



„Blinde Tunnel“ und „Geisterbahnhöfe“  
unter Berlin - Brachliegende oder aufgegebene  
unterirdische Verkehrsanlagen (1894-2001)

*Autor:*

*Dipl. Ing. Dietmar Arnold*

*Arnold & Kömer GbR*

*Planungsbüro für Städtebau*

*Thomasiusstraße 7*

*10557 Berlin-Tiergarten*

*Tel.: 030/392 47 44*



## I. Einleitung

Der Boden unter unseren Füßen ist gespickt mit ungenutzten Verkehrsbawerken. Berlin kann hier auf eine lange Tradition zurückblicken. Rund siebenzig solcher Relikte vom kleinsten Tunnelstutzen bis zu fast kathedralenartigen Großbahnhöfen ohne Gleisanschluß sind im märkischen Sand zu finden. Zusammengenommen würde das für eine Strecke vom Alexanderplatz bis zur Gedächtniskirche und noch weiter etwas reichen. In der Vergangenheit sind meist politische oder wirtschaftliche Einschnitte die Ursache dafür, daß Tunnelprojekte vor ihrer Vollendung abgebrochen und später nicht mehr fortgesetzt wurden.

Seit Einweihung der ersten U-Bahnstrecken im Jahre 1902, anfangs noch großteils als Hochbahnstrecken ausgeführt, ist in Berlin ein umfangreiches unterirdisches Verkehrswegenetz entstanden. In der Statistik zwischen den offiziell betriebenen U-Bahnstrecken und der Gesamtlänge aller U-Bahntunnel gibt es eine Differenz von etwas mehr als 9 Kilometern Streckenlänge. Diese beinhalten fast ausschließlich Tunnelbauwerke, welche nicht dem öffentlichen U-Bahnbetrieb dienen, jedoch großteils von der BVG als Kehr- und Abstellanlagen für die U-Bahnzüge genutzt werden. Auch im S-Bahnbereich finden sich solche Anlagen. Die Tunnelstücke reichen über die Endbahnhöfe hinaus und stellen zugleich Bauvorleistungen dar, die bei künftigen Streckenverlängerungen Bestandteil des Betriebsnetzes werden. Von der Statistik werden jedoch viele Tunnel- und Bahnhofsrohbauten nicht erfaßt, welche als Bauvorleistungen für einst geplante und bis heute nicht realisierte U-Bahnlinien errichtet wurden. Die alten Planungen sind heute oft derart überholt, daß einige der „Blinden Tunnel“ zukünftig nicht mehr für den ursprünglich zgedachten Zweck verwendet werden können. Bei anderen Tunnelrohbauten ist der Zeitpunkt eines Anschlusses an das vorhandene U-Bahnnetz gerade wegen der heutigen finanziellen Situation im Landeshaushalt Berlins überhaupt nicht absehbar, wenn auch nicht ganz ausgeschlossen.

Die nachfolgende Auflistung erfaßt nur die wichtigsten und bedeutensten Bauvorleistungen und ungenutzten Tunnelanlagen. Sie dient vor allem dazu, einen allgemeinen Überblick zu gewinnen und ist daher nicht vollständig.

*Berlin, im März 2001*

*Dipl. Ing. Dietmar Arnold*



## II. Brachliegende unterirdische Verkehrsbauten der „Kaiserzeit“ (1895-1918)

### Vorgeschichte 1

*Die ersten Verkehrstunnel Berlins, welche Ende des letzten Jahrhunderts errichtet wurden, dienten in erster Linie der Erprobung für den geplanten Aufbau eines umfangreichen U-Bahnnetzes. Vorherrschend war in dieser Phase vor allem der Konkurrenzkampf zwischen den beiden Großunternehmen AEG und Siemens & Halske. Siemens stellte im Jahre 1879 auf der Gewerbeausstellung in Berlin die erste elektrische Lokomotive vor und erprobte deren Einsatz seitdem vor allem im Bergbau. Zudem war Siemens maßgeblich am Aufbau der U-Bahn in Budapest (1896) als sogenannte „Unterpflasterbahn“ beteiligt. Die AEG legte jedoch noch vor Siemens ein erstes Konzept für eine ausschließlich unterirdisch geführte „Röhrenbahn“ nach Londoner Vorbild vor und realisierte als Pionier im Tunnelbau die ersten beiden Versuchsprojekte im „schwierigen“ Berliner Baugrund. Auch die „Große Berliner Straßenbahngesellschaft“ sah in der U-Bahn eine ernstzunehmende Konkurrenz und begann ihrerseits mit umfangreichen Untertunnelungsplänen, von denen jedoch nur ein Bauwerk realisiert wurde.*

*Letztendlich setzte Siemens sich mit einem Hochbahntwurf gegenüber der AEG durch. Der Konzern traf hier zum einen nicht auf den Widerstand der Kanalisationserbauer unter James Hobrecht (1825-1902, Geheimer Baurat, Ingenieur, Planer der Kanalisationen u.a. in Berlin, Stettin, Tokio), welche durch den Tunnelbau Schäden an der Kanalisation befürchteten. Zum anderen war ein Hochbahnprojekt zeitlich schneller zu realisieren als eine unterirdische Streckenführung. Doch nur wenige Jahre später wurde der Großteil der ursprünglich als Hochbahnstrecken geplanten Linien unterirdisch bauausgeführt.*

