

Berlin – Eisenbahn und Stadtentwicklung

Der Architekt August Orth äußerte 1871: „Es sind die Eisenbahnen die großen Hauptzufahrwege, die Hauptverkehrsadern geworden und haben die großen, auf die Tore einmündenden Chausseen und Hauptstraßen diese Bedeutung ganz verloren. Die Verknüpfung der neuen Hauptverkehrsadern mit dem lokalen Verkehr wird eine der Hauptaufgaben der modernen Städtebildung sein.“¹

Das traf in besonderem Maße auf Berlin zu. Innerhalb weniger Jahre waren in einer ersten Entwicklungsphase des Berliner Eisenbahnnetzes – zwischen 1838 und 1846 – fünf Fernbahnen entstanden, die Berlin strahlenförmig mit den wichtigsten Gebieten Deutschlands, später auch Europas, verbanden: die Potsdamer Bahn 1838, die Anhalter Bahn 1841, die Stettiner und die Frankfurter Bahn 1842 und die Hamburger Bahn 1846. Es waren Privatbahnen, die in Berlin jeweils in einem separaten Kopfbahnhof endeten (Abb. 43).

Weitere Bahnanlagen außerhalb Berlins ließen in den 1840er und 50er Jahren ein erstes weitmaschiges Eisenbahnnetz entstehen, das den Anschluß Berlins an wichtige größere Orte im In- und Ausland herstellte.

Nachdem sich Preußen einige Jahre vergeblich um den Bau einer Privatbahn in seine östlichen Provinzen bemüht hatte, erhielt Ostpreußen, zunächst noch unter Mitbenutzung anderer Bahnen, 1857 mit der „Königlich Preussischen Ostbahn“ eine erste staatliche Eisenbahnverbindung nach Berlin. Die Bahngesellschaften mußten auf Betreiben der Steuerverwaltung ihre Berliner Bahnhöfe vor den Toren der Stadt errichten (Berlin war in jener Zeit noch von einer Stadtmauer, der sogenannten Akzisemauer, umgeben, welche die Einziehung der der Stadt zustehenden Steuern garantieren sollte). Beim Bahnhof der Frankfurter Bahn (nach Frankfurt an der Oder), dem späteren Schlesischen Bahnhof bzw. Ostbahnhof und heutigen Hauptbahnhof, wurde von dieser Forderung allerdings abgewichen.

Zunächst lagen sämtliche Berliner Bahnhöfe isoliert voneinander. Alles was z.B. an Gütern von einer Bahn zur anderen überführt werden sollte, mußte daher mit Pferdefuhrwerken transportiert werden. Erst 1851 wurde der durchgehende Güterverkehr mit der Eröffnung einer auf Kosten des Staates erbauten eingleisigen und auf Straßenniveau verlegten Verbindungsbahn – der alten „Verbindungsbahn“ – erheblich verbessert (Abb. 45a). Diese erste, etwas über 10 km lange Staatsbahnstrecke in Berlin führte, überwiegend parallel zur Stadtmauer, vom Stettiner Bahnhof zum Frankfurter respektive Schlesischen Bahnhof und besaß Anschlüsse zum Hamburger, Potsdamer und Anhalter Bahnhof, d.h. ihre Streckenführung war durch die Lage der Kopfbahnhöfe und der Zollmauer vorgegeben. Während der 20 Jahre ihres Bestehens diente sie ausschließlich dem Güter- und Truppentransport.

Die zweite stürmische Entwicklungsphase der Berliner Eisenbahn setzte Mitte der 1860er Jahre ein. In etwas mehr als einem Jahrzehnt verdoppelte sich die Anzahl der von Berlin ausgehenden Fernbahnen. Erste Neubaustrecken waren die 1866/67 eröffnete Eisenbahn über Cottbus nach Görlitz und die direkte Einführung der Königlich Ostbahn von Küstrin nach Berlin

1867. 1871 folgte die Eröffnung der Lehrter Bahn, die den Weg nach Hannover, nach Westfalen und in die Rheinprovinz erheblich verkürzte (Abb. 45b). Alle drei Bahnen errichteten in Berlin für den Personenverkehr große Kopfbahnhöfe mit repräsentativen Empfangsgebäuden. Diese Bahnhofsbauten und die der vorgenannten Bahnen sind bereits in meinem Beitrag zum 1. Symposium beschrieben.² Dabei handelt es sich um folgende Bahnhöfe: Den Potsdamer Bahnhof von 1838, der dann 1868 einem größeren Neubau der Architekten Quassowski, Doebner, Sillich und Weise (Abb. 49, 50) weichen mußte; den 1841 von Gustav Holtzmann errichteten Anhalter Bahnhof, der 1880 durch die großartige, unter der Leitung von Franz Schwechten errichtete, Backstein- und Eisenkonstruktion ersetzt wurde; den Stettiner Bahnhof von Theodor Stein, der 1876 den Vorgängerbau aus dem Jahre 1842 ersetzte (Abb. 51); den Frankfurter Bahnhof von 1842, später Niederschlesisch-Märkischer, dann Schlesischer Bahnhof, wiederum später Ostbahnhof, heute Hauptbahnhof, 1866 im wesentlichen durch einen Bahnhofsneubau des Architekten Eduard Römer ersetzt (Abb. 46); ferner den Hamburger, Görlitzer, Ost- und Lehrter Bahnhof. Das 1845 bis 1847 nach Plänen des Baudirektors Friedrich Neuhaus und des Baumeisters Holz unter Leitung des Baumeisters Arnold errichtete spätklassizistische Empfangsgebäude des Hamburger Bahnhofs gehört mit seinen wohlabgewogenen Proportionen und seiner schlichten Komposition zu den schönsten Bahnhofsbauten der Berliner Eisenbahngeschichte (Abb. 48). Dieser einzige erhaltene Kopfbahnhof Berlins wurde bereits Ende des 19. Jahrhunderts einer neuen Nutzung als Museum zugeführt. – Der Görlitzer Bahnhof entstand 1868 nach den Entwürfen des eingangs zitierten Architekten August Orth (Abb. 53). Am Kystriner Platz, in der Nähe des Schlesischen Bahnhofs, wurde nach Entwurf von Adolf Lohse 1866-67 der Ostbahnhof erbaut (Abb. 47). Das pompöse Empfangsgebäude des Lehrter Bahnhofs der Architekten Lent, Scholz und La Pierre schließlich wurde zwischen 1869 und 1871 in unmittelbarer Nähe zum Friedrich-Karl-Ufer des Humboldt-Hafens errichtet (Abb. 54).

