

Christian Simon



DIE SCHÖNSTEN BERLINER U-BAHNHÖFE

EUMSINSEL

BeBra Verlag



Dahlem-Dorf

Christian Simon

DIE SCHÖNSTEN BERLINER U-BAHNHÖFE

Mit Fotos von Uwe Friedrich

Christian Simon

DIE SCHÖNSTEN BERLINER U-BAHNHÖFE



Inhalt

Vorwort	7	Paulsternstraße	84
Eine kurze Geschichte der Berliner U-Bahn	8	Rathaus Schöneberg	88
Afrikanische Straße	20	Rathaus Spandau	92
Brandenburger Tor	24	Residenzstraße	96
Bülowstraße	28	Richard-Wagner-Platz	100
Dahlem-Dorf	32	Rohrdamm	104
Eberswalder Straße	36	Rotes Rathaus	108
Fehrbelliner Platz	40	Rüdesheimer Platz	112
Görlitzer Bahnhof	44	Schlesisches Tor	116
Heidelberger Platz	48	Spittelmarkt	120
Hermannplatz	52	Unter den Linden	124
Klosterstraße	56	Wittenbergplatz	128
Magdalenenstraße	60	Zitadelle	132
Märkisches Museum	64	Zoologischer Garten	136
Mohrenstraße	68	Bahnhöfe und Linien	140
Museumsinsel	72	Liniennetz	141
Nollendorfplatz	76	Literatur und Quellen	143
Paracelsus-Bad	80	Bildnachweis/Impressum	144



Vorwort

Die schönsten U-Bahnhöfe der Welt hat Berlin sicherlich nicht. Wenn man sie zum Beispiel mit den palastartigen Stationen der Moskauer Metro vergleicht, wird das offensichtlich. Sie wurden schon zu Zeiten Stalins im Stil eines sozialistischen Klassizismus prunkvoll mit Kronleuchtern, Marmor, Mosaiken und Stuck ausgestattet. Im preußisch-sparsamen Berlin begnügte man sich dagegen meist mit bescheidener, praktischer Funktionalität. Meist – aber nicht immer. Dieses Buch soll den Fahrgast, der meist eilig unterwegs ist, auf die architektonischen Schönheiten Berliner U-Bahnhöfe aufmerksam machen. Oft hetzt man im Alltag achtlos daran vorbei.

»Schönheit« ist natürlich Geschmackssache. Wen beispielsweise die kathedralenartigen Kreuzgewölbe im Bahnhof → Heidelberger Platz beeindrucken, der mag sich von den Bahnhöfen in grellen Farben im Stil des Pop-Art abgestoßen fühlen – und umkehrt.

Von den 175 Bahnhöfen wurden 30 Stationen ausgewählt, wobei diese Auswahl sicher subjektiv ist. Uwe Friedrich setzte die

Bahnhöfe fotografisch in Szene. Im Laufe von 125 Jahren Berliner U-Bahn kamen immer neue Strecken und neue Bahnhöfe hinzu. In diesem Buch sind auch die ältesten und die jüngsten Stationen vertreten. Ihre baulichen Ausgestaltungen entsprachen dabei auch immer dem Zeitgeist der jeweiligen Epoche und dem Einfallsreichtum ihrer Erbauer. Vor allem zwei Architekten haben die Berliner U-Bahnhöfe maßgeblich geprägt: Alfred Grenander (1863–1931) und Rainer Gerhard Rümmler (1929–2004). Beide zusammen wirkten an etwa zwei Dritteln aller Bahnhöfe mit. Daher ist es fast zwangsläufig, dass bei dieser Auswahl Grenander für neun Bahnhöfe verantwortlich ist, Rümmler für acht.

Um dem Leser die Orientierung zu erleichtern, wird bei Namensänderungen eines Bahnhofes immer der aktuelle Name genannt – sofern nicht anders angegeben.

*Christian Simon
Berlin-Südende
im Januar 2023*



Heidelberger Platz

Eine kurze Geschichte der Berliner U-Bahn

Die Vorgeschichte

Am 1. Januar 1847 nahm die Concessionierte Berliner Omnibus Compagnie ihre erste Pferdebuslinie vom Alexanderplatz in den Tiergarten in Betrieb. Bis 1864 gab es in Berlin 36 weitere Busunternehmen. Die Berliner Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft E. Besckow fuhr ab dem 22. Juni 1865 die Strecke zwischen dem Brandenburger Tor und Charlottenburg. 1895 gab es schon 55 Pferdebahnlinien.

Bereits 1879 hatte Werner (von) Siemens auf der Berliner Gewerbeausstellung sein elektrisch betriebenes Schienenfahrzeug vorgestellt. Am 16. Mai 1881 richtete Siemens die erste elektrische Straßenbahnlinie der Welt ein. Sie verband den Bahnhof Lichterfelde Ost mit der Hauptkadettenanstalt im damaligen Vorort Groß-Lichterfelde. Bis zum 21. August 1902 wurden alle Berliner Pferdebahnlinien nach und nach auf einen elektrischen Betrieb umgestellt. Da fuhr die Berliner Hoch- und Untergrundbahn schon einige Monate lang mit Strom.

Obwohl Siemens & Halske die Berliner U-Bahn auf den Weg brachte, baute der Konkurrent AEG bereits 1895 die ersten beiden unterirdischen Bahntunnel Berlins. Unter der Voltastraße verband ein 270 Meter langer Tunnel die AEG-Betriebsgelände an der Ackerstraße und der Brunnenstraße. Hier verkehrte seit 1895 eine elektrische Kleinbahn mit einer Geschwindigkeit von maximal 30 Stundenkilometern, um unbehindert vom Straßenverkehr Material und Arbeiter transportieren zu können. Sie gilt als die erste kontinentaleuropäische Untergrundbahn. Zur gleichen Zeit baute die AEG auch einen Tunnel zwi-

schen dem Treptower Park und der Halbinsel Stralau unter der Spree, in dem von 1899 bis 1932 eine Straßenbahn verkehrte. Dieser Tunnel ist jedoch im Gegensatz zum Tunnel Voltastraße nicht mehr erhalten. Aber mit beiden Tunneln war im Hinblick auf die spätere U-Bahn der Beweis erbracht, dass eine Personenbeförderung unter der Erde und unter Gewässern technisch möglich ist.

Die ersten drei Jahrzehnte

Doch den Zuschlag für eine elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin bekam Siemens & Halske. Das Unternehmen hatte bereits umfangreiche Planungsvorarbeiten geleistet und schon 1896 eine U-Bahn für Budapest gebaut. Siemens & Halske wollte in Berlin jedoch nur die Bauleitung übernehmen und weder als Bauherr noch Betreiber fungieren. Deshalb gründete die Elektrofirma mithilfe der Deutschen Bank im April 1897 die Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin. Der erste Spatenstich erfolgte jedoch schon am 10. September 1896 in der Gitschiner Straße in Kreuzberg in Höhe des Patentamtes. Die rund zehn Kilometer lange »Stammstrecke« verlief zum größten Teil als Hochbahn. Die auf Stelzen gebauten Trassen wurde damals vielfach als »Verschandelung« der Stadt empfunden. Deshalb bestand die Stadt Charlottenburg auf einer unterirdischen Linienführung zum Bahnhof → Zoologischer Garten. Daher musste die Hochbahn nach dem Hochbahnhof → Nollendorfplatz über eine Rampe in den Untergrund fahren. Ebenso war es beim Abzweig von der Stammstrecke am Gleisdreieck zum Bahnhof



Richard-Wagner-Platz

Potsdamer Platz. Doch die Behörden hatten erhebliche Einwände gegen die unterirdischen Linienführungen, weil sie eine Gefährdung des gerade erst fertiggestellten Netzes der Trinkwasserversorgung und Entwässerung befürchteten. Zudem musste man sich in langen Verhandlungen über die Gewinnbeteiligungen, den Streckenverlauf, die Grundstücksverkäufe usw. einigen.