### 1. AEG-Tunnelversuchstunnel Voltastraße (Auswahl 1)

Im Jahre 1895 errichtete die AEG auf ihrem hauseigenen Gelände an der Brunnenstraße im Be-zirk Wedding eine Tunnelversuchsstrecke. In der Fachliteratur wird die Anlage als die erste elektrische „U- Bahn“ Kontinentaleuropas und die zweite weltweit angeführt. Die Länge des Tunnels betrug anfangs 270 m und verband das AEG-Gelände an der Volta - und Brunnenstraße mit den AEG-Gebäuden an der Hussiten- und Ackerstraße. Die Endstationen lagen anfangs oberirdisch, die Tunnel-ohle bis zu 6,50 m unter der Straße. Der elliptische Tunnelquerschnitt weist eine Breite von 2,60 m und eine Höhe von 3,15 m auf. Wegen den an der Hussitenstraße gelegenen Wohngebäuden mußte beim Tunnelbau die unterirdische Streckenführung über mehrere starke Kurven an diesen vorbeigeführt werden und endete westlich im Hof des Fabrikgebäudes Ackerstraße. Die Tunnelbahn diente ausschließlich zur





betriebsinternen Personen- und Materialbeförderung. Beim Neubau der Kleinmotorenfabrik - noch vor dem Ersten Weltkrieg - ist der östliche Tunnelmund abgebrochen worden. Eine Tunnelverlängerung (110 m) führte nun direkt in die Kellerräume des neuen Fabrikgebäudes. Während des Ersten Weltkrieges wurde der Betrieb der Tunnelbahn eingestellt, der Tunnel zur Rüstungsproduktion verwendet. In den darauffolgenden Jahren diente der Tunnel vermutlich zu Lagerzwecken. Im Zweiten Weltkrieg baute man die Röhre zum Luftschutzbunker um und ver-wahrte dort zudem „bombensicher“ Konstruktionsunterlagen. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Anlage über viele Jahre von Elektrokarren befahren. Seit Aufgabe des AEG-Standortes führen durch den Tunnel nur noch einige Stromkabel. Die ehemaligen Fabrikgebäude sind heute an die Technische Universität vermietet. Die immer noch erstaunlich gut erhaltene und unter Denkmalschutz gestellte unterirdische Verbindung wird zur Zeit nicht genutzt.

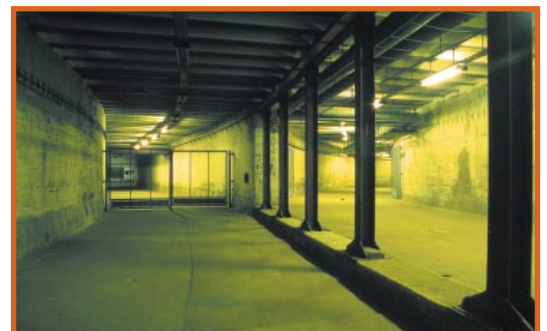
## 2. Spreetunnel Stralau-Treptow

Die 1895-99 im „Schildvortriebsverfahren“ erbaute Spreeunterfahrung sollte eigentlich zur Gewerbeausstellung im Treptower Park 1896 fertig sein. Schwierige Bodenverhältnisse verzögerten jedoch die Bauarbeiten immer wieder. Erst 1899 wurde die rund 450 m lange Tunnelanlage für die Straßenbahn in Betrieb genommen.

Wegen des geringen Innendurchmessers von 3,75 Meter wurden spezielle Waggons eingesetzt, die etwas niedriger als die normalen Berliner Straßenbahnwagen waren. Bis 1932 befuhr die Straßenbahnlinie vom Schlesischen Bahnhof nach Oberschöneweide den Tunnel, danach wurde er aufgrund des schlechten Bauzustandes geschlossen. Zu den Olympischen Sommerspielen 1936 und zur 700-Jahr-Feier 1937 richtete die Stadt Berlin die Anlage nochmals als Fußgängertunnel her. Im Zweiten Weltkrieg sind die nicht unter der Spree gelegenen Tunnelbereiche als Luftschutzräume ausgebaut worden. Nach Kriegsende wurde die Anlage aufgegeben. Man verschüttete die Zufahrtsrampen, da eine Wiederinstandsetzung nicht mehr in Frage kam. 1996 ist ein Teilstück auf der Stralauer Halbinsel wiederentdeckt worden. Hier erinnert noch der Name „Tunnelstraße“ an Berlins zweites Tunnelprojekt.

## 3. Lindentunnel (Auswahl 2)

Bereits seit 1870 gab es Bestrebungen, den Straßenzug Unter den Linden mit einer Straßenbahn zu queren, da hier auf einer Länge von über zwei Kilometern eine Nord-Süd-Verbindung fehlte. Erst 1894 jedoch erfolgte die Genehmigung für eine doppelgleisige Pferdebahnverbindung, da man am Kaiserlichen Hofe eine Beeinträchtigung des „repräsentativen Charakters“ der Flanier- und Parade-meile Berlins befürchtete. Planungen für weitere Straßenbahnlinien über die Linden fanden die grundsätzliche Ablehnung Kaiser Wilhelm II., der mit den Worten





„Drunter durch, nicht drüber hinweg“ die Diskussion beendet haben soll.

Schließlich entschied man sich für eine zweiarmige Tunnellösung. Zwischen Singakademie (dem heutigen Maxim-Gorki-Theater) und Universität führte eine viergleisige Rampe in den Tunnel (Länge im viergleisig ausgeführten Bereich: 126 m), der sich unter der Straße in einen jeweils zweigleisigen östlichen (123 m) und westlichen Tunnelzweig (187 m) aufteilte. Die Breite betrug 11,60 m im Hauptbereich, in den Verzweigungen knapp über sechs Meter. Die Tunnelhöhe lag im östlichen Bereich sogar bei 4,65 m, da sogar Doppelstockwagen eingesetzt werden sollten. Zudem verstärkte man an einer Stelle die Tunnelfundamente für die mögliche Unterfahung durch eine U-Bahnlinie. Die Arbeiten zum Lindentunnel begannen 1914, verzögerten sich aber infolge des Ersten Weltkrieges, so daß erst im Dezember 1916 der Betrieb aufgenommen werden konnte. Schon 1923 wurde der westliche Tunnelzweig wieder stillgelegt, da die Fahrgäste zur schnelleren U-Bahn von der Seestraße nach Kreuzberg (die heutige U 6) wechselten. Noch bis 1953 befuhr die Straßenbahn den östlichen Tunnelzweig, danach wurde der Straßenbahnverkehr für immer eingestellt, die südlichen Tunnelrampen zugeschüttet. Das Bauwerk diente fortan als Kulissenlager der Oper, später stellte man hier sogar Fahrzeuge der Betriebskampfguppen ab. Nach der Wende engagierten sich Berliner Künstler für das Bauwerk, im einstigen Tunnelmund des Westzweiges unter dem Bebelplatz wurde 1994 die „Unterirdische Bibliothek“ als Mahnmal für die Bücherverbrennungen 1933 vor der Universität installiert. Die verbliebene nördliche und letzte Tunnelrampe ist im Rahmen einer „Stadtverschönerungsmaßnahme“ 1998 eingeebnet worden.