Inzwischen hatte die Bismarcksche Politik nach dem Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71 zur Gründung des Deutschen Kaiserreiches mit Berlin als Reichshauptstadt geführt. In Preußen selbst war schon von den 1860er Jahren an ein wirtschaftlicher Aufschwung zu verzeichnen, der nach der Reichsgründung und dem Erhalt der Kriegskontributionen Frankreichs zusätzliche Impulse erhielt. Die „Gründerjahre“, die 1873 mit dem sogenannten „Gründerkrach“ in der Deutschen Wirtschaft ein jähes Ende nahmen, hatten auch der Spekulation starken Auftrieb gegeben. Von dieser Spekulation besonders stark betroffen war das Eisenbahnwesen, damals ein Motor des technischen und wirtschaftlichen Fortschritts. Der Handel mit Konzessionen für neue Eisenbahnstrecken blühte, obwohl viele Projekte nur der Phantasie gerissener Spekulanten entsprangen. Dennoch wurde auch mit der Ausführung einer großen Anzahl dieser Eisenbahnprojekte begonnen. Nicht selten, vor allem nach dem „Gründerkrach“, kam es dabei zum Zusammenbruch der Privatbahngesellschaften. Infolgedessen blieb

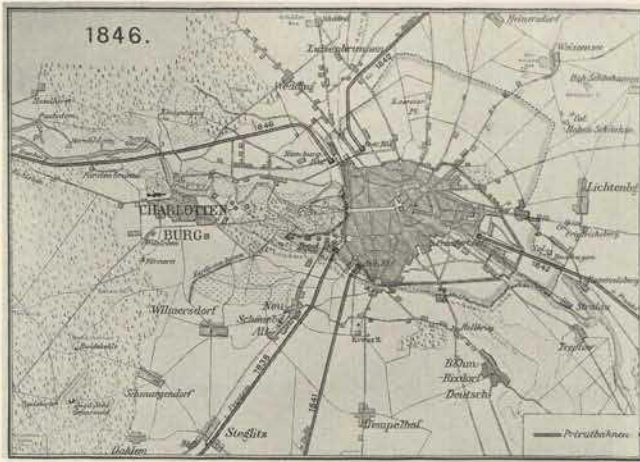


Abb. 43. Berlin, Stadtgrundriß mit dem Eisenbahnnetz von 1846.

ben z.B. die Berliner Bahnhöfe der Dresdner Bahn und der Nordbahn Provisorien.

Der Staatsbahngedanke hatte sich in den späten 1870er Jahren auch in Preußen durchgesetzt. Er beendete nicht nur das Konzessionsunwesen der vorangegangenen Jahre, sondern schuf durch die Verstaatlichung der Privatbahnen erst die Voraussetzungen für ein einheitlich verwaltetes und betriebenes Eisenbahnnetz.³

Die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn war bereits seit 1852 Eigentum des Staates. Aus ihrer Direktion ging 1880 die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin hervor, der bis 1895 in mehreren Stufen sämtliche Staatsbahnstrecken in Berlin und Umgebung zugeordnet wurden. Diese Organisation hat sich, seit den 1920er Jahren als Reichsbahndirektion Berlin, bis heute erhalten.

Die wachsende Industrialisierung Berlins, die im Rahmen der Industriellen Revolution schon vor der Reichsgründung einsetzte, zog einen rapiden Anstieg der Bevölkerung nach sich. Das durch die Zollmauer eingegrenzte Stadtgebiet konnte dem immer größer werdenden Platzbedarf nicht mehr gerecht werden. Trotz der 1861 erfolgten Stadterweiterung um 2412 ha durch Eingemeindung, förderte die Bodenverknappung die Spekulation. Die expandierende Industrie mußte aufgrund der hohen Bodenpreise und ihres gewachsenen Flächenbedarfs die Innenstadt

Abb. 44. Berlin, Stadtgrundriß mit dem Eisenbahnnetz von 1896 und der innerhalb der Ringbahnlinie ausgedehnten Bebauung.



verlassen und sich an der Peripherie neue Grundstücke suchen. Aus den damit verbundenen Gütertransportproblemen und der Trennung von Wohn- und Arbeitsstätte, folgte ein gesteigerter Bedarf an günstigen Verkehrsverbindungen. Die erhöhten innerstädtischen Bodenpreise führten dazu, daß Unternehmer und Gesellschaften großflächige Gebiete, die bisher noch landwirtschaftlich genutzt wurden, in der Umgebung Berlins, außerhalb des 1862 in Kraft getretenen Bebauungsplanes des Stadtplaners James Hobrecht (Hobrechtplan) erwarben, um sie baulich zu erschließen. Bereits die Umwandlung von landwirtschaftlichen Nutzflächen in Bauland durch Erschließung und Parzellierung brachte den Gesellschaften und Unternehmen beträchtliche Spekulationsgewinne. Allerdings hatte billig zu erwerbender Boden im allgemeinen Lagenachteile und befand sich meistens in großer Entfernung zur Stadt Berlin. Die siedlungsfördernde Funktion von Verkehrsmitteln, insbesondere die der Eisenbahn in dieser Periode, war von den Unternehmern erkannt worden.

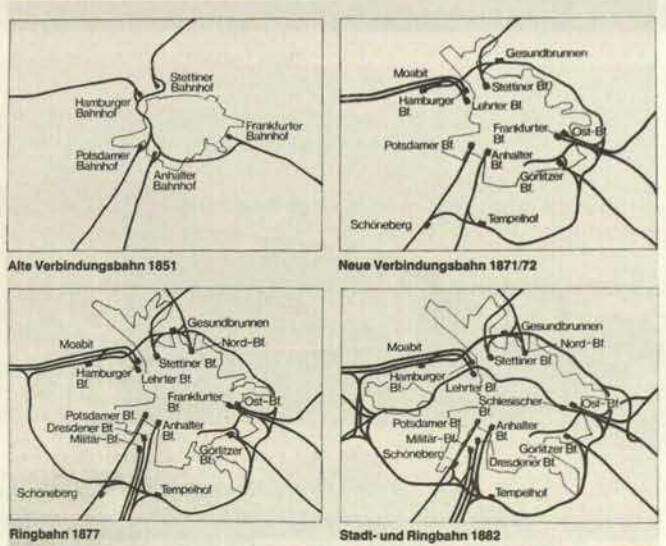
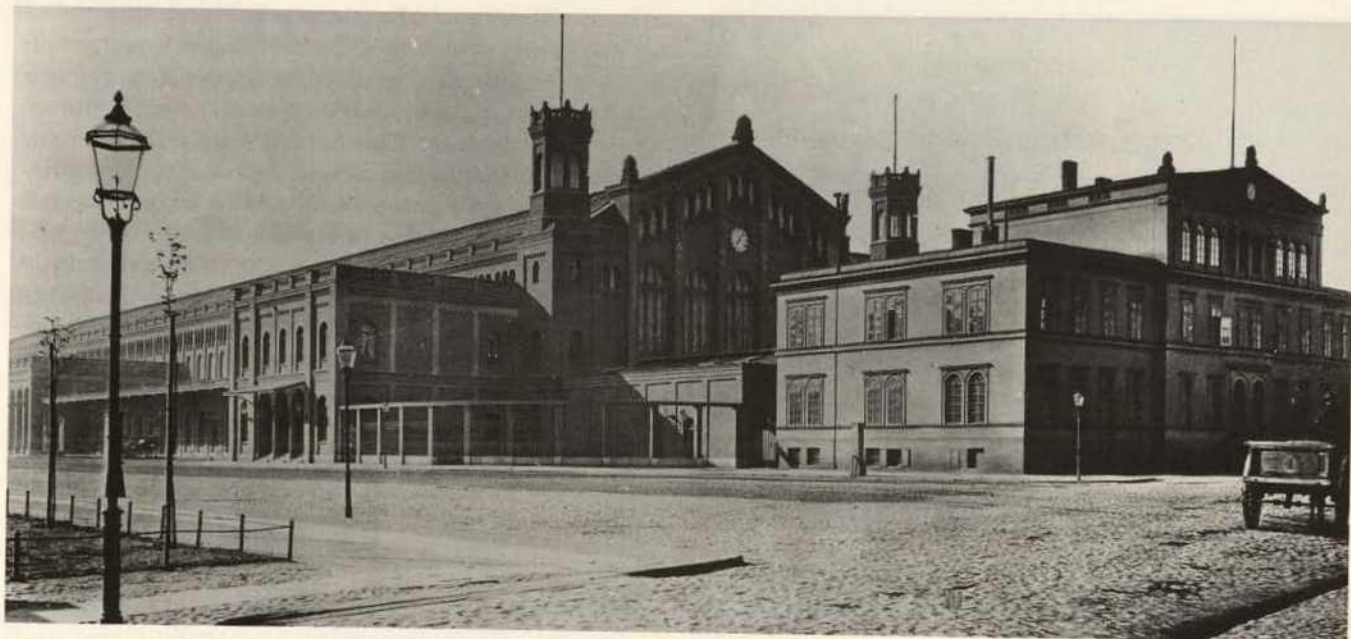


Abb. 45 a-d. Berlin, Entwicklung des Eisenbahnnetzes: 1851 – 1871/72 – 1877 – 1882 (mit Stadtbahn).