Die Kölner Waggonfabrik van der Zypen & Charlier baute die ersten Berliner U-Bahnzüge.

Am 15. Februar 1902 wurden die drei Strecken mit einer Sonderfahrt mit geladenen Gästen aus Politik und Öffentlichkeit eingeweiht (sogenannte Ministerfahrt). Zwei festlich geschmückte Züge fuhren im Abstand von zehn Minuten vom Potsdamer Platz zum Zoologischen Garten, anschließend zurück über Gleisdreieck zum Stralauer Tor und dann zurück zum Gleisdreieck. Hier gab es in einem Maschinenraum einen Empfang mit Reden und Ordensverleihungen. Mit einer Fahrt zum Potsdamer Platz endete die Veranstaltung.

Die drei Linien mit Schnittpunkt am Gleisdreieck wurden 1902 etappenweise in Betrieb genommen:

18. Februar:	Stralauer Tor – Potsdamer Platz
11. März:	Potsdamer Platz – Zoologischer Garten
25. März:	Zoologischer Garten – Stralauer Tor

Damit hatte Berlin als erste Stadt in Deutschland eine U-Bahn. Schon im Eröffnungsjahr 1902 wurde die Stammstrecke an ihren beiden Enden um einen Bahnhof verlängert: Am 17. August von Stralauer Tor nach Warschauer Straße und am 14. Dezember von Zoologischer Garten nach Knie (seit 1953 Ernst-Reuter-Platz). Der Hochbahnhof Stralauer Tor an der Oberbaumbrücke wurde 1924 in Osthafen umbenannt und nach schweren Kriegszerstörungen 1945 nicht wieder aufgebaut.

Die unterirdische Linie vom Ernst-Reuter-Platz verlängerte man am 14. Mai 1906 über Bismarckstraße (heute Deutsche Oper) mit einer scharfen Kurve nach Norden bis Wilhelmplatz (seit 1935 → Richard-Wagner-Platz). Nahe dem Platz stand das

am 20. Mai 1905 eröffnete monumentale Rathaus Charlottenburg, das nun einen U-Bahnanschluss hatte. Dieser U-Bahnhof wurde 1970 geschlossen und zwischen 1974 und 1978 durch einen Neubau, nunmehr im Zuge der U7, ersetzt.

Den U-Bahnhof Deutsche Oper hatte man gleich viergleisig gebaut. So konnten die Züge nicht nur zum Wilhelmplatz, sondern ab 29. März 1908 auch bis Reichskanzlerplatz fahren (seit 1963 Theodor-Heuss-Platz). Ab 8. Juni 1913 verlängerte man die Linie bis (Olympia-)Stadion.

Für einen Weiterbau durch die Innenstadt erwies sich der erst 1902 eröffnete U-Bahnhof Potsdamer Platz mit seinen zwei Seitenbahnsteigen wegen seiner Lage als ungeeignet. Also wurde er geschlossen und sozusagen daneben auf dem Leipziger Platz der heutige Bahnhof gebaut. Am 1. Oktober 1908 nahm die neue Linie den Betrieb auf, die zunächst in → Spittelmarkt endete. Auf eine feierliche Eröffnung hatte man verzichtet, weil es vier Tage zuvor am Gleisdreieck einen schweren Unfall mit 18 Toten gegeben hatte. Ein Zug war einem anderen in die Flanke gefahren, wobei ein Waggon zehn Meter in die Tiefe stürzte. Die Gleisanlage wurde umgebaut und am 3. November 1912 als neuer Kreuzungsbahnhof eröffnet. Der Name blieb erhalten, obwohl es nun kein Gleisdreieck mehr gab.

Die damals noch selbstständige Stadt Schöneberg eröffnete am 1. Dezember 1910 ihre U-Bahn, die zwischen Innsbrucker Platz und Nollendorfplatz verlief und nur fünf Bahnhöfe umfasste. Dabei gab es bis 1926 keine Gleisverbindung zwischen Berliner Hochbahn und Schöneberger U-Bahn.

1913 wuchs das Netz weiter, als die Linie von → Spittelmarkt ab dem 1. Juli bis Alexanderplatz und ab dem 27. Juli als Hochbahn bis Schönhauser Allee weiterführte. Zusätzlich eröffneten am 12. Oktober zwei Linien vom → Wittenbergplatz nach Uhlandstraße und Thielplatz (seit 2016 Freie Universität). Das machte einen völligen Neubau des Bahnhofs → Wittenbergplatz notwendig, der am 1. Dezember 1912 eröffnet wurde.

Da alle Linien – bis auf die kurze Schöneberger U-Bahn – annähernd in Ost-West-Richtung verliefen, sollten zwei Nord-

Süd-Verbindungen entstehen. Die Strecke im Verlauf der Friedrichstraße wollte die Stadt Berlin selbst bauen, die Strecke Gesundbrunnen–Neukölln über den Alexanderplatz wollte die AEG realisieren. Dafür gründete sie im März 1912 die AEG-Schnellbahn AG. Kurz nach Baubeginn im Mai 1914 brach der Erste Weltkrieg aus. Trotzdem konnte man einige Teilstücke realisieren, darunter auch die Bahnhöfe Bernauer Straße und Voltastraße, die bis Dezember 1916 weitgehend fertiggestellt waren. 1917 mussten die Arbeiten jedoch eingestellt werden. Zwischenzeitlich wurde sogar erwogen, die begonnenen Tunnel wieder zuzuschütten.

Mit dem Groß-Berlin-Gesetz von 1920 wurde durch Eingemeindung von Vororten und angrenzenden Städten die damals drittgrößte Stadt der Welt geschaffen. Damit lag das U-Bahnnetz vollständig auf Berliner Stadtgebiet. 1922 gründete die Stadt Berlin die Nordsüdbahn AG, um die beiden Nord-Süd-Linien fertigzustellen. Bereits am 30. Januar 1923 wurde die Strecke Hallesches Tor–Stettiner Bahnhof (heute Naturkundemuseum) mit Großprofil-Wagen eröffnet und am 8. März bis Seestraße verlängert (heute U6). Vom Halleschen Tor ging in zwei Etappen am 19. April und 14. Dezember 1924 der Abzweig über Mehringdamm bis Südsterne in Betrieb, der am 11. April 1926 bis Karl-Marx-Straße verlängert wurde (heute U7).