### **Vorgeschichte 2**

*1902 wurden die ersten beiden U-Bahnstrecken Berlins eingeweiht, betrieben von der „Siemens-Hochbahngesellschaft“. Wirkliche Untergrundstrecken lagen aber nur im Bereich zwischen Nollendorfplatz und dem heutigen Ernst-Reuter-Platz (damals „Knie“ ) als auch in einem kurzen Stück am Potsdamer Bahnhof. Vier Jahre später folgten die ersten Streckenerweiterungen in die damals noch eigenständigen Stadtgemeinden Schöneberg und Charlottenburg, so 1908 nach Westen bis zum heutigen Theodor-Heuss-Platz (damals Reichskanzlerplatz) mit einem Abzweig Richtung Wilhelmplatz (heute Richard-Wagner-Platz), der bereits 1906 fertiggestellt war. Im gleichen Jahr nahm man auch Streckenverlängerung über den Potsdamer Platz hinaus in die alte Innenstadt Berlins bis zum Spittelmarkt in Betrieb. Nach rund zweijähriger Bauzeit konnte zudem 1910 die U-Bahnlinie zwischen Nollendorfplatz und Innsbrucker Platz fertiggestellt werden, deren Betrieb ebenfalls die Hochbahngesellschaft übernahm.*



*Bis zum Ersten Weltkrieg erfolgten weitere Streckenverlängerungen vom Spittelmarkt zum Nordring (heute Schönhauser Allee) sowie vom Wittenbergplatz zur Uhlandstraße und nach Dahlem (Thielplatz). Hierfür wurde der Bahnhof Wittenbergplatz großzügig umgebaut. Auch die Streckenverlängerung bis zum heutigen Olympiastadion konnte noch fertiggestellt werden. Die geplanten Streckenverlängerungen über den Wilhelmplatz nach Charlottenburg-Nord, eine Weiterführung der Schöneberger Linie nach Süden, die Verlängerung von der Uhlandstraße unter dem Kurfürstendamm nach Halensee sowie der Bau einer neuen Linie, abzweigend vom U-Bahnhof Klosterstraße über den Alexanderplatz nach Lichtenberg unterblieben infolge des Kriegsausbruchs.*

*Die bis dahin gebauten Verkehrstunnel errichtete man im sogenannten Kleinprofil. Noch heute besteht im U-Bahnnetz eine Aufteilung in ein Kleinprofil- und ein Großprofilnetz. Ziel war es jedoch, mit geräumigeren Wagen noch mehr Fahrgäste wirtschaftlicher zu befördern. Die Schnellbahnprojekte der Stadt als auch der AEG, die bereits im Großprofil konzipiert waren, wurden jedoch infolge des Ersten Weltkrieges bis auf einige Tunnelabschnitte ebenfalls nicht mehr vollendet.*

#### **4. Tunnelstützen U-Bahnhof Klosterstraße (Auswahl 3)**

Im Zuge der im Jahre 1910 begonnenen Streckenverlängerung der U-Bahnlinie A bis zur Schönhauser Allee hatte man unter der Klosterstraße eine Streckenverzweigung vorgesehen. Hier sollte eine weitere U-Bahnlinie nach Lichtenberg abgehen, die im Zuge der Frankfurter Allee geführt worden wäre. Realisiert hat man ein etwa 100 m langen Tunnelstützen (ca. 720 m<sup>2</sup>), der unter der heutigen U-Bahnlinie 2 hindurchführt und an einer Abschlußwand aus Beton endet. Es handelt es sich hierbei um ein recht imposantes unterirdisches Brückenbauwerk. Der Bahnsteig im U-Bahnhof Klosterstraße seinerseits weist eine ungewöhnliche Breite auf, da er mittig einen zusätzlichen Gleistrog für die geplante Umsteigemöglichkeit enthält, der heute abgedeckelt ist.



#### **5. Bauvorleistung am U-Bahnhof Alexanderplatz**

Im Zuge der geplanten Kleinprofilinie nach Lichtenberg errichtete man als Bauvorleistung unter dem Bahnsteig der heutigen Linie 2 am U-Bahnhof Alexanderplatz ein weiteres etwa 1500 m<sup>2</sup> großes Bahnhofsstück als weiteren Kreuzungspunkt mit der sich am Bahnhof Klosterstraße verzweigenden Linien. Mit Inbetriebnahme der Großprofilstrecke nach Lichtenberg 1930 wurde auch dieser Bauteil für künftige Verkehrsplanungen nicht mehr benötigt und zu Diensträumen der BVG umgebaut. Im Zweiten Weltkrieg ist hier eine Luftschutzanlage eingerichtet worden, heute befinden hier wiederum Betriebsräume der BVG.