Sie begannen sich der vorhandenen Eisenbahnlinien zu bedienen. Die alte Verbindungsbahn von 1851 konnte diesen Anforderungen in keiner Weise gerecht werden. Sie hatte sich schon in den 1860er Jahren zum innerstädtischen Verkehrshindernis entwickelt.

1867 wurde, nachdem die Zollmauer abgebrochen worden war, mit dem Bau einer neuen Verbindungsbahn begonnen. Diese Bahn sollte Berlin außerhalb der städtischen Bebauung in weitem Bogen umfahren. Gleichzeitig sollte sie alle bestehenden, in Kopfbahnhöfen endenden Eisenbahnlinien, deren Anzahl sich inzwischen – durch die 1871 fertiggestellte Lehrter Eisenbahn – auf acht erhöht hatte, verbinden und für die an die Peripherie gewanderten Produktionsstätten den Gleisanschluß für den Gütertransport bieten. An einen Personentransport allerdings war bei Planung und Baubeginn der Ringbahn noch nicht gedacht worden. Angesichts der in der Innenstadt herrschenden Wohnungsnot forderte der Berliner Magistrat jedoch nachträglich, daß die neue Bahn auch dem Personenverkehr geöffnet werde, damit den Bewohnern Berlins die Möglichkeit gegeben werde, neue und billigere Wohnungen außerhalb des alten Stadtgebietes zu finden.



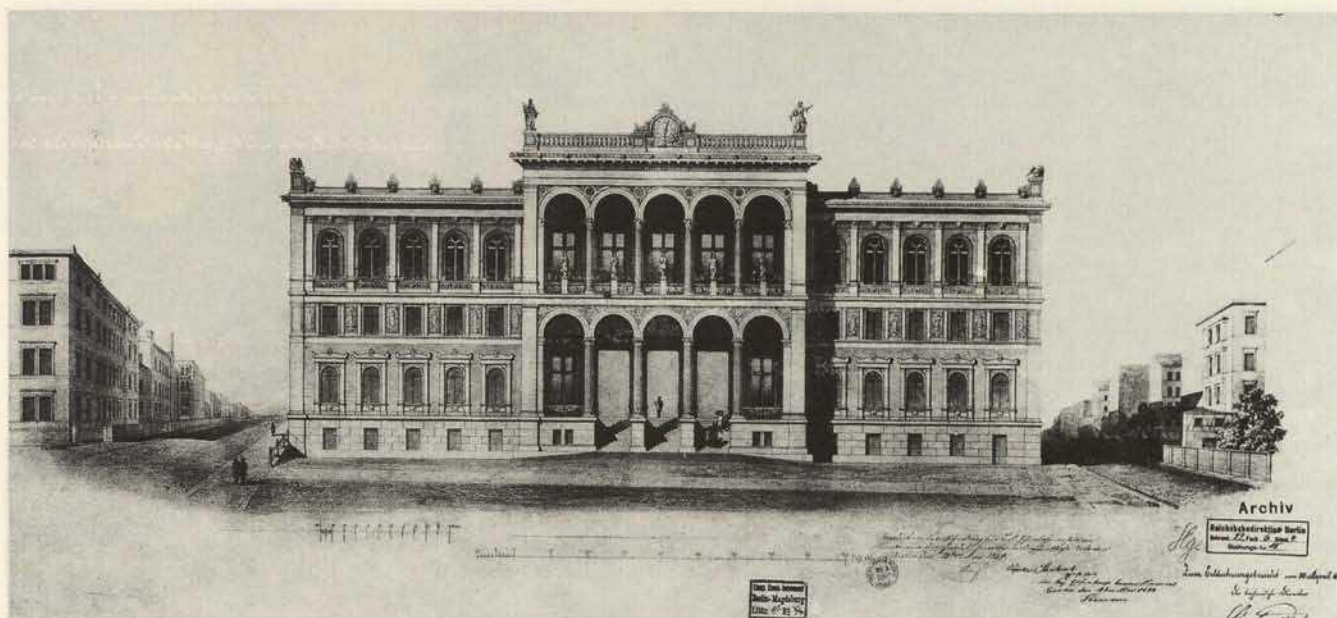


Abb. 49. Louis Quassowski, Entwurfszeichnung für den Neubau des Potsdamer Bahnhofs in Berlin (1869).

◁ Abb. 46. Berlin-Friedrichshain, Niederschlesisch-Märkischer Bahnhof (später Ostbahnhof, heute Hauptbahnhof), vorne rechts der Kopfbau der ersten Bahnhofsanlage von 1843, axial dahinter der Neubau Eduard Römers von 1866 (um 1870).

◁ Abb. 47. Berlin-Friedrichshain, Ostbahnhof am Kystriner Platz („neuer Kystriner Bahnhof“), 1866-67 nach Entwurf Adolf Lohses erbaut (um 1870).

◁ Abb. 48. Berlin-Tiergarten, Invalidenstraße 50-51, ehem. Hamburger Bahnhof (seit 1906 Verkehrs- und Bahnmuseum), 1845-47 nach Plänen von Friedrich Neuhaus und Ferdinand Wilhelm Holz erbaut (um 1870).

Abb. 50. Berlin, Potsdamer Bahnhof, Neubau der Architekten Quassowski, Doebner, Sillich und Weise, 1869-72 (Ende 19. Jahrhundert).





Abb. 51. Berlin-Mitte, Stettiner Bahnhof, Neubau Theodor Steins von 1876 (Zustand 1903).