Das Jahr 1926 brachte außerdem die Verbindung vom Mehringdamm zum Bahnhof Kreuzberg (seit 1975 Platz der Luftbrücke) am 14. April und die Eröffnung der Entlastungsstrecke Gleisdreieck über Kurfürstenstraße nach → Wittenbergplatz am 24. Oktober. Deswegen bekam der Hochbahnhof Nollendorfplatz zwei zusätzliche unterirdische, übereinander liegende Bahnsteige. Damit war auch eine Gleisverbindung zur Schöneberger Linie hergestellt.

Inzwischen versuchte die Stadt Berlin mit der Nordsüdbahn AG die Linie Gesundbrunnen–Neukölln (kurz GN-Bahn genannt, heute U8) fertigzustellen, an der die AEG gescheitert war. Am 17. Juli 1927 wurde der Abschnitt Boddinstraße – Schönleinstraße über → Hermannplatz in Betrieb genommen.

Am 18. April 1930 konnte der gesamte Abschnitt Leinestraße – Gesundbrunnen eröffnet werden.

1926/27 erwarb die Stadt Berlin die Aktienmehrheit der Hochbahngesellschaft. Diese hatte bereits mit Eröffnung der GN-Bahn die vier Linienbezeichnungen A, B, C und D eingeführt, wovon sich drei Linien verzweigten:

Linie A I:	Schönhauser Allee – Richard-Wagner-Platz
Linie A II:	Deutsche Oper – Olympiastadion
Linie A III:	Alexanderplatz – Fehrbelliner Platz
Linie A IV:	Fehrbelliner Platz – Freie Universität
Linie B I:	Warschauer Brücke – Innsbrucker Platz
Linie B II:	Warschauer Brücke – Uhlandstraße
Linie C I:	Seestraße – Karl-Marx-Straße
Linie C II:	Seestraße – Platz der Luftbrücke
Linie D:	Boddinstraße – Schönleinstraße

Am 1. Januar 1929 nahm die Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft den Betrieb auf. Sie wird seither in Berlin nur kurz BVG genannt. In dem neuen städtischen Unternehmen gingen die Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin, die Allgemeine Berliner Omnibus AG (ABOAG) und die Berliner Straßenbahn-Betriebs-GmbH (BSBG) auf. Eine Tarifgemeinschaft gab es schon seit 1927/28.

Am 22. Dezember 1929 gab es gleich drei Erweiterungen: Von Olympiastadion nach Ruhleben, von Freie Universität nach Krumme Lanke und von Parodestraße nach Tempelhof (Südring).

Im Jahr 1930 wuchs das U-Bahnnetz für 26 Jahre vorläufig zum letzten Mal: Neben der Komplettierung der GN-Bahn (heute U8) am 18. April (s. o.), gab es ab dem 29. Juni eine Verlängerung von Schönhauser Allee nach Pankow (Vinetastraße). Am 21. Dezember wurde auf dem Neuköllner Abzweig nicht nur der Abschnitt Karl-Marx-Straße–Grenzallee eröffnet. Im Osten Berlins entstand mit der Linie E (heute U5) eine völlig neue U-Bahnverbindung von Alexanderplatz bis Friedrichsfelde mit zehn Bahnhöfen. Dadurch wurde der U-Bahnhof Alexanderplatz mit acht Gleisen an vier Bahnsteigen und

umfangreichen unterirdischen Verbindungspassagen zum größten U-Bahnhof Berlins.

Das U-Bahnnetz war damit 75,9 Kilometer lang. Aber der im Spätsommer 1929 begonnene Bau weiterer U-Bahnstrecken in Neukölln (Hermannstraße, Linie D) und im Wedding (Müllerstraße, Linie C) musste wegen der Weltwirtschaftskrise im August 1931 abgebrochen werden.

Wenige Tage zuvor war der schwedische Architekt Alfred Grenander gestorben (*26. Juni 1863, †14. Juli 1931). Sein Hauptwerk war die Gestaltung von rund 70 der damals insgesamt 94 Berliner U-Bahnhöfe. Typisch für seine frühe Schaffensperiode sind die nietenbesetzten Stahlsäulen. Später führte er das Prinzip der »Kennfarben« ein, wonach jeder Bahnhof anhand der Farbe der Wandfliesen und Bahnsteigaufbauten unterschieden werden konnte. Außerdem gestaltete Grenander einige Pfeiler und Geländer der Hochbahn oder Kioske und Kassenhäuschen. Bekannt sind die von ihm geschaffenen Bahnhöfe Wittenbergplatz oder Märkisches Museum ohne Stützpfiler für die Tunneldecke. Dass sein Name heute weitgehend unbekannt ist, mag an seinem Verzicht auf effektheischende Imposanz liegen. Außerdem ist Grenanders ursprüngliche Gestaltung bei vielen Bahnhöfen heute nicht mehr oder nur sehr verändert erhalten geblieben.

NS-Zeit

Im Dritten Reich beschäftigte man sich zunächst mit der Umbenennung von Bahnhöfen: Aus dem Reichskanzlerplatz (heute Theodor-Heuss-Platz) wurde der Adolf-Hitler-Platz, und der heutige U-Bahnhof Rosa-Luxemburg-Platz hieß ab dem 1. Mai 1934 Horst-Wessel-Platz, benannt nach dem ermordeten Sturmführer der SA.

Im Zusammenhang mit den Konzeptionen für den Umbau Berlins zur »Welthauptstadt Germania« sollte auch das U-Bahnnetz verändert und stark erweitert werden. Geplant waren Verlängerungen in die Außenbezirke und völlig neue Linien mit zahlreichen Verzweigungen. Die erhaltenen Unter-

lagen sind jedoch teils widersprüchlich und wirken stellenweise auch als nicht zu Ende gedacht.

Kernstück der Umgestaltungsmaßnahmen war die 120 Meter breite Nord-Süd-Achse, die an der überdimensionierten Kuppelhalle nahe dem Reichstag geendet hätte. Darunter sollte eine U-Bahnlinie die beiden großen Fernbahnhöfe verbinden, die im Bereich der heutigen Bahnhöfe Südkreuz und S-Bahnhof Wedding vorgesehen waren. Die Hochbahn im Bereich Gleisdreieck musste unter die Erde verschwinden, weil zwei querende Stahlgerüste nicht in den monumentalen Eindruck der Nord-Süd-Achse gepasst hätten. Dafür waren bereits nicht zusammenhängende Tunnelabschnitte gebaut worden, die jedoch 1947 teilweise gesprengt und wieder zugeschüttet wurden.

Eine neue Linie nach Spandau sollte bis zum Evangelischen Johannesstift und nach Kladow führen und damit auch die geplante Hochschulstadt im Bereich Heerstraße/Pichelsberg anschließen.

Die heutige U3 sollte von Krumme Lanke bis Kleinmachnow und die heutige U4 von Innsbrucker Platz bis Lankwitz verlängert werden. Die heutige U1 sollte im Osten von Warschauer Straße hinaus Richtung Marzahn-Hellersdorf führen und im Westen von Uhlandstraße über Halensee, Schmargendorf und Dahlem nach Lichterfelde West.