## 6. Bauvorleistungen unter dem Wittenbergplatz

Im Rahmen der 1911-15 realisierten Erweiterung des U-Bahnnetzes in den Westen der Stadt ist der U-Bahnhof Wittenbergplatz vollkommen umgebaut worden. Hier trafen nun drei Linien aufeinander. Für den endgültigen Ausbau waren insgesamt vier Mittelbahnsteige vorgesehen, der nördliche wurde allerdings nicht mehr ausgeführt. Die vorgesehene nördlichste Gleisführung ist nur ansatzweise vorhanden. Im Bahnhof selbst befindet sich im Bereich unter der Zugangshalle hinter der nördlichen Wand ein kleiner Raum, der eigentlich einmal Teil des vierten Bahnsteiges werden sollte. Östlich des Bahnhofs wird die hier viergleisige Strecke Richtung Nollendorfplatz von einem etwa 200 m<sup>2</sup> großen und 50 m langen Tunnelstück unterquert, das nur über einen kleinen Zustiegsschacht zwischen den Gleisen her erreichbar ist. An dieser Stelle sollte die Streckenführung vom südlichsten Gleis des U-Bahnhofs Wittenbergplatz in Richtung Lützo-wplatz und dann zur Stadtmitte verlängert werden. Aber schon der Anschluß zu dieser Gleisunterführung wurde nicht mehr fertiggestellt. Auch hier ist nur ein Stummelansatz in Form eines Wandversprunges vorhanden.

## 7. Kehranlage U-Bahnhof Uhlandstraße

Die mit dem Umbau des Bahnhofs Wittenbergplatz erbaute Linie zur Uhlandstraße sollte über den heutigen Adenauerplatz hinaus verlängert werden. Der Erste Weltkrieg unterbrach dieses Vorhaben, die Weiterführung wurde bis heute nicht wieder aufgenommen. Jedoch ist damals bereits eine Verlängerung (ca. 245 m) bis fast zur Knesebeckstraße vorgenommen worden. Der vorhandene Tunnelstützen an der Uhlandstraße wird heute als Kehr- und Abstellanlage genutzt. Der östliche Zugang zum U-Bahnhof Uhlandstraße wurde bei Streckenumbauten Ende der 50er Jahre vermauert. An seiner Stelle richtete die BVG ein Stellwerk ein.

## 8. U-Bahnhof Deutsche Oper und Verbindungsgleis zum Richard-Wagner-Platz

Der heutige Bahnhof Deutsche Oper ist auf Betreiben der Stadt Charlottenburg großzügig mit zwei Bahnsteigen ausgebaut worden. Die mittig liegenden Gleise dienen den von und zum Wilhelmplatz (heute Richard-Wagner Platz) fahrenden Zügen, die außenliegenden Bahnsteige dienen der Strecke nach Westend, die 1908 erfolgte. Die über den Wilhelmplatz hinaus geplante Weiterführung in den Norden Charlottenburgs verzögerte sich um ganze sieben Jahrzehnte und wurde erst mit dem Bau der U-Bahnlinie 7 zum Richard-Wagner-Platz und nach Spandau 1978 realisiert. Danach benötigte man den im Kleinprofil erbauten Stichtunnel von der Bismarckstraße zur Otto-Suhr-Allee (damals noch Berliner Straße) nicht mehr zur Beförderung von Fahrgästen. Den alten Bahnhof Wilhelmplatz hat man abgebrochen und durch einen Neubau ersetzt, der Stichtunnel blieb jedoch in einer Länge von 618 m erhalten



und wird heute als Verbindungstunnel zwischen Groß- und Kleinprofil genutzt.

#### 9. Tunnel Eisackstraße

1910 ging die sogenannte „Schöneberger Bahn“ (heute U-Bahnlinie 4) zwischen Nollendorfplatz und Innsbrucker Platz in Betrieb. Planungen, die drei Kilometer lange Strecke weiter nach Süden zu verlängern, wurden allerdings niemals realisiert. Ein etwa 200 m langes Anschlußstück unter der Eisackstraße war hierfür bereits fertiggestellt. Von hier führte eine weitere Tunnelver-zweigung zu der an der Otzenstraße gelegenen kleinen Betriebswerkstatt, die jedoch 1935 aufgegeben wurde. Der Tunnelstutzen diente im Zweiten Weltkrieg als Luftschutzraum. Im Rahmen der Errichtung des Stadtautobahntunnels Anfang der 70er Jahre mit einem Totalumbau des Innsbrucker Platzes wurde das letzte Tunnelstück vom übrigen U-Bahnnetz abgeschnitten. Dieses Reststück hat eine Länge von etwa 190 m (700 m<sup>2</sup>). Die Eigentumsverhältnisse sind heute unklar, Pläne für eine Nutzung bestehen nicht.

#### 10. Waisentunnel oder D-E-Schacht (Auswahl 4)

Der Waisentunnel verdankt seine Existenz den Plänen der AEG, eine U-Bahnstrecke im Großprofil von Gesundbrunnen nach Neukölln zu bauen. 1912 kam es zu einem Vertragsabschluß zwischen der Stadt Berlin und der AEG für diese Linie, die Strecke sollte bis 1918 fertiggestellt sein. Doch auch hier verhinderte der Erste Weltkrieg die Vollendung des Projekts. Nur einige Streckenabschnitte konnten bis zum Kriegsende fertiggestellt werden, darunter ein etwa 700 m langer Tunnel unter der Neuen Friedrichstraße (heute Littenstraße) mit Spreeunterfahrung und einem Bahnhofsrohbau. 1923 übernahm die Stadt Berlin die fertiggestellten Tunnelabschnitte und ließ die ursprüngliche AEG-Planung überarbeiten. Das Verlegen der neuen Streckenführung (heute U-Bahnlinie 8) östlich hinter die Stadtbahn machte zusätzliche Spreeuntertunnelung nötig. Der alte Tunnelabschnitt erhielt dabei einen Gleisanschluß an das übrige U-Bahnnetz und dient seitdem als Verbindungstunnel zwischen den U-Bahnlinie 5 und 8. Im Zweiten Weltkrieg hat man in den Bahnhofsrohbau einen Luftschutzbunker eingebaut. Ein Entkernen des Bunkers wäre mit erheblichen Kosten verbunden, da dieser Anfang der 40er Jahre im Verbund mit der Tunneldecke errichtet wurde.