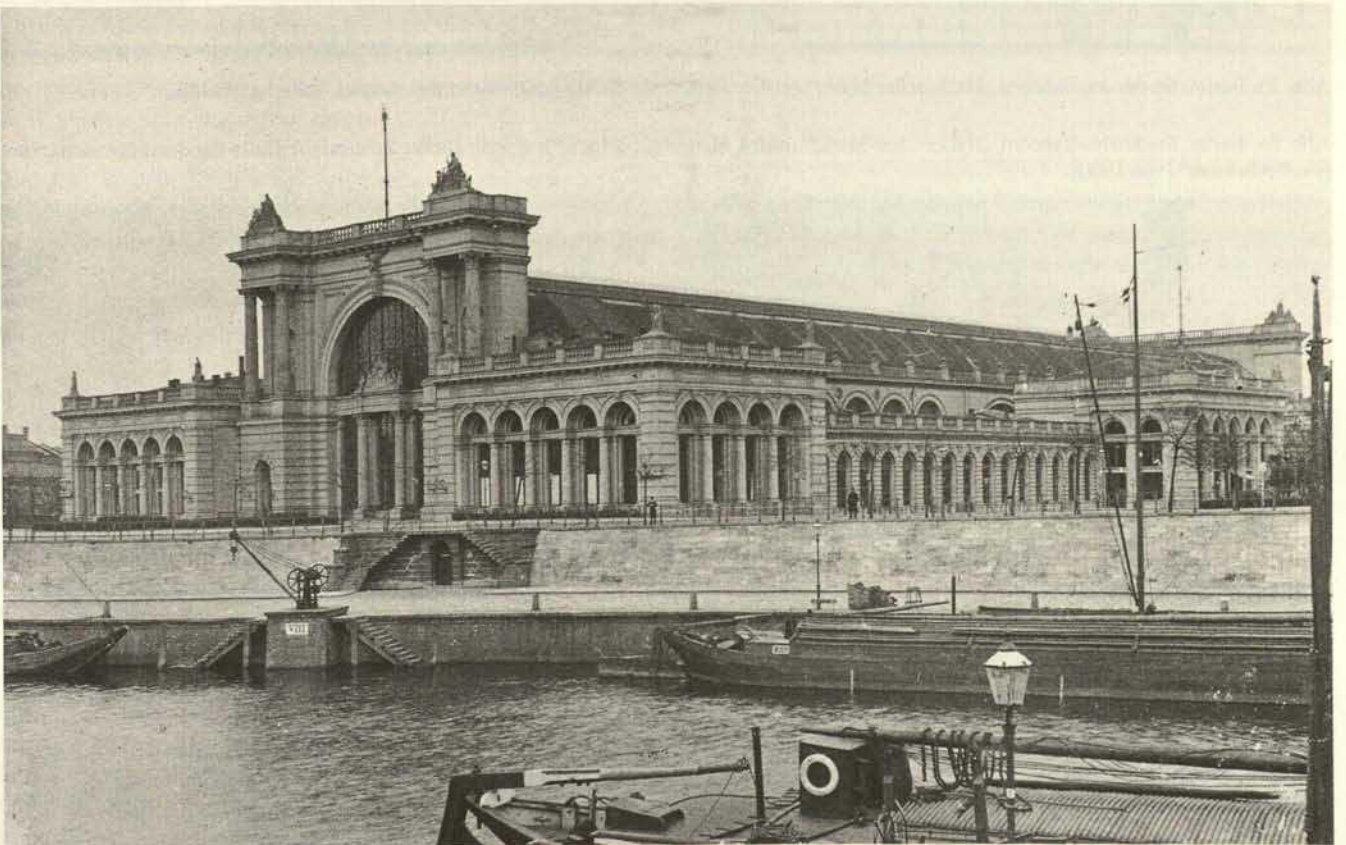
Abb. 52. Berlin-Mitte, Stadtbahn-Bahnhof „Friedrichstraße“, nach Entwurf Johannes Vollmers 1882 fertiggestellt (um 1900).





Abb. 53. Berlin-Kreuzberg, Görlitzer Bahnhof, 1868 nach Entwürfen von August Orth erbaut (um 1934).

Abb. 54. Berlin-Tiergarten, Lehrter Bahnhof, 1869-71 nach Entwürfen der Architekten Leut, Scholz und La Pierre erbaut (um 1900).



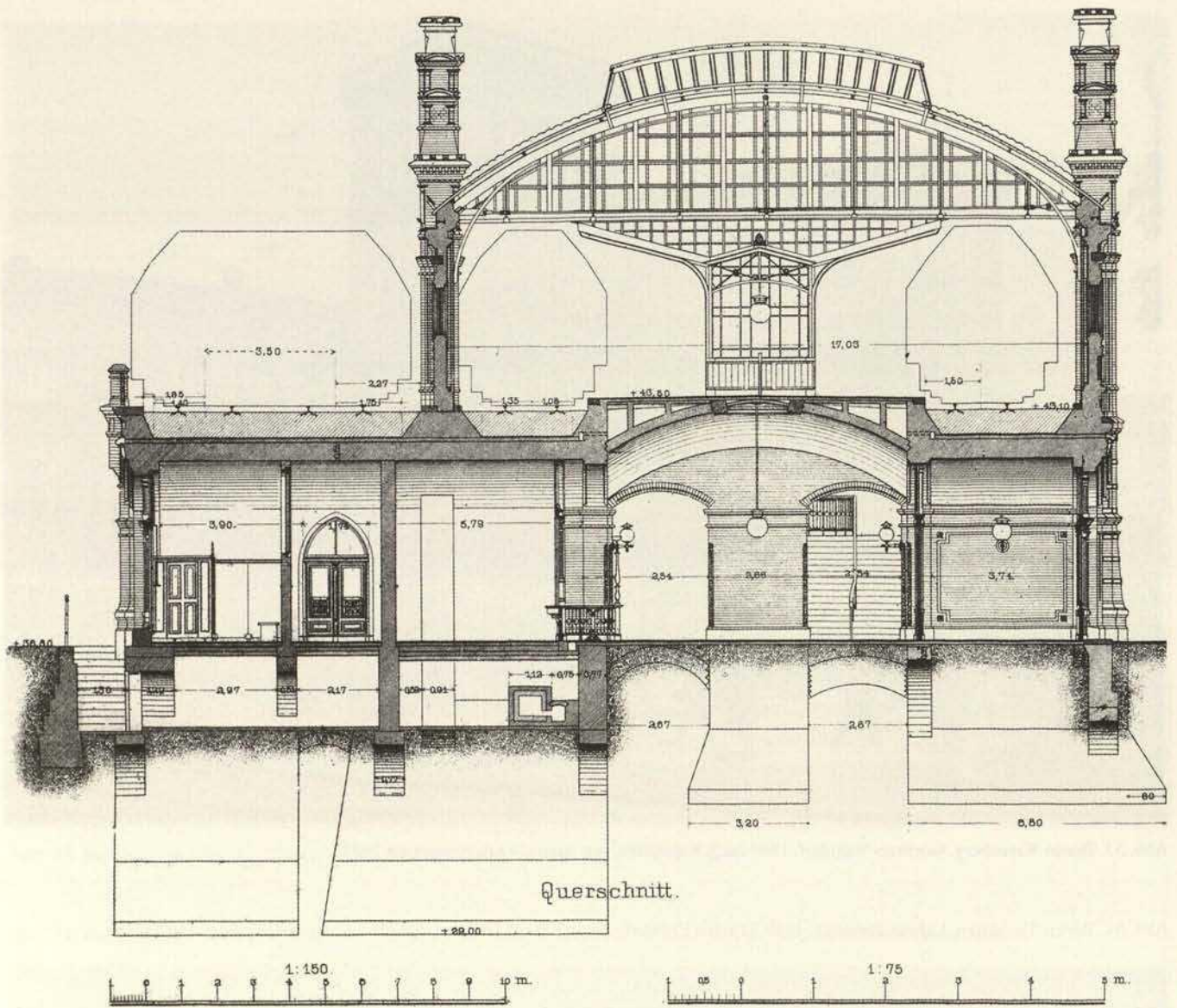
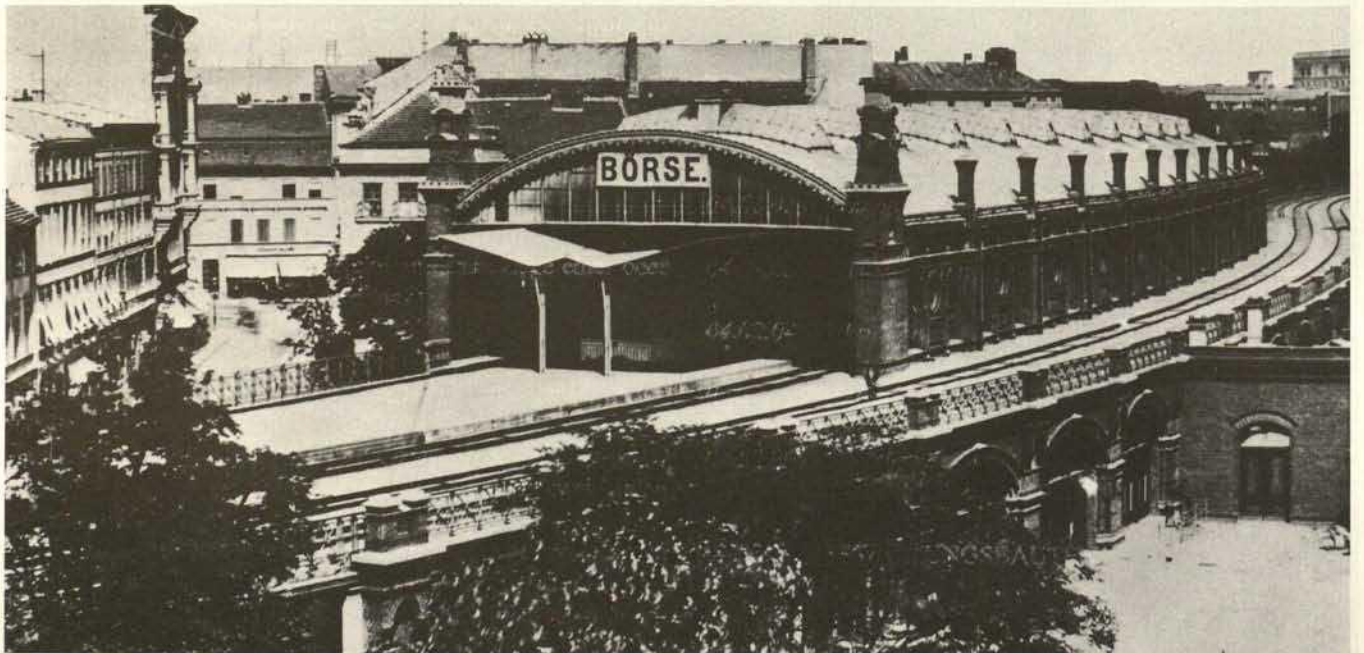


