sei zwar möglich, die genannten Züge auch über die gesamte Stadtbahn nach dem Abstellbahnhof Rummelsburg zu fahren, allerdings würde Rummelsburg dadurch voraussichtlich überlastet werden. [10] Der Vermerk lässt auch erkennen, dass alle Planungen und Baumaßnahmen im Zusammenhang mit der späteren Stilllegung des Lehrter Bahnhofs der RBD Berlin oblagen. Im Gegensatz dazu war die RBauD Berlin gemäß ihrer Aufgabenstellung nur für die Planung der neuen Bahnanlagen und für deren spätere Baudurchführung zuständig.

Bild 2 Bahnanlagen der Lehrter Bahn und der Hamburger Bahn zwischen Paulstraße und Perleberger Brücke.

(Auszug aus Schaffmanns Taschenplan mit Straßenverzeichnis von Berlin. 1951, Sammlung Peter Bley)

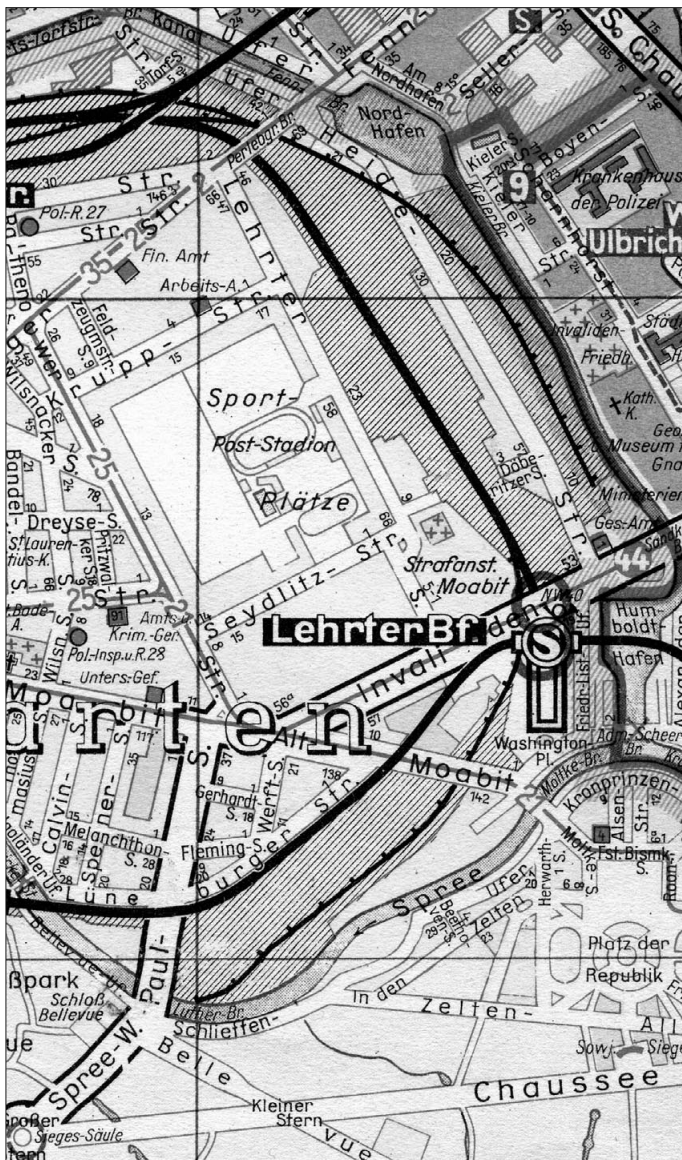


Bild 3 Betonpfeiler an der Südseite des Stadtbahnviadukts; Aufnahme 12. April 1980 (Foto Peter Bley)

Ende Januar 1938 hatte die RBD Berlin für die „Lehrter Rampe“ je einen Entwurf aufgestellt

- mit schienengleicher Kreuzung, Kosten 1,0 Mio. RM;
- mit schienenfreier Kreuzung, Kosten 2,6 Mio. RM.

Am 1. März 1938 leitete sie dem RVM einen zusammenfassenden Bericht über das Vorhaben zu und betonte, sie sehe wegen der hohen Kosten und der betrieblichen Schwierigkeiten inzwischen nicht mehr vor, den Lehrter Bahnhof vollständig nach der Nordseite der Invalidenstraße zu verschieben. Über ihre neuen Überlegungen führte die RBD aus [8], [10]:

- „Die Bahnsteiganlage des Lehrter Fernbahnhofs wird aufgegeben. Die bisher dort behandelten Züge werden auf die Stadtbahn genommen. Sie halten in Charlottenburg und Zoologischer Garten und fahren von Zoologischer Garten leer über eine etwa an der Paulstraße von den Stadtbahnferngleisen schienenfrei abzweigende Gleisrampe in die bisherige Abstellanlage des Lehrter Fernbahnhofs (Leb). Post und Expressgut werden in Leb weiter behandelt. Ebenso bleibt dort eine S-Bahnsteiganlage für die Spandauer Richtung bestehen.
- Die schienenfreie Kreuzung und Einführung der automatischen Sicherung erlaubt eine engste Zugfolge von theoretisch 3,5 und praktisch 4 Minuten.
- Die bevorstehende Fertigstellung des 2. Fernbahnsteigs in Zoo und in Friedrichstraße gestattet bei einer Zugfolge von 4 Minuten auf der Strecke eine solche von 8 Minuten am Bahnsteig.
- Die Fortschritte der Verstärkungsarbeiten an den Viadukten und Brücken ermöglichen nach dem Umbau die Durchfahrt schwerer Lok bis zur vorgeschlagenen Rampe nach Leb ohne das zeitraubende Umspannen in Charlottenburg.“