Die Länge des D-E-Schachtes beträgt 865 Meter, das durchlaufende Verbindungsgleis liegt auf der östlichen Tunnelseite. Die Westseite der Spreeunterfahrung hat heute keine Gleisanschlussmöglichkeit, südlich der Spree gibt es nur ein Belüftungs- und Notausstiegsschacht. Die Bunkeranlage ist rund 300 m lang und hat etwa 1200 m<sup>2</sup> Nutzfläche. Südlich schließt neben einer Wehrkammer noch der Rohbau des einst geplanten Bahnhofszuganges mit ca. 170 m<sup>2</sup> an.





### 11. U-Bahnhof Dresdener Straße (Auswahl 5)

Zwischen dem Oranienplatz in Kreuzberg und der heutigen Heinrich-Heine-Straße (Mitte) liegt ein weiteres Tunnelstück der einstigen AEG-Linie einschließlich eines Bahnhofsrohbaus. Die heutige Streckenführung der U-Bahnlinie 8 (D) über den Moritzplatz kam durch Intervention des Kaufhauskonzerns Wertheim zustande, der für seine dortige Filiale einen U-Bahnanschluß wünschte und sich daher in den 20er Jahren an den Baukosten beteiligte. Die Strecke wurde daher zum Moritzplatz verschwenkt, der fertiggestellte Abschnitt zum Oranienplatz somit nicht mehr benötigt. Im Bahnhofsrohbau richtete die BEWAG ein Umspannwerk ein, der Tunnelstützen diente der BVG bis zum Einbau eines Luftschutzbunkers im Jahre 1941 als Abstellanlage. Die Bunkeranlage ähnelt der unter der Littenstraße.



Der BEWAG-Standort ist in den 80er Jahren aufgegeben worden, Planungen für eine gastronomische Nutzung zu Beginn der 90er Jahre scheiterten am Stellplatznachweis. Insgesamt liegt hier eine unterirdische Fläche von etwa 4000 m<sup>2</sup> brach, für die zur Zeit keine Planungen bestehen.

### 12. Tunnelstück unter der Rosa-Luxemburg-Straße

Zwischen U-Bahnlinie 8 und der Stadtbahn ist von den alten AEG-Planungen ein weiteres Teilstück erhalten, das bis unter die Dircksenstraße vor die Stadtbahn reicht. Die Länge beträgt etwa 60 Meter, die Breite 8-10 Meter. Die Eigentumsverhältnisse liegen zur Zeit völlig im Dunkeln, zu dem Tunnelstück führt zwar ein Notausstieg hinunter, der jedoch fest verschweißt ist. Die Anlage ist auch der BVG unbekannt. Weitere Tunnelstücke sollen im Zusammenhang mit der Neuerrichtung der Markthallen am Bahnhof Alexanderplatz Mitte der 60er Jahre abgebrochen worden sein.

### 13. Tunnelstützen an der Hermannstraße

Zwischen den U-Bahnhöfen Boddinstraße und Hermannplatz finden sich in der östlichen Tunnelwand noch ein Tunnelstützen, der ebenfalls von den AEG-Planungen vor 1918 herrührt. Ursprünglich war statt des später realisierten Kreuzungsbahnhofs Hermannplatz zwei parallel nebeneinanderliegende Bahnsteige unter dem Straßenzug Hasenheide vorgesehen. Hierfür mußte der Bahntunnel im Zuge der Hermannstraße über private Grundstücke durch eine Kurve verschwenkt und zur Hasenheide hinübergeschwenkt werden. Teile dieser bereits fertiggestellten Tunnelkurve sind in den 20er Jahren wieder abgebrochen worden, nachdem man sich für die Verkehrslösung eines Kreuzungsbahnhofs unter dem Hermannplatz entschieden hat. Der Ansatz der ursprünglichen Tunnelkurve ist jedoch immer noch erhalten und heute vermauert.



### III. Ungenutzte Verkehrsbauten der „20er, 30er und 40er Jahre“ (1919-1945)

#### **Vorgeschichte 3**

*Der Erste Weltkrieg und seine wirtschaftlichen Auswirkungen setzten dem Tunnelbauboom in Berlin vorübergehend ein Ende; der Magistrat erwog sogar, einige halbfertige Tunnel unter der Friedrichstraße wieder zuschütten zu lassen. Doch die goldenen zwanziger Jahre bescherten der Stadt schon bald einen neuen "Tunnelboom". Vier neue U-Bahn-Linien konnten in Betrieb genommen werden, bestehende Strecken wurden verlängert. Die Weltwirtschaftskrise setzte den weiteren Realisierungen jedoch ein plötzliches Ende, nur noch die Streckenabschnitte, die ohnehin fast fertiggestellt waren, konnten noch in Betrieb genommen werden.*

*In der Zeit des Nationalsozialismus dann waren Berlins Tunnelspezialisten zuerst mit der Errichtung des Nord-Süd-Tunnels der S-Bahn beschäftigt, bei dem ebenfalls noch diverse Tunnelstutzen von nie vollendeten Planungen zeugen. Hier konnte man bereits auf ausgereifte Planungen der 20er Jahre zurückgreifen. Im Rahmen der „Germania-Planungen“ sollte dann da U-Bahnnetz vollkommen umgeplant und umstrukturiert werden. All diese Planungen und Vorhaben wurden jedoch ab 1940/41 als nicht kriegswichtig zurückgestellt, die bereits begonnenen Bauabschnitte dienten dann ab 1943 großteils zur Unterbringung von Rüstungsproduktionsstätten, sind aber heute größtenteils beseitigt oder verfüllt.*