Abb. 55. Berlin, Stadtbahn-Bahnhof „Hackescher Markt“ (ehem. Haltestelle „Börse“), Querschnitt (Johannes Vollmer, um 1882).

Abb. 56. Berlin, Stadtbahn-Bahnhof „Hackescher-Markt“ (ehem. Haltestelle „Börse“), ursprünglicher Zustand der Halle mit querliegenden „Rau-
penoberlichtern“ (von 1900).



Haltestelle Börse

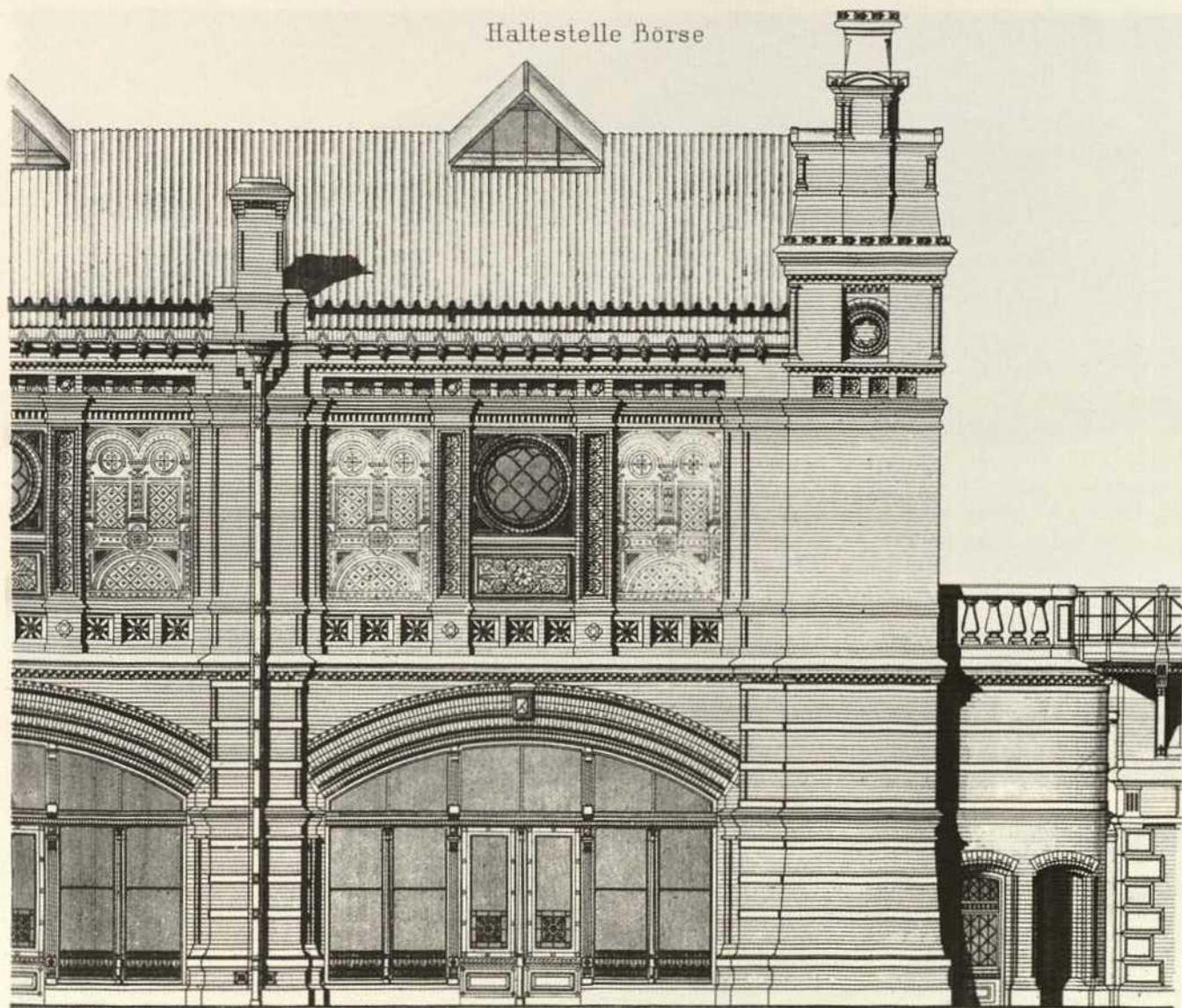


Abb. 57. Berlin, Stadtbahn-Bahnhof „Hackescher Markt“ (chem. Haltestelle „Börse“), Fassadensystem (Johannes Vollmer, um 1882; Ausschnitt).

1871 ging der Güterverkehr von der alten Verbindungsbahn auf die Teilstrecke Moabit – Stralau – Schöneberg der neuen Verbindungsbahn, der späteren Ringbahn, über. 1877 wurde mit der Inbetriebnahme der nordwestlichen Teilstrecke, die von Moabit über Charlottenburg und Grunewald nach Schöneberg führte, die Ringbahn vollendet und somit die neue Verbindungsbahn zur Berliner Ringbahn geschlossen (Abb. 45c). Mit ihrer Gesamtlänge von 37 km verband sie zwar die damals noch weit vor der Stadt gelegenen Dörfer, erhielt aber in den ersten Jahren ihres Bestehens eine siedlungspolitische Bedeutung insbesondere durch die Verlagerung der Industrie zum Stadtrand, deren Standorte zum Teil noch heute bestehen.