Der Bericht wurde durch eine Fahrplanstudie ergänzt. Nach Fertigstellung der Rampe wäre es möglich, innerhalb von 24 Stunden nicht nur 26 endende und 29 beginnende Züge der Hamburger Bahn und der Lehrter Bahn zwischen Charlottenburg und der Paulstraße zusätzlich über die Stadtbahn zu leiten, sondern auch noch 22 Züge aus bzw. 21 Züge in Richtung Magdeburg (jeweils einschließlich Bedarfszüge). Nur einzelne Personenzüge dieser drei Strecken müssten in Charlottenburg bzw. in Wannsee gebrochen werden. Der Berechnung lag der Fahrplan 1937 mit täglich 107 Zügen zugrunde; die Mehrbelastung der westlichen Stadtbahn werde daher etwa 50 % betragen. [8], [10]

Die RBD erläuterte in ihrem Bericht ergänzend, die vorhandenen Abstellgleise und Lokschuppen auf dem Lehrter Abstellbahnhof könnten unverändert weiter genutzt werden. Die künftig etwa 70 m bzw. 80 m südlich der Stadtbahn endenden Bahnsteige A und B des Lehrter Bahnhofs würden weiterhin für den Vorortverkehr in

Letzter Anschluss

... mit einer Altbau-Ellok der BR 44



Nachdem an dieser Stelle im Heft 1/2024 ein 50-jähriges Jubiläum (Berliner U-Bahn-Wagen Typ F 74) zu würdigen war, soll es in diesem Heft so weitergehen, nur nicht ganz so aktuell. Im Jahre 1984 wurde im Bereich der DB diese durch die Vorbauten so markante, zuverlässige und robuste sowie meist in grün lackierte Allzwecklokomotive nach über 50 Jahren Betrieb aus dem Verkehr gezogen und durch neuere Maschinen ersetzt: Die „E 44“ (auch in ihren baulichen Varianten) begleitete die deutsche Bahn seit 1932 auf den schon damals elektrifizierten Netzen in den Ländern in Süd-, Mittel- und Ostdeutschland und kam erst Ende der 1950er bzw. Anfang der 1960er Jahre dann auch nach West- und Norddeutschland.

In der DDR begann der Einsatz von E-Loks erst wieder im Jahre 1955 in Sachsen und Sachsen-Anhalt mit der Rückgabe etlicher

konfiszierter Loks durch die Sowjetunion. Nach aufwändigen Aufarbeitungen an den Maschinen dehnte sich ganz allmählich auch hier der E-Lok-Einsatz weiter aus, u. a. bis nach Rostock und auch in Richtung Berlin. Die „E 44“ – insgesamt wurden 187 Maschinen hergestellt – war im Jahre 1930 für den Güterzugeinsatz und den schweren Personenverkehr konzipiert worden. Nach über 50 Jahren Einsatzgeschichte kam das Ende der dann so genannten „Altbau-Elloks“ der DB im Einsatzgebiet des Bw Würzburg. Das war bei der im Herbst 1984 der Fall. Bei der DR waren sie noch sieben Jahre länger im Einsatz.

Es blieben etliche Lokomotiven erhalten und sind auch heute noch gelegentlich zu bewundern. Bei dem Jubiläum „150 Jahre Eisenbahn“ im August 1985 bei Nürnberg war in der Fahrzeugparade auf der Festveranstaltung ein solches Exemplar vertreten. Erst nachdem Berlin an das elektrifizierte Streckennetz schließlich angeschlossen worden war, konnten bei passenden Gelegenheiten diese Loks auch in unserer Region ab und zu bestaunt werden. Besonders passend war dies zum Festakt in Hennigsdorf anlässlich der Hundertjahrfeier der AEG der dortigen Lokomotivfabrik, die eine der Produktionsstätten dieser Baureihe war. Seit vielen Jahren befindet sich eine Lok dieser Baureihe (E 44 131) im Deutschen Technikmuseum in Berlin-Kreuzberg und kann angeschaut werden.

(Text: Reinhard Arf; Foto [28.5.1978]: Manfred Fiebig)

**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: 22.3.2024

In diesem Heft:

Die „Lehrter Rampe“: Spurensuche nach einer Eisenbahnstrecke im Zentrum von Berlin – Ottonische Bauten in der Mark: Otto Techow und seine Eisenbahnbauten in Brandenburg (Teil 2) – Erinnerungen eines Stellwerkers an Berlin-Lichtenberg (1967 bis 1971) – Reichstag im Ausnahmezustand – Rezensionen – Kurzinformationen – Berichtigung

www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Demnächst:

Am 8. August 1924 begann der elektrische Vorortbetrieb nach Bernau – Anlass für einen Blick auf Ereignisse der Berliner S-Bahn-Geschichte