#### **14. U-Bahnhof Nollendorfplatz**

Mit Bau einer Entlastungsstrecke vom Gleisdreieck zum Wittenbergplatz wurde schon vor Beginn des Ersten Weltkrieges begonnen. Die Arbeiten wurden jedoch bald unterbrochen und konnten erst 1926 zum Abschluß kommen. Der U-Bahnhof Nollendorfplatz ist hierbei vollständig zu einem doppelstöckigen Bahnhofsbauwerk umgebaut worden, um damit die Schöneberger U-Bahn mit den Linien der Hochbahngesellschaft in einem gemeinsamen Bahnhof zu verknüpfen. Durch den Einbau von zwei Weichen könnte hier noch heute die Linie 1 vom Schlesischen Tor auf direktem Wege zum Innsbrucker Platz durchfahren. Für eine Verlängerung von Schöneberg zu Stadtzentrum wurde gleichzeitig ein etwa 250 m langes zweigleisiges Tunnelbauwerk fertiggestellt, das nördlich kurz hinter der Kurfürstenstraße endete. Dieser Tunnelabschnitt wird noch heute als Abstell- und Kehranlage genutzt.

#### **15. Bauvorleistung U-Bahnhof Moritzplatz**

In den 20er Jahren plante man zusätzlich eine städtische U-Bahn zwischen Treptow und Moabit, die unter Potsdamer Platz sogar einen gemeinsamen Umsteigebahnhof mit der geplanten Nord-Süd-S-Bahn erhalten sollte. Für diese Strecke entstand 1926-28 nach den Entwürfen von Peter Behrens beim Bau der heutigen U-Bahn-Linie 8 (damals Linie D)



unter der Station Moritzplatz ein weiterer etwa 1140 m<sup>2</sup> großer Bahnhofsrohbau, der später als Umsteigebahnhof dienen sollte. Nach Aufgabe der ursprünglichen U-Bahnpläne in der zweiten Hälfte der 30er Jahre wurde eine unterirdische S-Bahnlinie vom Görlitzer Bahnhof zum Anhalter Bahnhof geplant, für die der Stationsrohbau hätte wiederum Verwendung finden sollen. Die Planungen wurden jedoch nie realisiert, am 1940 richtete man den ungenutzten Bahnhofabschnitt dann zu Luftschutzwegen her. Von einem 1984 erfolgten Einbau eines Umformerwerkes der BVG in das westliche Zwischengeschoß abgesehen, liegt die Anlage bis heute brach.

### **16. U-Bahnhof Hermannplatz**

Der Kreuzungsbahnhof Hermannplatz galt nach dem U-Bahnhof Alexanderplatz lange als der zweitgrößte, zumindest jedoch als der zweitkomplizierteste U-Bahnkomplex Berlins. 1926 wurde der untere Bahnsteig der damaligen Linienführung zur Seestraße in Betrieb genommen, knapp ein Jahr später der obere der Linie D (U 8). Vom U-Bahnbereich aus erhielt das gleichzeitig erbaute Kaufhaus Karstadt, das einstige Wahrzeichen Neuköllns, insgesamt vier unterirdische Zugangsmöglichkeiten. An keiner anderen Stelle der Welt war seinerzeit ein Gebäude derart mit einem unterirdischen Verkehrsmittel verbunden. Unter dem Kaufhaus hindurch wurde gleichzeitig mit Bau der Fundamente noch ein Tunnel errichtet, der heute die U-Bahnlinien 7 und 8 miteinander verbindet. Zusätzlich konnten unter dem westlichen Bereich des Hermannplatzes noch zwei Abstellgleise mit einer kleinen Betriebswerkstatt untergebracht werden. Diese Anlage wurde jedoch 1941 durch den Einbau eines Tiefbunkers für Verkehrszwecke unbrauchbar. Die Bunkeranlage wurde in den 80er Jahren von der BVG teilweise entkernt, der Bereich zu neuen Betriebsräumen umgebaut.

### **17. U-Bahnhof Paradesstraße**

Von 1926-29 erfolgte die stufenweise Verlängerung der U-Bahnlinie C (U 6) von der Belle-Alliance-Straße (heute Mehringdamm) bis zum S-Bahnring/U-Bahnhof Tempelhof. Der Bahnhofszugang des damaligen U-Bahnhofs Flughafen (heute Paradesstraße) ist im Zusammenhang mit dieser Streckenverlängerung großzügig ausgebaut worden. Dies ist heute nicht mehr zu erkennen. Wegen des erwarteten Massenandrangs bei Flugveranstaltungen auf dem Tempelhofer Feld sind die östlichen Zugänge mit einer Zugangshalle und insgesamt 16 Durchgängen an den Fahrkartenschaltern versehen worden. Die besonders breiten Treppenzugänge mündeten damals direkt an der Flughafenstraße, welche in östlicher Verlängerung der Paradesstraße zum alten Zentralflughafen führte. Auch der Bahnsteig war mit 10,50 m überdurchschnittlich breit. Mit Errichtung eines neuen Großflughafens unter den Nationalsozialisten wurde das neue Empfangsgebäude zum heutigen Platz der Luftbrücke (damals U-Bahnhof Kreuzberg) hin verlegt, das Verteilergeschoß an der



Paradestraße nicht mehr in vollem Umfang benötigt und verkleinert. Die hierdurch entstandenen Räumlichkeiten dienen heute dem Schützenverein der BVG als Schießstand.