Die heutige U6 wäre bis Trabrennbahn Mariendorf im Süden und Lübars im Norden verlängert worden. Die heutige U5 sollte vom Alexanderplatz über Unter den Linden und Moabit vermutlich nach Charlottenburg-Nord führen. Außerdem war bereits ein Teil der heutigen U7 bis Blaschkoallee vorgesehen. Eine Ringlinie innerhalb des S-Bahnringes sollte die Radialstrecken miteinander verbinden.

Durch den Zweiten Weltkrieg gab es bereits im August 1940 erste Bombenschäden bei der U-Bahn. 1941 wurden sämtliche Baumaßnahmen bei der U-Bahn eingestellt. Ab Februar 1945 kam der Verkehr durch Zerstörungen mehr und mehr zum Erliegen, bis er wegen Strommangels am 26. April 1945 komplett eingestellt werden musste. Auf Initiative der SS sprengte man



Rotes Rathaus

am 2. Mai 1945 kurz vor 8:00 Uhr morgens die Tunneldecke der S-Bahn unter dem Landwehrkanal. Ungeheure Wassermassen rauschten in die Tunnelsysteme und fluteten auch ein Drittel der U-Bahntunnel. Man hoffte, der Roten Armee auf diese Weise ein Vordringen ins Stadtzentrum durch den Untergrund zu erschweren. Doch diese Aktion war völlig sinnlos, da der Kommandant von Berlin, General Helmuth Weidling, bereits zwei Stunden zuvor kapituliert hatte. In Berlin ebten die Kampfhandlungen im Laufe des Tages ab, bis der Befehl zur Kapitulation auch die letzten deutschen Soldaten erreicht hatte.

Die U-Bahn in der Nachkriegszeit

Zur Verbesserung der Lebensbedingungen und zwecks Herstellung einer normalen Arbeit der städtischen Wirtschaftsunternehmen erließ der sowjetische Stadtkommandant von Berlin, Generaloberst Nikolai E. Bersarin, am 13. Mai 1945 den Befehl Nummer 6. Darin wurde verfügt, erste U-Bahnabschnitte bis zum 25. Mai 1945 wieder in Gang zu setzen. Gegen Ende des Jahres 1945 war fast das komplette Netz provisorisch wieder in Betrieb. Auf etlichen Strecken herrschte nur eingleisiger Verkehr, auf einigen Bahnhöfen mussten die Züge noch ohne Halt durchfahren, weil die Stationen nicht benutzbar waren. Erst Ende 1951 waren die größten Schäden beseitigt.

Berlin war nun von den vier Siegermächten USA, Großbritannien, Frankreich und der Sowjetunion besetzt, aufgeteilt in vier Sektoren. 1948 kam es zur politischen und verwaltungsmäßigen Spaltung der Stadt zwischen den Westsektoren und dem Sowjetsektor. In beiden Teilen galten zudem verschiedene Währungen. Am 24. Juni 1948 verfügte der sowjetische Stadtkommandant, dass die Zahlung von Fahrgeld bei der BVG ab sofort stadtweit nur noch in Ostmark erfolgen durfte. Mit Westmark erworbene Fahrscheine verloren ihre Gültigkeit. Einen Tag später stellte die amerikanische Militärbehörde klar, dass einseitige Befehle einer Besatzungsmacht

nicht für alle Sektoren gelten könnten. Das führte zu einem verwirrenden Durcheinander für Schaffner und Fahrgäste.

Auch innerhalb der BVG machten sich unter Mitarbeitern und in der Chefetage – je nach politischem Standpunkt – Streit, Unnachgiebigkeit und Rechthaberei breit. Das führte zur Trennung der BVG mit Wirkung zum 1. August 1949, indem man in Ost-Berlin eine eigene BVG-Verwaltung einrichtete (ab 1969 BVB). Immerhin wurde vereinbart, dass die BVG-West bei der U-Bahn mit ihrem Personal und ihren Zügen auf den Strecken Schwartzkopffstraße–Stadtmitte (heute U6) und Bernauer Straße–Heinrich-Heine-Straße (heute U8) den Betriebsbereich der BVG-Ost und damit den Ostsektor befahren durfte. Gleiches betraf die Westlinien bis zu den Stationen Potsdamer Platz (U2) und Warschauer Straße (U1/U3). So konnte der sektorenübergreifende Verkehr zwar aufrechterhalten werden. Doch die Stromnetze für Fahrstrom, Beleuchtung und Signaltechnik wurden bis November 1951 getrennt.

Der U-Bahnbau in West-Berlin

1953 beschloss der West-Berliner Senat den massiven Ausbau des U-Bahnnetzes. Am 28. Oktober 1953 war Baubeginn auf der Linie C (heute U6) von der Seestraße zum Kurt-Schumacher-Platz. Es war die erste U-Bahn-Neubaustrecke seit der Weltwirtschaftskrise, als im August 1931 alle begonnenen Arbeiten eingestellt werden mussten. Da schon vorhandene Betriebstunnel genutzt werden konnten, ging die Strecke schon am 3. Mai 1956 in Betrieb. Die Verlängerung zum heutigen Endpunkt Alt-Tegel wurde am 31. Mai 1958 eröffnet.

Am 23. Juni 1955 begann der Bau der neuen Linie G (heute U9) von Wedding zum → Zoologischen Garten. Es war die dritte Nord-Süd-Verbindung, jedoch ohne über Ost-Berlin fahren zu müssen.

Am 1. Juni 1959 wurde der 1913 gebaute U-Bahnhof Nürnberger Platz geschlossen und einen Tag später der in unmittelbarer Nachbarschaft gelegene Bahnhof Spichernstraße eröffnet. Er war ab dem 28. August 1961 Kreuzungspunkt mit



Residenzstraße

der neuen Linie G (heute U9) Leopoldplatz–Spichernstraße. Die Eröffnung dieser Linie 15 Tage nach dem Mauerbau war ein Symbol für den Selbstbehauptungswillen der West-Berliner.

Allerdings wurde das U-Bahnnetz durch den Mauerbau geteilt. Die Züge der Westlinien U6 und U8 konnten zwar weiter unter Ost-Berlin hindurchfahren, jedoch ohne Halt auf den dortigen elf Bahnhöfen. Diese waren geschlossen und wurden bewacht. Es gab auf der Linie der U6 lediglich einen Halt auf dem U-Bahnhof Friedrichstraße. Hier konnten man zur S-Bahn Richtung West-Berlin umsteigen oder zu den Interzonenzügen Richtung Westdeutschland gelangen. Ein Verlassen des Bahnhofes war nur über einen streng bewachten Kontrollpunkt unter Vorlage gültiger Einreisepapiere möglich. DDR-Bürger konnten die Bahnsteige Richtung West-Berlin nicht betreten, weil das gesamte Bahnhofsgebäude auf allen Ebenen durch ein kompliziertes System von Mauern in zwei Teile getrennt worden war.

Zu jener Zeit gab es auf jedem Bahnhof noch Zugabfertiger, die Stationsnamen durch ein Mikrofon ansagten. Auf dem letzten West-Berliner U-Bahnhof vor der Grenze kam dann immer der Zusatz: »Letzter Bahnhof in Berlin (West)«. Zusätzlich gab es einen Hinweis auf den Schildern der Stationsnamen.