Die industrielle Entwicklung Berlins unterschied sich von anderen Industriestädten und Industriegebieten. Durch die besonderen Standortbedingungen wurden arbeitsintensive Industriezweige begünstigt. Ein weiteres Anwachsen der Bevölkerung, der rasche Ausbau der vorhandenen Verkehrswege, der Aufbau eines ganz neuen Verkehrsnetzes auf dem Land-, Wasser- und Schienenwege und die sich vergrößernde Industrie standen in wechselseitiger Beziehung. Eine direkte Nachbarschaft zwischen Industriegebieten und Wohnquartieren bildete sich her-

aus. Die an Berlin grenzenden Territorien gerieten immer stärker in den Bannkreis der Großstadt, vor allem bei der sogenannten Randwanderung der Berliner Industrie, die bisherige Dörfer und Gutsbezirke zu Städten wachsen ließen (Abb. 44). Seit etwa 1890, nach dem Bau der Stadtbahn, und mit dem weiteren Aus- und Aufbau der Vorortlinien, wanderten z.B. Großbetriebe wie die AEG nach Schöneeweide und Hennigsdorf, Schwarzkopf und Härtel bis nach Wildau bei Königs Wusterhausen, Borsig in den Norden Berlins.

Das Projekt einer die Innenstadt in Ost-West-Richtung vom Schlesischen Bahnhof nach Charlottenburg durchquerenden Stadtbahn, 1871 von dem bereits erwähnten Baumeister Orth angeregt, mußte Berlin verändern.

1874 wurde unter Beteiligung des Staates und einiger Berliner Privatbahngesellschaften die „Berliner Stadteisenbahn – Gesellschaft“ gegründet, die im folgenden Jahr mit der Ausführung des Projektes begann. Aber auch diese Gesellschaft erwies sich bald als mangelhaft fundiert und ging in Konkurs. Der Staat übernahm 1877 die Stadtbahn in teilefertiger Zustand und vollendete ihren Bau 1882 (Abb. 45d).

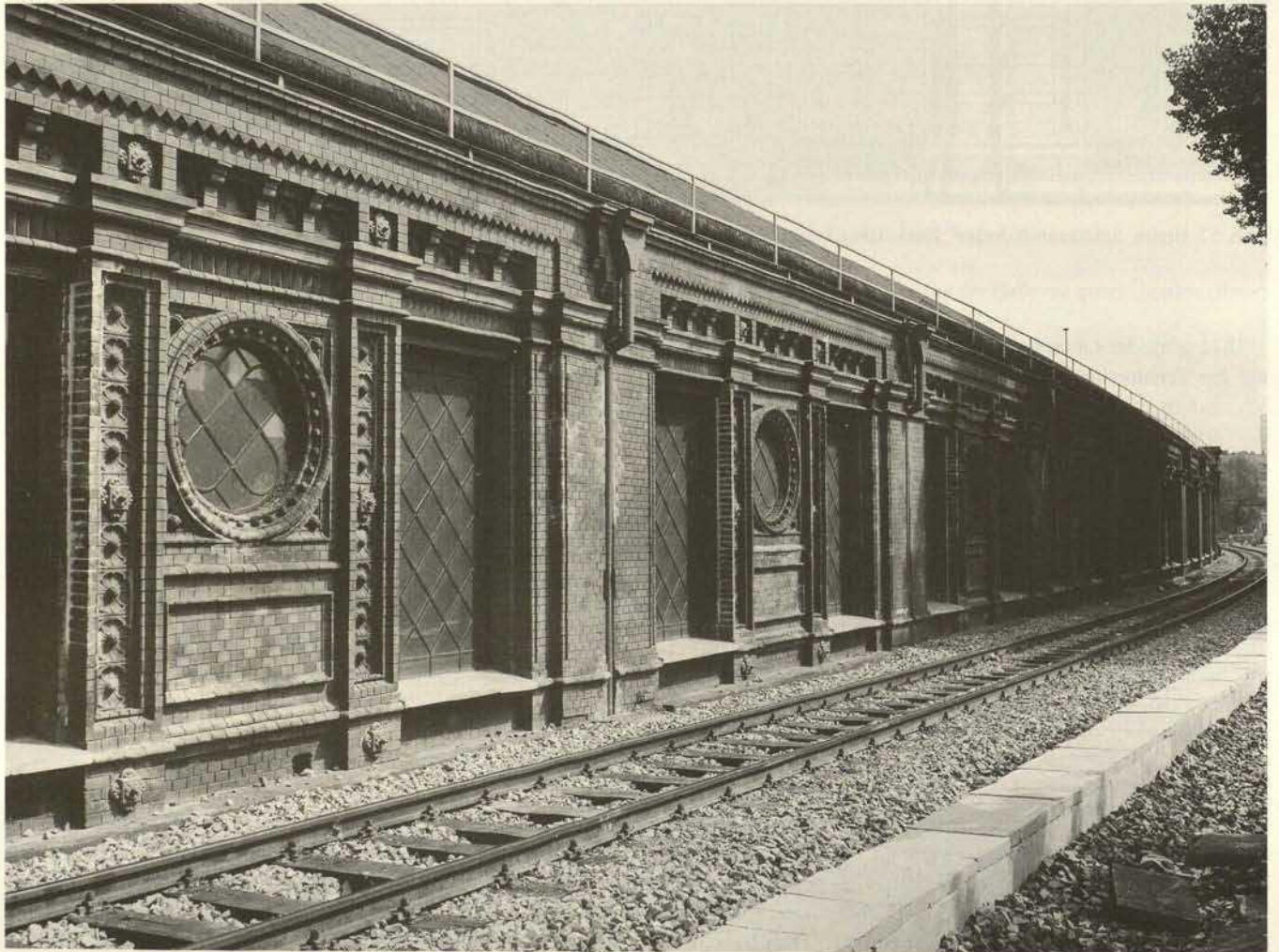
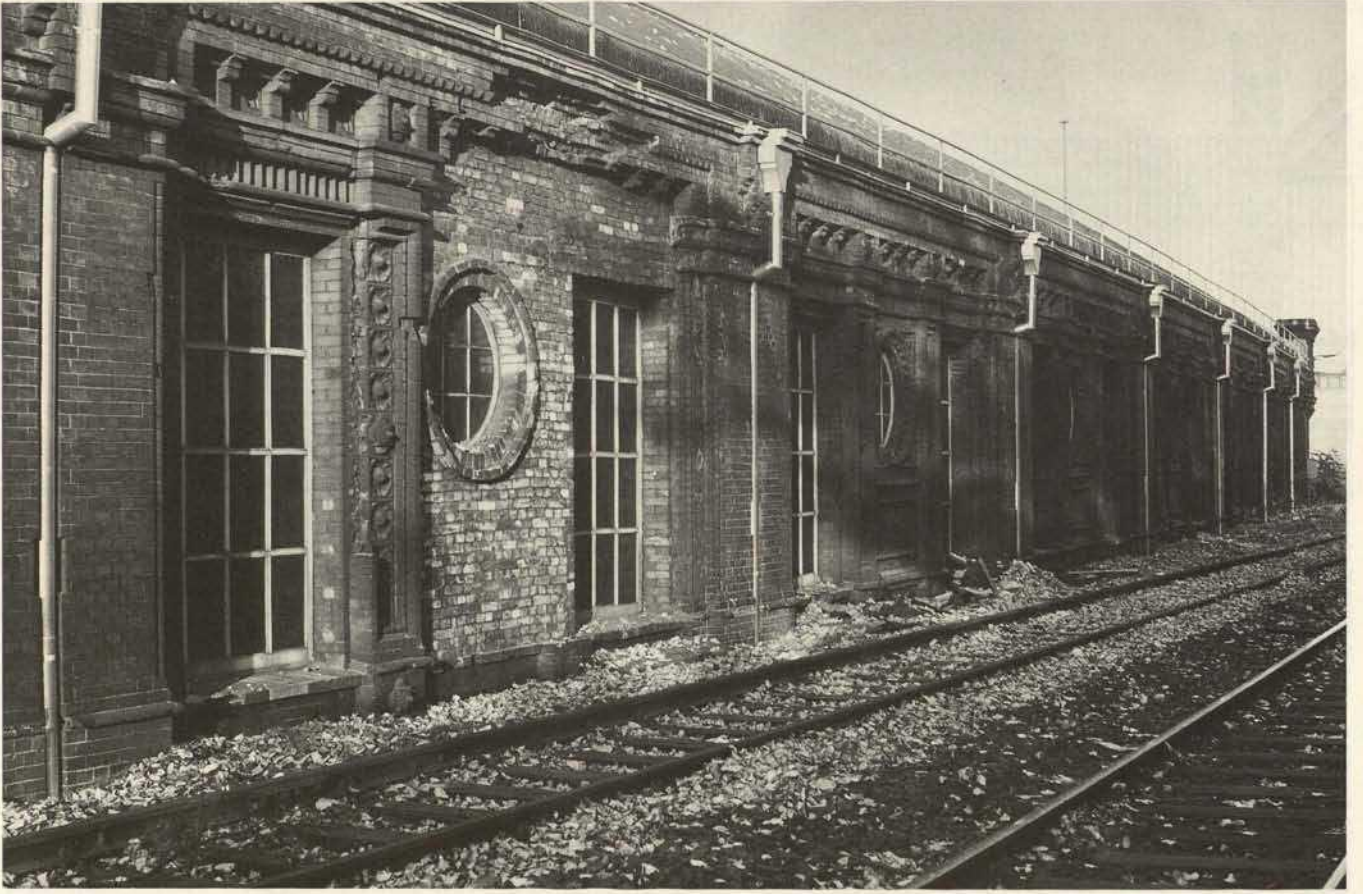