### **18. Kehr- und Abstellanlage Krumme Lanke**

Auch bei der Streckenverlängerung der U-Bahnlinie 1 (A) vom Thielplatz zur Krummen Lanke, die aus Kostengründen größtenteils in einem offenen Graben erfolgte, war eine Verlängerung bis zum Mexikoplatz mit Anschluß an die Wanneseebahn vorgesehen. Für die 1929 erfolgte Inbetriebnahme ist ein weiterer Tunnelstutzen (Länge 247 m) in Richtung Mexikoplatz mit erbaut worden, der heute ebenfalls als Kehr- und Abstellanlage genutzt wird. Die verkehrstechnisch durchaus sinnvolle Verlängerung ist jedoch bis heute nie hergestellt worden.

### **19. Tunnelstutzen im U-Bahnhof Alexanderplatz**

Die Planungen für eine U-Bahnstrecke vom Alexanderplatz unter der Frankfurter Allee nach Friedrichsfelde reichten schon bis zum Jahre 1908 zurück. Doch erst 1930 konnte diese Strecke in Betrieb genommen werden. Hierbei war von Anfang an eine Verlängerung dieser Linie nach Karlshorst vorgesehen. Am Alexanderplatz selbst mußten für die neue Linie zwei Bahnhöfe unterfahren werden. Zusätzlich waren Netzerweiterungen mit einer U-Bahnlinie von Weißensee über den Potsdamer Platz unter der Hauptstraße nach Steglitz sowie die Verlängerung der Linie E von Friedrichsfelde über den Alexanderplatz nach Moabit vorgesehen. Deshalb wurde der untere Bahnsteig mit vier Gleisen ausgestattet. Die für die geplante Linie nach Weißensee fertiggestellten Tunnelstutzen sind 70 m (der nördliche) bzw. etwa 150 m (der südliche) lang. Sie wurden im Zweiten Weltkrieg durch den Einbau von Zwischenwänden zu Luftschutzräumen umgebaut. Diese sind im nördlichen Stutzen zum Teil auch noch vorhanden. Im südlichen Blindtunnel liegt heute ein Abstellgleis. An den Enden der Tunnelstutzen wurden 1968 sogenannte „Schildkammern“ (17 x 15 m, 8 m hoch) angebaut, welche die Schildvortriebsmaschinen für einen Weiterbau der Weißenseer U-Bahnlinie aufnehmen sollten. Aus Kostengründen entschied sich jedoch der Ost-Berliner Magistrat für den Ausbau der Straßenbahn nach Weißensee.

### **20. U-Bahnhof Alexanderplatz - Kehr- und Abstellanlage**

Die viergleisige 420 m lange Kehr- und Abstellanlage, welche sich westlich des unteren Bahnsteigs am U-Bahnhof Alexanderplatz anschließt, sollte der Weiterführung der vorgesehenen U-Bahnlinien in Richtung Westen dienen. Was der Grundrißplan nicht wiedergibt, ist die bereits fertiggestellte Absenkung der beiden äußeren Gleise. Blickt man vom Bahnhofsbereich in die Kehranlage hinein, so fällt auf, daß die Gleise nach hinten stark ansteigen. Vor dem Berliner Rathaus als auch im westlichen Bereich der Kehranlage war ein Kreuzungsbahnhof in zwei



Ebenen vorgesehen. Die Sohle der beiden Außengleise fällt deswegen stark ab. Durch eine Sandaufschüttung innerhalb der Tunnelanlage wurden die Außengleise jedoch auf das Niveau der mittleren Gleise gebracht. Die Außengleise sollen der künftigen U-Bahnlinie 3 dienen, bei der die Planungen immer noch eine Fortführung in Richtung Potsdamer Platz vorsehen. Die beiden inneren Gleise deuten die beabsichtigte Weiterführung der U-Bahnlinie 5 zum Brandenburger Tor und zum neuen Zentralbahnhof an, die vermutlich innerhalb der nächsten 10 Jahre realisiert werden wird.

### **21. U-Bahnhof und Betriebswerkstatt Grenzallee**

Hinter der südlichen Abstellanlage des U-Bahnhofs Grenzallee befindet sich eine viergleisige Tunnelverzweigung (Tunnellänge etwa 120 m), die zu einem am Teltowkanal geplanten Betriebsbahnhof führen sollte. Die Verlängerung der U-Bahnlinie 7 vom damaligen Bahnhof Bergstraße (heute Karl-Marx-Straße) zum U-Bahnhof Grenzallee wurde parallel mit der heutigen U-Bahnlinie 5 am 21. Dezember 1930 als letztes fertiggestelltes Tunnelstück der U-Bahn-Bauphase der 20er Jahre in Betrieb genommen. Der Tunnelabschnitt dient der BVG heute teilweise zu Lagerzwecken.

### **22. S-Bahn-Verzweigungsbauwerk unter der Ebertstraße ("Heuboden")**

Bedingt durch Abänderungen der ursprünglichen Planungen des Nord-Süd-Tunnels der S-Bahn wurde unter der heutigen Ebertstraße nach Beginn der Ausschachtungsarbeiten ein Teilstück für eine Streckenverzweigung ausgeführt. Die hierfür notwendige Tieferlegung der Baugrube führte 1935 wegen unsachgemäßer Baugrubenabsteifungen zu einem Einsturzunglück. Von dem viergleisig angelegten Tunnelstück werden die beiden mittleren Gleise derzeit als Abstell- und Kehranlage (Länge ca. 400 m) genutzt, deren Niveau nach Norden ansteigt. Die beiden äußeren Gleise sinken zwischen Potsdamer Platz und Brandenburger Tor ab, so daß südlich des Brandenburger Tores eine Überführung in Ansätzen vorhanden ist. Die Verlängerung der beiden mittleren Gleise, die einst im Zuges des Ausbaus der Reichshauptstadt zum an der Ringbahn vorgesehenen Nordbahnhofs führen sollte, ist jedoch nie in Angriff genommen worden. Im aktuellen Flächennutzungsplan wird Verlängerung der Tunneltrasse nach Norden (S 21) heute immer noch berücksichtigt.