Später verlangte die DDR Transitgebühren für die Durchfahrt der Züge. Man halte schließlich die Strecke instand und liefere auch Strom. Für den Zeitraum 1971 bis 1974 mussten knapp drei Millionen DM gezahlt werden. Die Gebühren wurden ständig erhöht. Allein für das Jahr 1989 waren schon knapp sechs Millionen DM fällig. Die Eingänge zu den geschlossenen, unterirdischen Bahnhöfen im Ostsektor waren nach einigen Jahren oben kaum noch zu erkennen, da man die Zugänge zupflasterte und Treppenbrüstungen, U-Bahnschilder u. ä. entfernte.

Die Hochbahnstrecken zwischen → Schlesisches Tor und Warschauer Straße sowie Gleisdreieck und Potsdamer Platz wurden gesperrt und stillgelegt. Damit verkehrten in Ost-

Berlin nur noch die Linie A von → Mohrenstraße über Alexanderplatz nach Pankow (Vinetastraße) und die Linie E von Alexanderplatz nach Friedrichsfelde. Der größere Teil des U-Bahnnetzes lag in West-Berlin. Nach heutiger Nummerierung waren das alle Linien bis auf die U5 und den nördlichen Teil der U2.

In beiden Stadthälften kam es nun zu einer unterschiedlichen Entwicklung im öffentlichen Personennahverkehr. In Ost-Berlin wurde die U-Bahn anfangs kaum ausgebaut. 1973 kam lediglich am Ende der U5 die Station Tierpark hinzu. Der Rest der Linie wurde oberirdisch nach Hönow geführt, die jedoch erst 1988 und 1989 in zwei Schritten in Betrieb ging. Man setzte eher auf den Ausbau der S-Bahn und der Straßenbahn, vor allem in den Neubaugebieten in Marzahn-Hellersdorf.

In West-Berlin ging man den umgekehrten Weg. Die S-Bahn wurde gemieden, weil der Betreiber Deutsche Reichsbahn seinen Sitz in Ost-Berlin hatte und man kein Geld für »Ulbrichts Stacheldraht« zahlen wollte. Es gab zu jener Zeit auch keine Tarifgemeinschaft mit der BVG-West. Stattdessen wurde mit finanzieller Unterstützung der Bundesrepublik der U-Bahnbau vorangetrieben und alle Straßenbahnlinien bis 1967 nach und nach auf Buslinien umgestellt. So konnte mehr Platz für die Pkw geschaffen werden. Man glaubte, das Ideal einer autogerechten Stadt sei modern und zukunftsweisend.

Neben der Verlängerung der U6 und der neuen U9 hatte schon am 2. November 1959 der Bau der Strecke Grenzallee–Britz-Süd begonnen (heute U7), die am 28. September 1963 eröffnet wurde. Am 2. Januar 1970 wurde die Linie bis Zwickauer Damm verlängert, um damit die Gropiusstadt anzuschließen. Am 1. Juli 1972 kam der Abschnitt bis zum heutigen Endbahnhof Rudow hinzu.

1961 hatte man die U-Bahnhöfe Augsburgsberger Straße (8. Mai, U3) und Kurfürstendamm (2. September, U1/U9) eingefügt.

Durch den viergleisigen Umbau des Bahnhofes Mehringdamm 1964–66 treffen sich die Linien der U6 und U7 (mit Verlängerung nach Möckernbrücke) hier auf parallelen Gleis-

sen. Am 28. Februar 1966 ging die Strecke Tempelhof–Alt-Mariendorf in Betrieb.

1966 stellte die BVG-West auch die komplizierten Linienbezeichnungen mit einer Kombination aus Buchstaben und römischen Ziffern für Zweiglinien auf Nummern um:

- Linie 1: Schlesisches Tor–Ruhleben
- Linie 2: Gleisdreieck–Krumme Lanke
- Linie 3: Wittenbergplatz–Uhlandstraße
- Linie 4: Nollendorfplatz–Innsbrucker Platz
- Linie 5: Deutsche Oper–Richard-Wagner-Platz
- Linie 6: Tegel–Alt Mariendorf
- Linie 7: Britz-Süd–Möckernbrücke
- Linie 8: Leinestraße–Gesundbrunnen
- Linie 9: Spichernstraße–Leopoldplatz

In den 1970er-Jahren gab es neben Betriebseinstellungen auch Neubaustrecken. Die kurze U5 wurde am 2. Mai 1970 eingestellt. Auch auf der Hochbahnstrecke der U2 wurde der Abschnitt Gleisdreieck–Wittenbergplatz am 31. Dezember 1971 stillgelegt. Durch den Mauerbau waren die Fahrgastzahlen stark zurückgegangen, und man kam auch mit der parallel verlaufenden U1 bequem nach Kreuzberg. Auf den ungenutzten Hochbahnhöfen → Nollendorfplatz und → Bülowstraße wurden 1973 Flohmärkte und Kneipen eingerichtet. Ab dem 16. August 1978 verband sogar ein Museumstriebwagen der Straßenbahn auf der Hochbahntrasse die beiden umgenutzten Hochbahnhöfe als Touristenattraktion. Im April 1991 wurden beide Einrichtungen wieder geschlossen, weil die Hochbahnstrecke reaktiviert werden sollte.

Die U9 wurde am 29. Januar 1971 von Spichernstraße zum Walther-Schreiber-Platz und am 30. September 1974 bis Rathaus Steglitz verlängert. Am Nordende der U9 kam der Abschnitt Leopoldplatz–Osloer Straße am 30. April 1976 hinzu. Der Bahnhof Osloer Straße wurde ab 5. Oktober 1977 vorläufiger Endpunkt der U8, die von Gesundbrunnen hierher verlängert worden war. Am 27. April 1987 kam der Abschnitt bis → Pöchlitz-Bad und am 28. September 1994 bis Wittenau hinzu.

Das große Projekt war aber die Linie 7, die sich von Rudow bis → Rathaus Spandau mit 40 Bahnhöfen knapp 32 Kilometer durch West-Berlin schlängeln sollte. Die Linie aus Neukölln und Kreuzberg kommend wurde am 29. Januar 1971 von Yorckstraße bis → Fehrbelliner Platz verlängert. Die weiteren Etappen waren am 28. April 1978 bis → Richard-Wagner-Platz, am 1. Oktober 1980 bis → Rohrdamm und am 1. Oktober 1984 bis → Rathaus Spandau.

Genauso prägend wie Grenander für die Berliner U-Bahnhöfe der ersten drei Jahrzehnte war, war es Rümmler für die drei Jahrzehnte von 1964 bis 1994. Rainer Gerhard Rümmler (* 2. Juli 1929, † 16. Mai 2004) war ab 1964 Leiter der Entwurfsabteilung des Senators für Bau- und Wohnungswesen. In dieser Funktion konzipierte er 58 Berliner U-Bahnhöfe. Dazu gehören auch alle 24 Stationen der Linie 7 zwischen den Bahnhöfen Yorckstraße und Rathaus Spandau. In dieser Reihe stehen auch das auffällige Zugangsgebäude am Fehrbelliner Platz und der untere Bahnsteig. Auch auf der Linie 8 gestaltete Rümmler alle neun Bahnhöfe von Pankstraße bis Wittenau. Er schuf mit jeder Station ein Unikat, wobei die Form der Ausgestaltung wo immer möglich einen Bezug zur Umgebung und dem Namen der Station hatte. Einige von ihnen stehen unter Denkmalschutz.