Abb. 60. Berlin, Stadtbahn-Bahnhof „Hackescher Markt“ (ehem. Haltestelle „Börse“), Nordfassade (Vorzustand).

◁ Abb. 58. Berlin, Stadtbahn-Bahnhof „Hackescher Markt“ (ehem. Haltestelle „Börse“), Südwand (vor der Restaurierung).

◁ Abb. 59. Berlin, Stadtbahn-Bahnhof „Hackescher Markt“ (ehem. Haltestelle „Börse“), Südwand (nach der Restaurierung).

Kaum eine zweite Strecke ist für das Berliner Eisenbahnnetz und für die städtebauliche Entwicklung der Stadt so bedeutend wie diese 1882 in zwei Etappen eröffnete viergleisige Stadtbahn. Die größtenteils auf gemauerten Viadukten durch die Stadt führende Strecke war zweifellos eine große technische und städtebauliche Leistung. Ingenieurbaukunst und Architektur verfolgten in seltener Eintracht ein gemeinsames Ziel. In ihrer Verwirklichung als Verbindungsbahn galt sie lange Zeit als Vorbild für die Lösungen in anderen Städten.

Zum Leiter der Arbeiten an der Stadtbahn war 1874 Baurat Ernst Dirksen bestellt worden, ein erfahrener Techniker, der schon den Bau der Ringbahn geleitet hatte. Nach zehnjähriger Planungs-, Vorbereitungs- und Bauzeit wurde die Stadtbahn am 7. Februar 1882 für den Lokalverkehr und am 15. Mai 1882 auch für den Fernverkehr freigegeben.

Die Planung der Stadtbahn hatte vorgesehen, daß eine Behinderung des stark angewachsenen Straßenverkehrs ausgeschlossen werden mußte. Deshalb wurde die ca. 12 km lange Bahnlinie auf einem Viadukt angelegt, der zum größten Teil aus gemauerten Bögen bestand. Der andere Teil der Strecke ist aus Erdschüttungen zwischen Futtermauern oder aus gewöhnlicher Dammschüttung erstellt worden. Die Straßenunterführungen und Brücken bestehen aus Eisenkonstruktionen. Folgende Bauformen sind das für die Stadtbahn im einzelnen: 7964 m als steinerne Viadukte mit 757 Bögen, 1823 m stählerne Brücken, 675 m Dammschüttung zwischen Futtermauern und 1683 m gewöhnliche Dammschüttung. Durch Rekonstruktionsmaßnah-

men und Brückenneubauten hat sich allerdings bis heute das Verhältnis so verändert, daß der Anteil der Stahlbrücken auf Kosten der Viadukte größer wurde.

Die ursprüngliche Streckenführung verläuft, ausgehend vom Schlesischen Bahnhof in westlicher Richtung über die Stationen Jannowitzbrücke, Alexanderplatz, Börse, Friedrichstraße, Lehrter Bahnhof, Bellevue, Zoologischer Garten nach Charlottenburg. Von diesen Zwischenstationen für den Stadtverkehr, die später um die Bahnhöfe Savignyplatz und Tiergarten erweitert wurden, dienten auch einige dem Fernbahnverkehr. Alle von Westen kommenden Züge wurden auf den Fernbahngleisen bis zum Schlesischen Bahnhof und alle von Osten kommenden bis zum Bahnhof Charlottenburg durchgeführt, entsprechend der Idee Orths, die gesamte Stadtbahnstrecke als einen großen Zentralbahnhof zu betrachten. Bei diesem Betrieb machte sich jedoch bald eine Überlastung der Fernbahngleise bemerkbar, so daß die von Norden und Süden ankommenden Züge wieder von der Stadtbahn in ihre traditionellen Bahnhöfe Potsdamer, Lehrter und Görlitzer Bahnhof zurückverlegt wurden. Der Anschluß zu Stadt- und Ringbahn, die immer mehr zu einer Einheit zusammenwuchsen, wurde von besonderen Vorortzügen hergestellt. Insgesamt war mit dem Bau der Stadtbahn 1882 der Grundstein für das Berliner Nahverkehrssystem gelegt worden, das die Möglichkeit schuf, städtisches Umland zu besiedeln und der Wohnungsnot entgegenzuwirken. So ermöglichte der Verbund von Stadtbahn und Ringbahn auf direktem Weg eine Verkehrsanbindung der Stadtrandgebiete an die Innenstadt. Die

Bahnhöfe der Stadtbahn wurden durchweg überdacht, wobei, bis auf den Bahnhof Charlottenburg, Hallenkonstruktionen (vermutlich nach Plänen Schwedlers) Anwendung fanden. Neben den Viadukten prägten vor allem diese Bahnhofshallen das Erscheinungsbild der neuen Stadtbahn. Als repräsentative Bauten im Stadtzentrum traten vor allem die großen, gemeinsam für den Stadt- und Fernverkehr errichteten Hallen der Bahnhöfe Alexanderplatz und Friedrichstraße (Abb. 52) in Erscheinung. Die architektonische Gestaltung dieser Bahnhöfe entsprach den baukünstlerischen Vorstellungen ihrer Entstehungszeit und spiegelte in Form, Anspruch und Dimension den damaligen Zeitgeist wider.

