

ELEKTRISCHE HOCH
UND UNTERGRUND
BAHN BERLIN 



Die elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin.

Von Regierungsbaumeister Langbein.

(hierzu Tafel VII und Textblatt 3 bis 8)

I. Geschichtliche Entwicklung des Unternehmens.

Am 8. Februar d. J. waren 20 Jahre verflossen, seitdem die Berliner Stadtbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben worden ist. Als erste mitten durch die Reichshauptstadt geführte Bahn, welche auf eigenem Bahnkörper, unabhängig vom Straßenverkehr, betrieben wurde, erlangte sie schon nach kurzer Zeit, namentlich was den Ortsverkehr anbelangt, eine außerordentliche Bedeutung. Eine zweite derartige Stadtbahn, die bestimmt ist, dem steigenden Bedürfnis nach schnelleren Verkehrsmitteln im Innern der Stadt Rechnung zu tragen, wird jetzt dem Betriebe übergeben werden: die elektrische Hoch- und Untergrundbahn zu Berlin.

Die Geschichte dieser Bahn reicht bis in das Jahr 1880, also noch vor die Betriebseröffnung der Berliner Stadtbahn, zurück; denn schon damals plante Werner von Siemens im Zuge der Friedrichstraße eine Hochbahn, welche elektrisch betrieben werden sollte. Der von ihm hierbei ausgesprochene neue Gedanke, die Elektrizität als Betriebskraft für Bahnen zu verwenden, der sich in der Zukunft von weittragender Bedeutung erwies, war eine praktische Folgerung aus den Versuchen, die Werner von Siemens auf der Berliner Gewerbeausstellung im Jahre 1879 mit der ersten elektrischen Eisenbahn vorgeführt hatte. Wenngleich die von Werner von Siemens geplante Hochbahn wegen der geringen Breite der Friedrichstraße nicht zur Ausführung gelangte, so wurde doch der Grundgedanke, dem in der emporblühenden Reichshauptstadt von Jahr zu Jahr wachsenden Verkehrsbedürfnis entsprechend eine neue, vom Straßenverkehr unabhängige Stadtbahn mit elektrischem Betriebe zu schaffen, von der Firma Siemens & Halske unablässig weiter verfolgt.

Nach eingehenden Studien der örtlichen Verhältnisse und Ausarbeitung verschiedener Entwürfe brachte die Firma im Jahre 1891 ein Netz von elektrischen Hoch- und Untergrundbahnen bei dem kgl. Ministerium der öffentlichen Arbeiten zur Vorlage, wobei sie zunächst die etwa 8,5 km lange West-Ost-Linie zur Ausführung empfahl. Diese Stammlinie bildete im südlichen Teile Berlins eine Verbindung zwischen dem im Osten der Stadt gelegenen Stadtbahnhof Warschauer Straße und dem im Westen befindlichen Stadtbahnhof Zoologischer Garten und umschloss mit der Stadtbahn, welche weiter nördlich verläuft, die verkehrreichen inneren Stadtteile Berlins. Sie führte von der Warschauer Brücke über das Stralauer Thor, das Schlesische Thor durch die Skalitzer und die Gitschiner Straße und folgte alsdann vom Halleschen Thor ab dem Lauf des Landwehrkanals bis zur Lichtensteinbrücke, um schließlich südwärts durch den Tiergarten abschwenkend an der Stadtbahnstation Zoologischer Garten ihren vorläufigen Endpunkt zu erreichen (vergl. den Lageplan, Tafel VII).

Die Westhälfte der Linie am Landwehrkanal fand jedoch nicht die Zustimmung der Behörden. Die Verhandlungen hierüber nahmen längere Zeit in Anspruch und führten

schließlich zu einer Verlegung dieses Teiles der Linie, und zwar von der Möckernbrücke ab nach dem Dennewitzplatz hin und weiter durch die große Ringstraße: Bülow-, Kleist- und Tauenzienstraße, unter Umgehung der Kaiser Wilhelm-Gedächtnis-Kirche durch die Hardenbergstraße bis zum Stadtbahnhof Zoologischer Garten. Diese Verlegung der Bahnlinie mehr nach Süden bot den Vorteil, dass die Bahn verkehrreichere Stadtgebiete durchfährt und über die ausgedehnten zusammenhängenden Gelände der Anhalter, Dresdener und Potsdamer Bahn hinweg eine neue unmittelbare Verbindung schafft, welche bisher empfindlich vermisst wurde. Andererseits aber entfernte sich jetzt die Bahn mehr von dem verkehrreichen Stadttinnern, sodass noch eine Zweiglinie nach dem Potsdamer Platz vorgesehen werden musste, um auch das Innere der Stadt mit den östlichen und westlichen Stadtteilen in innigere Verbindung zu bringen.

Die Zweiglinie geht ungefähr von der Mitte der Hauptlinie aus und ist an diese derart angeschlossen, dass außer dem Verkehr auf der Hauptlinie auch ein unmittelbarer Verkehr sowohl von dem östlichen als auch von dem westlichen Zweige der Hauptlinie nach dem Potsdamer Platz und umgekehrt möglich ist. Die Endigung der Zweiglinie am Potsdamer Platz war von vornherein als Unterpflasterbahn geplant, um ihre spätere Fortsetzung im Innern der Stadt, die als Hochbahn undurchführbar erschien, zu ermöglichen.

Nachdem der Entwurf diese Gestalt angenommen hatte, wurde durch Kabinettsordre vom 22. Mai 1893 die Allerhöchste Genehmigung dazu erteilt.

Doch als die Bauausführung schon im Gange war, führten zwingende Gründe zu einer nochmaligen wichtigen Abänderung, welche darin bestand, dass die ursprünglich in ganzer Länge als Hochbahn gedachte Hauptlinie westlich vom Nollendorferplatz ab als Unterpflasterbahn auszubauen war.

Insbesondere war damit der Stadt Charlottenburg gedient, auf deren Gebiet diese Strecke liegt, einmal, weil sie der Unterpflasterbahn vor der Hochbahn den Vorzug gab, dann aber auch, weil nunmehr die Schwierigkeit beseitigt war, welche eine Ueberbrückung der Stadtbahn am Zoologischen Garten der Weiterführung der Bahn als Hochbahn bereitete. Ueber diese Weiterführung der Unterpflasterbahn durch die Hardenbergstraße bis in das Innere Charlottenburgs ist mit der Stadt bereits ein Abkommen getroffen.

Die Allerhöchste Genehmigung des abgeänderten Entwurfes wurde der Firma am 4. Dezember 1899 erteilt.

Die Verhandlungen, welche diese nachträgliche Umgestaltung des Entwurfes der Weststrecke erforderlich machte, nahmen sehr viel Zeit in Anspruch und verzögerten den gleichmäßigen Fortgang der schon begonnenen Bauarbeiten nicht unwesentlich. Namentlich war es schwierig, den Uebergang der Hochbahn zur Unterpflasterbahn, der durch eine Rampenanlage bewerkstelligt werden sollte, in einer Weise zu lösen, die alle Beteiligten zufriedenstellte.