Anfangs plante Rümmler mit klaren Linien und scharfen Kanten. Später bestimmte Pop-Architektur seine U-Bahnhöfe.

Ab dem Ende der 1970er-Jahre wechselte Rümmler zur Postmoderne, mit der er im Untergrund Geschichte(n) erzählt. Auf den Wand- und Bodenfliesen entstanden Mosaik, die abstrakte Muster und figürliche Darstellungen ergeben. Pfeiler werden zu Säulen mit Basis und Kapitell. Klinker, wie er aus den regionalen Industriebauten bekannt ist, kommt mit seinen Farben Gelb bis Rot hinzu. Seine Kritiker bemängeln, dass die Ausschmückungen der Bahnhöfe zu prunkvoll und zu bunt für einen Funktionsbau seien.

Von Rümmler stammt auch die 1973 fertiggestellte Raststätte Dreilinden.

Die M-Bahn

Ab 1984 erprobte die AEG auf einem ungenutzten Teil der U2 eine Magnetbahn, kurz M-Bahn genannt. Sie fuhr vom Gleisdreieck oberirdisch Richtung Potsdamer Platz, schwenkte aber dann über den Haltepunkt Bernburger Straße zum Kemperplatz. So hätte das Kulturforum einen Bahnanschluss bekommen. Nach einem Testbetrieb wurden auch Fahrgäste auf der 1,6 Kilometer langen Strecke zu Demonstrationszwecken kostenlos befördert. Am 19. Dezember 1988 war ein Testzug ohne Fahrgäste zu schnell in den Endbahnhof Kemperplatz eingefahren, konnte nicht mehr rechtzeitig bremsen und durchbrach die verglaste Außenwand des Bahnhofes.

Der U-Bahnbau nach der Wiedervereinigung

Nicht der M-Bahn-Unfall, sondern der Fall der Mauer führte dazu, dass der M-Bahn-Betrieb am 31. Juli 1991 eingestellt werden musste. Die aufgeständerte Trasse stand geplanten Neubauten wie dem Kollhoff-Tower und dem Sony Center im Weg. Außerdem sollte die U-Bahn zwischen Mohrenstraße (Ost) und Gleisdreieck (West) wieder miteinander verbunden werden, deren Trasse die M-Bahn teilweise nutzte. Die Demontage begann am 17. September 1991 und war im Februar 1992 abgeschlossen. Am 13. November 1993, nach 32 Jahren und drei Monaten, wurde die Lücke der U-Bahnlinie Ruhleben–Pankow (Vinetastraße) wieder geschlossen. Am 2. Oktober 1998 fügte man zwischen Gleisdreieck und Potsdamer Platz den ganz neuen U-Bahnhof Mendelssohn-Bartholdy-Park ein.

Ab dem 16. Oktober 1995 fuhr auch die U-Bahn vom Schlesischen Tor über die Oberbaumbrücke wieder zur alten Endhaltestelle Warschauer Straße.

Die geschlossenen Transitbahnhöfe der U6 und der U8 unter Ost-Berlin wurden schneller wieder in Betrieb genommen, blieben aber bis zur Währungsunion vom DDR-Zoll streng überwachte Grenzkontrollpunkte. Wegen des Zustroms von

Hunderttausenden DDR-Bürgern nach West-Berlin nach dem Mauerfall wurde der U-Bahnhof Jannowitzbrücke schon am Vormittag des 11. Novembers 1989 geöffnet, um den Massenerverkehr zu bewältigen. Bis zur Währungsunion am 1. Juli 1990 nahmen die BVG/BVB alle geschlossenen Bahnhöfe wieder in Betrieb. Am 1. Januar 1992 wurden BVG-West und BVB-Ost wieder zu einem Betrieb vereinigt.

Schließlich gab es noch zwei Verlängerungen um jeweils eine Station: Am 16. Juli 1996 von Leinestraße nach Hermannstraße (U8). Der Tunnelrohbau war seit 1931 fertig. Damit gab es eine direkte Umsteigemöglichkeit zur Ringbahn. Am 16. September 2000 wurde die U2 von Vinetastraße nach Pankow verlängert.

Das letzte große Projekt war die Verlängerung der U5 vom Alexanderplatz zum Hauptbahnhof. Bereits am 8. August 2009 ging der Streckenabschnitt vom Hauptbahnhof zum → Brandenburger Tor in Betrieb. Das Zwischenstück von Brandenburger Tor bis Alexanderplatz wurde am 4. Dezember 2020 eröffnet. Lediglich der U-Bahnhof → Museumsinsel konnte erst ab dem 9. Juli 2021 von Fahrgästen genutzt werden.

Vorschläge für den weiteren Ausbau des U-Bahnnetzes gibt es reichlich, baufertige Planungen mit festen Terminen und Finanzierungen allerdings nicht.

Das U-Bahnnetz umfasste bei Redaktionsschluss 175 Bahnhöfe. Die Streckenlänge von 146,6 Kilometern setzte sich aus folgenden Linien zusammen:

- U1: Uhlandstraße–Warschauer Straße
- U2: Ruhleben–Pankow
- U3: Krumme Lanke–Warschauer Straße
- U4: Nollendorfplatz–Innsbrucker Platz
- U5: Hauptbahnhof–Hönow
- U6: Alt-Mariendorf–Alt-Tegel
- U7: Rathaus Spandau–Rudow
- U8: Wittenau–Hermannstraße
- U9: Rathaus Steglitz–Osloer Straße



← **U6** Alt-Tegel

Alt-Mariendorf **U6** →



Afrikanische Straße

Der Straßenzug Lichtenrader, Mariendorfer, Tempelhofer Damm und Mehringdamm sowie Friedrichstraße führt von der südlichen Stadtgrenze fast genau in Nord-Süd-Richtung zur Innenstadt. Von Alt-Mariendorf aus verläuft darunter die U6. Ab Oranienburger Tor knickt der Straßenzug nach Nordwesten ab und führt fast schnurgerade über Chaussee- und Müllerstraße zum Kurt-Schumacher-Platz.

Unter diesem Straßenzug ging die U-Bahnstrecke Hallesches Tor–Seestraße bereits 1923 in Betrieb und bekam später die Linienbezeichnung U6. Die Verlängerung nach Norden ließ allerdings 33 Jahre auf sich warten. Erst am 3. Mai 1956 konnte der Verkehr auf dem Abschnitt Seestraße–Kurt-Schumacher-Platz aufgenommen werden. Es war die erste U-Bahn-Neubaustrecke nach dem Zweiten Weltkrieg in ganz Berlin, umfasste aber zunächst nur drei Bahnhöfe: Rehberge, Afrikanische Straße und Kurt-Schumacher-Platz. Die Verlängerung zum heutigen Endpunkt Tegel erfolgte 1958.