Im Ergebnis einer Ausschreibung übertrug man dem Architekten Eduard Jacobsthal (1875-82 leitender Architekt beim Stadtbahnbau) die Gestaltung des Bahnhofs Alexanderplatz und der Haltestelle Bellevue sowie dem Architekten Johannes Vollmer den Bahnhof Friedrichstraße und die Haltestelle „Börse“.

Die Kritik der Zeitgenossen und der Fachwelt entzündete sich damals an der „Einfachheit“ und „Schmucklosigkeit“ vieler Bauwerke und Bauteile der Stadtbahn, begeisterte sich aber über besonders gelungen erscheinende architektonische Gestaltungen von Ingenieurbauten, wie den Bahnhofshallen von Friedrichstraße und Alexanderplatz.

Abgesehen vom Hamburger Bahnhof (bereits Ende des 19. Jahrhunderts als Museum umgenutzt) ist keine der großen Berliner Bahnhofshallen des 19. Jahrhunderts erhalten geblieben. Die Hallen der Stadtbahnhöfe wurden in den zwanziger Jahren fast vollständig erneuert, die der Kopfbahnhöfe im Zweiten Weltkrieg zerstört. Zu den ganz wenigen erhaltenen Stadtbahnhöfen gehören der Bahnhof Bellevue und der Lehrter Stadtbahnhof, vor allem aber der als Haltestelle „Börse“ in der Nähe des Hackeschen Marktes errichtete S-Bahnhof Hackescher Markt (1951-92 S-Bahnhof Marx-Engels-Platz), der in seinem Erscheinungsbild und seiner Substanz nahezu unverändert überliefert ist (Abb. 55-62). Dieser einzige „originale“ Bahnhofsbau der Berliner Stadtbahn im Ostteil der Stadt dokumentiert sehr anschaulich einen wesentlichen Teil Berliner Verkehrsgeschichte der letzten 100 Jahre.

Zwischen den Bahnhöfen Alexanderplatz und Friedrichstraße gelegen, ist der S-Bahnhof Hackescher Markt auch heute noch vor allem als Zu- und Abgangsstation im Berufsverkehr von Be-

deutung, aber auch als Zielbahnhof für die zahlreichen Besucher der Staatlichen Museen zwischen Spree und Kupfergraben („Museumsinsel“). Ferner stellt er einen Umsteigeschwerpunkt zu verschiedenen Straßenbahnlinien am Hackeschen Markt dar. Die Fassade der Haltestelle „Börse“ war in reicheren Formen gestaltet als die anderer Bahnhofsbauten der Stadtbahn. Ihr italienisierender Charakter war an Vorbildern der Renaissance orientiert. Das kommt besonders an der zur Neuen Promenade gewendeten (nördlichen) Seite zum Ausdruck, die wie eine Prunkfassade ausgebildet wurde (Abb. 57, 60, 61). Hier ist die klinkerverblendete Architektur entsprechend der Konstruktion des Viadukts durch breite Pfeilervorlagen in gleichartige Kompartimente unterteilt, deren jeweils pilastergerahmter Mittelteil mit Rundfenster beiderseitig von reich inkrustierten Flächen eingefasst ist, wodurch dem Rhythmus der Bögen des Viadukts eine gestalterische Vertikale entgegengesetzt wird.

Die Bahnsteighalle, zwischen den Hallenwänden etwa 16 m breit und 100 m lang, hat eine flachbogige, in Eisenkonstruktion ausgeführte Überdachung mit sattelförmigem Oberlicht, das bei einer früheren Dachsanierung die Raupenoberlichter ablöste (Abb. 55, 56).

Bei den in den 1980er Jahren am S-Bahnhof Hackescher Markt durchgeführten Baumaßnahmen war darauf zu achten, daß die konservatorischen und restauratorischen Aspekte des denkmalgeschützten Objekts berücksichtigt werden. Dabei kam es nicht darauf an, eine museale Präsentation des Denkmals zu verfolgen, sondern es ging vielmehr darum, die funktionalen Besonderheiten und gestalterischen Qualitäten, die diesem Objekt eigen sind, weitestgehend zu bewahren und wieder zur Geltung zu bringen (Abb. 58-62).

In die westlichen Viaduktbögen unterhalb des Sommerbahnsteigs des S-Bahnhofs Hackescher Markt, zur Burgstraße hin, ist der Einbau einer Gaststätte vorgesehen. Dies ist für die Stadtbahn nichts Neues, denn von den ursprünglich 731 Viaduktbögen waren zeitweise 597 benutzbar. So mieteten sich insbesondere an den Bahnhöfen und Straßenunterführungen Gaststätten und kleine Ladengeschäfte ein. An anderen Stellen kam es zu den unterschiedlichsten Nutzungen kommunaler und gewerblicher Art.

Die Viaduktbögen der Berliner Stadtbahn stellen noch heute den größten zusammenhängenden Baukörper Berlins dar, der in seiner Substanz und in seiner Lage kaum verändert zwei Weltkriege und die Teilung der Stadt überstanden hat.

Literaturverzeichnis

Berlin und seine Eisenbahnen 1846 bis 1896, zweiter Band, Berlin 1896.

Manfred Berger, Historische Bahnhofsbauten Sachsens, Preußens, Mecklenburgs und Thüringens, Berlin 1980.

Peter Bley, Die Berliner S-Bahn, o.J.

Berlin und seine Bauten, Teil X, Bd. B, Anlagen und Bauten für den Verkehr (2), Fernverkehr, Berlin 1984.

Lothar Binger, Stadtbahnbögen, in: Exerzierfeld der Moderne, Industriekultur in Berlin im 19. Jahrhundert, München 1984.

Eva-Maria Eilhardt, Die Berliner S-Bahn, in: Arbeitshefte der Berliner Denkmalpflege 1, Berlin 1984.

100 Jahre Berliner Stadtbahn, in: Verkehrsgeschichtliche Blätter, 7 (1987).

Hans-Günter Hallfahrt, Der S-Bahnhof Hackescher Markt, ehemals Haltestelle „Börse“ der Berliner Stadtbahn – Geschichte, Rekonstruktion und Restaurierung, in: Gebaute Vergangenheit heute, Berlin 1992.

Anmerkungen

1 Zitiert nach Peter Bley, Eisenbahnknotenpunkt Berlin, in: Exerzierfeld der Moderne, Industriekultur in Berlin im 19. Jahrhundert, München 1984, S. 114.

2 Berliner Eisenbahnen und ihre Bahnhöfe von den Anfängen bis 1870, in: Eisenbahn und Denkmalpflege. Erstes Symposium (ICOMOS-Hefte des Deutschen Nationalkomitees IV), München 1992, S. 50-52.

3 Ich verweise in diesem Zusammenhang auf Prof. Dr. Kirchberg aus Dresden, der in seinem Beitrag über die Entwicklung des Eisenbahnnetzes diese Problematik ausführlich dargestellt hat.

Abb. 61. Berlin, Stadtbahn-Bahnhof „Hackescher Markt“ (ehem. Haltestelle „Börse“), Nordwand, Detail der Fensterzone mit rekonstruierter Fenstergliederung: Außenansicht (nach der Restaurierung). ▷

Abb. 62. Berlin, Stadtbahn-Bahnhof „Hackescher Markt“ (ehem. Haltestelle „Börse“), Nordwand, Detail der Fensterzone mit rekonstruierter Fenstergliederung: Innenansicht (nach der Restaurierung). ▷

