

Fünfter Teil unseres monatlichen Rundschreibens

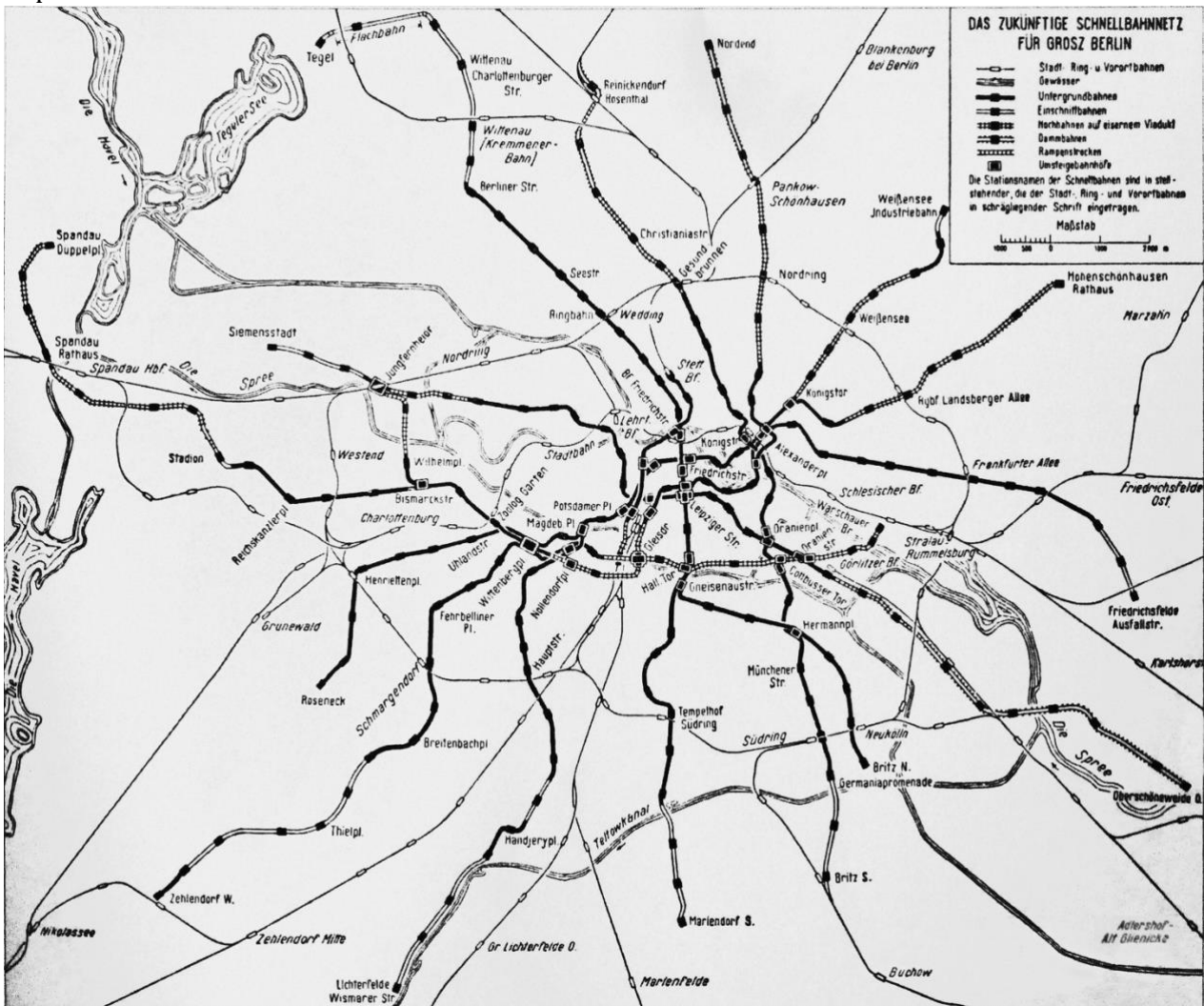
100 Jahre Großberlin

Mit der U-Bahn in die Umgebung Berlins

von Dipl. Ing. Klaus Krause

Die Berliner U-Bahn überwand mehrfach Stadtgrenzen, Berlin wuchs hinterher. Ein solches war auch schon mit der ersten Straßenbahn (Pferdebahn) in Deutschland geschehen. Sie verband 1865 Berlin und Charlottenburg.

Das Netz der Berliner U-Bahn befindet sich heute völlig innerhalb des Stadtgebiets. Die U-Bahn dient mitsamt Tram und Bus der BVG dem innerstädtischen Personenverkehr. (Einige Oberflächenverkehrsmittel führen in Sonderfällen auch über die Stadtgrenze hinaus.) Dabei gilt im Regelfall, dass die U-Bahn gegenüber der Tram die doppelte Geschwindigkeit und die dreifache Kapazität erreicht.