Der Bahnhof Afrikanische Straße war zunächst gar nicht vorgesehen und wurde erst nachträglich in die Planungen aufgenommen. Verantwortlicher Architekt war Bruno Grimmek, der 18 U-Bahnhöfe auf den Linien 6 und 9 gestaltete. Die schlichte und nüchterne Gestaltung entsprach dem Zeitgeist der 1950er-Jahre, nach dem Schnörkel und Zierrat jeglicher Art unnötig und überflüssig waren. Es war eine bewusste Abkehr von der wilhelminischen Prunkarchitektur des Kaiserreiches und vom Monumentalstil der NS-Zeit. Außerdem wollte man das Geld eher in die Streckenverlängerungen stecken anstatt in die vermeintlich nutzlose Verschönerung der Bahnhöfe. Einziger Schmuck sind die bunten Glasmosaiksteinchen, mit denen

die Pfeiler in der Mitte des Bahnsteiges verkleidet sind. Die Decke neigt sich leicht zu diesen Stützen hin. Die Tunnelwände wurden hellblau gefliest. Zunächst bekam der Bahnhof den Namenszusatz der anliegenden Friedrich-Ebert-Siedlung, die 1929–31 errichtet wurde. Er wird heute nicht mehr verwendet.

2016 erhielt der Bahnhof im Rahmen einer Grundsanierung neue und größere Wandfliesen, wieder in Hellblau. Die früheren Werbeflächen an den Tunnelwänden zeigen nun Afrika-Motive wie zum Beispiel Tiere der Savanne. Diese Darstellungen findet man auch in den Abgängen der Zwischengeschosse. Bemerkenswert ist, dass der Bahnhofsnamen an den Tunnelwänden mit »Afrikanische Str.« abgekürzt, das Wort »Straße« also nicht ausgeschrieben wird.

Das gibt es auf dieser Linie nur noch beim Bahnhof »Reinickendorfer Str.«. Die frühere Schreibweise »Kaiserin-Augusta-Str.« hat man im Zuge der Sanierung vervollständigt.

Straßenbahn-Betriebshof Wedding-Müllerstraße, 1953



Wer den U-Bahnhof am südlichen Ende verlässt, steht in der Müllerstraße 79 vor einer weiteren großen BVG-Einrichtung: Hier eröffnete am 5. September 1927 der zweitgrößte Straßenbahnhof Berlins, der seit 1960 für Omnibusse genutzt wird. Den Betriebshof umgibt die sogenannte Straßenbahnstadt, ein Gebäudekomplex mit etwa 300 Betriebswohnungen. Er wurde im Stil des Berliner Expressionismus entworfen und steht heute unter Denkmalschutz.

Aber wieso gibt es eine Afrikanische Straße? Sie läuft diagonal durch die Friedrich-Ebert-Siedlung, die etliche Straßen mit den Namen afrikanischer Länder, Provinzen und Städten schneidet oder tangiert. Als Beispiele seien die Ghanastraße, die Usambarastraße, die Kameruner Straße, die Sansibarstraße oder die Swakopmunder Straße genannt. Diese Namensgebungen, die zum Begriff »Afrikanisches Viertel« geführt haben,

sind kein Zufall. Der Hamburger Zoodirektor Carl Hagenbeck war neben seiner Arbeit mit Tieren größter Organisator von Völkerschauen in Europa. So plante er auch Ende des 19. Jahrhunderts, im heutigen Volkspark Rehberge Tiere und Menschen aus den damaligen deutschen Kolonien in Afrika auszustellen. Der Erste Weltkrieg verhinderte diese Pläne, doch die Straßennamen waren bereits vergeben. Kritiker sehen diese Bezeichnungen als imperialistische Relikte aus der Zeit des Kolonialismus und diskriminierend an.

Name: Afrikanische Straße
Eröffnung: 3. Mai 1956
Namensänderungen: keine
Architekt: Bruno Grimmek
Heutige Linie: **U6**







Brandenburger Tor



Brandenburger Tor

Einen unterirdischen Bahnhof am Brandenburger Tor gibt es schon seit 1936, denn am 27. Juli dieses Jahres wurde die Tunnelstrecke der S-Bahn vom Bahnhof Humboldthain kommend eröffnet. Die durchgehende Nord-Süd-S-Bahn ging erst 1939 in Betrieb. Der S-Bahnhof unter dem Pariser Platz hieß Unter den Linden. Eine U-Bahn fuhr hier erst 73 Jahre später.

Im Rahmen des Hauptstadtvertrages zwischen Berlin und dem Bund von 1994 gab es eine Finanzierungsvereinbarung für die Strecke Alexanderplatz–Hauptbahnhof. Der U-Bahnbau im Bereich Regierungsviertel/Hauptbahnhof begann 1995 zeitgleich mit der Errichtung der Regierungs- und Parlamentsbauten sowie des neuen Fernbahnhofes. Damit klebte der schöne Spitzname »Kanzler-U-Bahn« an der jüngsten U-Bahnlinie wie Pattex.

Erst 2003 beschloss der Berliner Senat, auch den zurückgestellten U-Bahnhof Brandenburger Tor zu bauen, weil eine Rückzahlung von Fördergeldern drohte. Er sollte parallel zum S-Bahnhof an dessen Nordseite entstehen.

Der hohe Grundwasserstand bereitete Probleme und führte zu weiteren Verzögerungen. Am Ost- und Westende des Bahnhofes begann eine offene Bauweise bis in 23 Meter Tiefe. Der 115 Meter lange Bahnhofsbereich dazwischen wurde bergmännisch im Schutze einer Baugrundvereisung angelegt. Dazu schob man Gefrierrohre durch 30 vorgebohrte Mikrotunnel.

Die Vereisung begann im Februar 2007 und war drei Monate später erreicht. Bis zur Aushärtung der Spritzbetonschale musste der Frostkörper nun dem Erd- und Wasserdruck standhalten. Im Sommer 2008 war der gesamte bergmännische Vor-

trieb inklusive Einbau des Tunnelbauwerkes fertig. Der Auftauprozess war erst Ende 2009 abgeschlossen.

Der neue U-Bahnhof bekam den Namen Brandenburger Tor. In diesem Zusammenhang erhielt auch der danebenliegende S-Bahnhof Unter den Linden diesen Namen. Die Neubenennung war notwendig geworden, weil der weiter östlich geplante Kreuzungsbahnhof (U5/U6) → Unter den Linden heißen sollte. Das Teilstück Brandenburger Tor–Alexanderplatz würde noch ein Jahrzehnt auf sich warten lassen. So lange sollte das fertige Teilstück nicht ungenutzt bleiben. Daher ging der 1,8 Kilometer lange Stummelabschnitt mit der vorübergehenden Bezeichnung U55 vom Pariser Platz über den U-Bahnhof Bundestag zum Hauptbahnhof in Betrieb. Die Fahrt im Pendelbetrieb dauerte zweieinhalb Minuten. Da es aber zum übrigen U-Bahnnetz zehn Jahre lang keine Verbindung gab, mussten die U-Bahnwagen von oben mit Kränen durch eine freigelassene Baulücke auf die Gleise hinuntergelassen werden.

Die beiden unterirdischen Bahnhöfe am Brandenburger Tor sind am Westende über eine gemeinsame Verteilerebene verbunden. Die Wände der Zugänge zum U-Bahnhof sind mit Muschelkalk verkleidet, Brüstungen und Geländer mit Glasfüllungen und Edelstahltraversen gestaltet. Der helle Terrazzoboden auf dem Bahnsteig steht in farbllichem Kontrast zu den anthrazitfarbenen doppelreihigen runden Stützen. Denselben Farbton haben die mit Metall verkleideten Tunnelwände, fachlich korrekt auch Hintergleiswände genannt. Dort steht in glänzenden Messingbuchstaben der Name des Bahnhofes.

Da das Brandenburger Tor ein Symbol der deutschen Teilung und Wiedervereinigung wurde, hängen an den Tunnel-



wänden Tafeln einer Dauerausstellung zur Geschichte des Brandenburger Tores. Es sind gleichzeitig auch immer Etappen deutscher Geschichte. Im Treppenzugang sind bekannte Zitate Prominenter zur Mauer zu lesen (zum Beispiel: »Mister Gorbatschew, tear down this wall«/Ronald Reagan). Auf diese Weise ist gewissermaßen eine Gedenkstätte mit Gleisanschluss entstanden.

Seit dem 4. Dezember 2020 ist der U-Bahnhof keine Endstation mehr. An diesem Tag wurde das fehlende 2,2 Kilometer lange Teilstück der erweiterten U-Bahnlinie 5 in Betrieb genommen. Damit war die bisherige Lücke zwischen dem Brandenburger Tor und dem Alexanderplatz geschlossen.

Name: Brandenburger Tor
 Eröffnung: 8. August 2009
 Namensänderungen: keine
 Architekten: Ingrid Hentschel und Axel Oestreich (mit artus Architekten)
 Heutige Linie: **U5**





Bülowstraße

Die 1862 angelegte Bülowstraße ist Teil des sogenannten Generalszuges. Dabei handelt es sich um eine großzügig angelegte Straßen- und Platzfolge in Charlottenburg, Schöneberg und Kreuzberg. Die Straßen sind nach den preußischen Militärs Tauentzien von Wittenberg, Kleist von Nollendorf, Bülow von Dennewitz, Yorck von Wartenburg und von Gneisenau benannt. Die am 11. März 1902 eröffnete Linie Potsdamer Platz–Zoologischer Garten fuhr auf der breiten Magistrale zwischen Wittenbergplatz und Potsdamer Platz als aufgeständerte Hochbahn, was den Bau der Hochbahnhöfe → Nollendorfplatz, Bülowstraße und Gleisdreieck erforderte.

Nun schlängelte sich ein bisher dem deutschen Stadtbild fremdartiges Monstrum durch die Straße. Der Journalist Alfred Kerr schrieb damals: »Die Bülowstraße hat sich verändert (...). Welch verblüffende Anblick: Das Eisengestell einer Überbahn, rot lackiert und grau gestrichen, steigt in plumper Scheußlichkeit empor zwischen den Häusern, zwischen den Bäumchen. Barbarischer, ekliger, gottverlassener, blöder, bedauernswerter, mickriger, schändlicher, gerupfter, auf den Schwanz getretener sieht nichts in der Welt aus.« (zit. nach: Bosetzky, Attentat) In der Tat gab es anfangs viel Kritik, zumal nun alle Fahrgäste in die Fenster der oberen Stockwerke der umliegenden Häuser spähen würden.

Der auf der Mittelpromenade der Bülowstraße im Kreuzungsbereich der Potsdamer Straße gelegene Hochbahnhof hat zwei Seitenbahnsteige. Damit er nicht aussieht wie eine schäbige Fabrikhalle, verzierte man ihn mit Sandsteinpylonen im Jugendstil, Ziergiebeln, Schmuckportalen und einer triumphbogenähnlichen Vorhalle. Auch Baumeister Grenan-

der schuf einige prächtige Pfeiler für die Strecke in der Bülowstraße.

1928/29 wurde die Hallenkonstruktion durch den Sohn von Bruno Möhring, Rudolf Möhring, erheblich verlängert. Damit war der Bahnsteig auf fast gesamter Länge überdacht.

Am 14. Juli 1944 verbog der Luftdruck eines Bombentreffers das gesamte Bauwerk. Später entstanden noch weitere Schäden. Erst am 15. September 1946 konnte der Bahnhof – vereinfacht wiederaufgebaut – wiedereröffnet werden.

Nach dem Mauerbau 1961 endete die Linie Richtung Alexanderplatz bereits am Gleisdreieck, weil der Weg in den Ostsektor versperrt war. Da die Strecke vom → Nollendorfplatz über Kurfürstenstraße, Gleisdreieck und Möckernbrücke Richtung → Schlesisches Tor parallel knapp 200 Meter nördlich verlief

Der Berliner Hochbahnhof Bülowstraße um 1903



(damals Linie 1), sank das Fahrgastaufkommen ständig. Daher entschloss sich die BVG, die kaum noch genutzte Hochbahnstrecke vom Nollendorfplatz über Bülowsstraße und Gleisdreieck bis zum ohnehin gesperrten U-Bahnhof Potsdamer Platz hinter der Grenze zum 1. Januar 1972 zu schließen. Seither verkehrte die damalige Linie 2 nur noch zwischen Wittenbergplatz und Krumme Lanke.

Auf dem U-Bahnhof Bülowsstraße wurde am 1. November 1975 der »Berliner Jahrmarkt« eröffnet, bereits nach vier Monaten aber wieder geschlossen. Am 28. Mai 1978 nahm »U-Tropia« dort seinen Betrieb auf, eine Mischung aus Markthalle, Gastronomie und Trödelmarkt. Daraus wurde 1980 der »Türkische Basar«. Ausrangierte U-Bahnwagen auf den Gleisen dienten als Verkaufsräume und WC-Anlagen. Um die Attraktivität dieses Marktes und einer ähnlichen Einrichtung auf dem benachbarten stillgelegten Hochbahnhof → Nollendorfplatz zu steigern,

ließ die BVG ab dem 16. August 1978 zwischen beiden Stationen einen historischen Triebwagen der Straßenbahn auf dem ungenutzten Hochbahngleis als Touristengaudi pendeln. Auch die West-Berliner konnten nun wieder einmal Straßenbahn fahren, denn das Verkehrsmittel war seit Oktober 1967 aus dem Westteil der Stadt verschwunden. 1991 wurde die Straßenbahn wieder abgebaut und der Türkische Basar geschlossen. Der Fall der Mauer ermöglichte am 13. November 1993 die Wiedereröffnung des U-Bahnbetriebs zwischen → Wittenbergplatz und → Mohrenstraße und damit auch des Bahnhofes Bülowsstraße.

Name: Bülowsstraße
 Eröffnung: 11. März 1902
 Namensänderungen: keine
 Architekt: Bruno Möhring
 Heutige Linie: **U2**