Die Berliner U-Bahn basiert auf den Ideen von Werner von Siemens. Nachdem er das dynamoelektrische Prinzip entdeckt hatte und darauf beruhend leistungsfähige Generatoren und Elektromotoren entwickelt hatte stellte er 1879 im Urania-Ausstellungspark (nahe dem Lehrter Bahnhof) einen Zug mit Elektrolok vor. Das Original dieser Lok befindet sich im Deutschen Museum, München, ein Nachbau im Deutschen Technikmuseum Berlin (DTMB). 1881 nahm er den Betrieb einer elektrischen Bahn in Lichterfelde auf. Diese Bahn gilt als erste elektrische

Straßenbahn, Siemens selber bezeichnete sie als von ihrem Gestell heruntergenommene Hochbahn. Er propagierte innerstädtische Hochbahnen, zunächst für die Friedrichstraße.

Die Pläne wurden weiterentwickelt. Nachdem 1896 das Preußische Kleinbahngesetz erlassen worden war, wurde sofort mit dem Bau des Viadukts für die heutige U1 von dem U-Bahnhof Warschauer Brücke (heute Warschauer Straße) in Richtung Leipziger Platz und Charlottenburg begonnen. Das erfolgte durch die dafür gegründete Siemensgesellschaft für Hoch und Untergrundbahnen.

Die ersten Betriebseröffnungen erfolgten 1902. Schon diese reichten über die damalige Stadtgrenze hinaus zu selbstständigen Städten, bis Schöneberg und Charlottenburg.

Die Strecke bis Bahnhof Zoologischer Garten war zunächst durchgehend als Hochbahn entworfen. Um den Auguste-Viktoria-Platz nicht zu überbauen und der neuen Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche nicht zu nahe zu kommen, wurde die Hochbahntrasse östlich hinter dem Romanischem Café geführt. Doch die Stadt Charlottenburg, damals die reichste Stadt Preußens, bestand auf einer Tunneltrasse. Damit war auch die Querung der Stadtbahn am Bahnhof Zoologischer Garten wesentlich erleichtert. So wurde schließlich die Rampe zwischen Nollendorfplatz und Wittenbergplatz geplant und errichtet. Die Stadt Schöneberg erhielt den geschmückten Bahnhof Bülowstraße der heute noch weitgehend in seiner ursprünglichen Gestalt zu sehen ist.

Die Bahnhöfe Nollendorfplatz und Wittenbergplatz wurden später umgestaltet.

Der Weiterbau ging zügig voran. Im Jahre 1913 reichte dieses Netz von Warschauer Brücke (heute Warschauer Straße) bis Reichskanzlerplatz (heute Theodor Heuss- Platz), vom Nordring (heute Schönhauser Allee), bis Richard-Wagner-Platz (am Ort des heutigen gleichnamigen Bahnhofs der U7, ein Gelände einer Zugangstreppe wurde beim jetzigen Bahnhof wiederverwendet), von der Uhlandstraße und bis zum Thielplatz. Damit waren auch die Stadt Wilmersdorf und die Domäne Dahlem angeschlossen. Außerdem existierte seit 1910 die selbstständige Schöneberger U-Bahn (erste kommunale U-Bahn in Deutschland) von Innsbrucker Platz bis Nollendorfplatz, hier mit zunächst eigenem Bahnhof. Die Bahnhöfe außerhalb Berlins wurden auf Wunsch dieser reichen Städte besonders gestaltet, teilweise recht prächtig. Ein herausragendes Beispiel ist der Bahnhof Heidelberger Platz.

Dies alles sind Kleinprofilstrecken für entsprechend schmale und kurze Fahrzeuge. Ein halber Wagenkasten der Schöneberger U-Bahn ist im U-Bahnhof Klosterstraße seit etwa 1985 ausgestellt.

Seit 1912 bzw. 1913 bauten die Stadt Berlin bzw. die AEG je eine neue Strecke im Großprofil (heute U6 und U8 mit dem südöstlichen Ast der heutigen U7). Diese sollten durchaus auch über die damalige Stadtgrenze hinausführen. Die ehemalige selbstständige Stadt Neukölln wurde allerdings erst nach der Bildung von Groß-Berlin erreicht.

Somit war durch vorhandene bzw. in Bau befindliche U-Bahnstrecken ein Verkehrsgebiet abgesteckt das über das damalige Gebiet Berlins teilweise weit hinausging. Die Zusammengehörigkeit mehrerer Städte, Landgemeinden und Gutsbezirke war auch durch dieses Verkehrsmittel mit Einheitstarif deutlich.

Eine Besonderheit aus viel späterer Zeit war der 1989 eröffnete U-Bahnhof Hönow. Dieser war direkt außerhalb der Stadtgrenze auf dem Gelände der Gemeinde Hönow in der DDR, also in Brandenburg, errichtet worden. Mit den nach der Wiedervereinigung erfolgten geringfügigen Grenzkorrekturen wurde der Bereich dieses U-Bahnhofs Berlin zugeschlagen.

Als Kuriosum kann erwähnt werden, dass in West-Berlin ausgemusterte U-Bahnwagen (Typ D) nach Nord-Korea verkauft wurden und in deren Hauptstadt Pyonyang verkehren.

Gerade in den 1920er Jahren mit U- und S-Bahn und mit der Nord-Süd-S-Bahn in den 1930er Jahren entwickelten sich das Verkehrsnetz und Groß-Berlin gemeinsam zu einer modernen Stadt. Das basierte auf Vorarbeiten seit dem späten neunzehnten Jahrhundert. Die Entwicklung wurde beeinträchtigt durch Naziherrschaft und Teilung.