### **23. Tunnelstützen am S-Bahnhof Potsdamer Platz**

Am S-Bahnhof Potsdamer Platz sollten die Strecken der Wannseebahn und der von Lichterfelde-Ost und von Zossen kommenden S-Bahnlinien zusammengeführt werden. Zwar bestand auch am S-Bahnhof Anhalter Bahnhof eine Verknüpfung zwischen den Strecken, jedoch war ein zusätzlicher direkter Tunnelanschluß zwischen Potsdamer Platz und der



Wannseebahn vom S-Bahnhof Großgörschenstraße aus vorgesehen, um den „Umweg“ über den S-Bahnhof Anhalter Bahnhof zu vermeiden und diesen bei dem erwarteten Zugverkehr von Süden zu entlasten. Für die geplante Verbindung wurden südlich der Bahnhofsanlage bereits die Ausfädelungen oder Überführungsbauwerke in Form unterirdischer Brückenkonstruktionen mit einer Länge von jeweils zwischen 50 und 70 m ausgeführt. Nach den Abänderungen des ursprünglichen Entwurfs im Jahre 1937 sah die neue Streckenführung dann einen Anschluß zum an der Ringbahn und in der geplanten Nord-Süd-Achse gelegenen riesigen Südbahnhof vor. Die Fertigstellung des Vorhabens wurde jedoch wegen der anstehenden schwierigen Unterfahrung des Potsdamer Fernbahnhofs sowie vor allem durch den Kriegsausbruch nicht mehr realisiert. Im Zweiten Weltkrieg wurden die Tunnelstützen zu Luftschutzzwecken hergerichtet.

#### **24. Tunnelstützen am S-Bahnhof Anhalter Bahnhof**

Die Pläne für den Ausbau der Reichshauptstadt, welche der „Generalbauinspektor“ Albert Speer im Auftrage Hitler 1937 vorlegte, hatten auch für den S-Bahnhof Anhalter Bahnhof weitere Folgen. Von hier aus sollte nun eine Verbindung zum Görlitzer Bahnhof geschaffen werden, wobei der U-Bahnhofsrohbau unter dem Moritzplatz (s. 15) berücksichtigt wurde. Da die Bauarbeiten in diesem Teilbereich schon weit fortgeschritten waren, mußte für die neu anzulegenden Verzweigungsbauwerke ein bereits vorhandenes Tunnelstück wieder abgebrochen werden. Die beiden Außengleise des S-Bahnhofs Anhalter Bahnhof münden seitdem nach Norden hin in blinde Tunnel. Allerdings ermöglicht eine Weichenverbindung vom östlichen Außengleis auch die Fahrt in Richtung Potsdamer Platz. Mit dem Bau der Unterfahrung des Europahauses wurde nicht mehr begonnen. Beide Tunnelstützen sind heute ungenutzt.

#### **25. Tunnelstützen und Überführungsbauwerk südlich vom Gleisdreieck**

Von einer weiteren Veränderung infolge der Planungen für den Ausbau der Reichshauptstadt war 1939 auch ein Tunnelstück südlich des Anhalter Bahnhofs betroffen.. In Höhe der Hornstraße sollte ein weiterer unterirdischer Umsteigebahnhof der S-Bahn mit Umsteigemöglichkeiten ins U-Bahnnetz entstehen. Die künftigen Hauptverbindungen unter der „Großen Straße“ zum geplanten Südbahnhof hätte über einen weiteren Tunnelabzweig vom eigentlichen Nord-Süd-Tunnel aus erfolgen sollen. Von den megalomanischen Verkehrsplanungen wurde lediglich eine Aufweitung des Tunnels südlich des Anhalter Bahnhofs verwirklicht. Auch hier mußte der schon fertiggestellte Tunnelabschnitt für die Umplanungen teilweise wieder abgebrochen werden. Der Tunnelstumpf befindet sich kurz vor der Streckenverzweigung zu den S-Bahnhöfen Großgörschenstraße und Yorckstraße in der westlichen Tunnelwand.



1984 ist hier ein Gleichrichterwerk für die Stromversorgung eingebaut worden.

## 26. U- und Straßentunnel des „Achsenkreuzes“ unter dem Tiergarten (Auswahl 6)

Für „Germania“ war im Zuge des Ausbaus der Nord-Süd-Achse eine neue U-Bahnlinie unter der „Monumentalstraße“ geplant. Diese Linie sollte hierbei die Ost-West-Achse in Höhe des heute dort gelegenen Sowjetischen Ehrenmals kreuzen, gleichzeitig aber zwei zeitgleich im Bau befindliche Schnellstraßentunnel kreuzen. Im Zuge der Umgestaltung der Ost-West-Achse im Jahre 1938 mußten die Tiefbaumaßnahmen im Kreuzungsbereich der geplanten Achsen zügig fertiggestellt werden, da der Straßenzug für Paraden benötigt wurde. Der fertiggestellte Tunnelabschnitt der U-Bahn beginnt etwa 50 m südlich der heutigen Straße des 17. Juni und endet unter der John-Foster-Dulles-Allee. Nördlich war die Baugrube bereits bis zum geplanten Spreedurchstich erstellt. Auch mit den Arbeiten an der Wehrkammer wurde bereits begonnen, bis man alle Baumaßnahmen 1940 einstellte. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden bei den Aufräumarbeiten die Zugänge zu den Tunnelanlagen verschüttet. Bei ihrer Wiederentdeckung Ende der 1960er Jahre waren sie bis oben mit Wasser vollgelaufen und mußten erst aufwendig leergepumpt werden. In der Folge wurden sie saniert, da ein Abriß zu teuer geworden wäre. Die Verwaltung und Kontrolle obliegt heute dem Berliner Senat.

Der U-Bahntunnel ist insgesamt fast 200 m lang und 6,8 m breit. Er liegt an seinem tiefsten Punkt über 16 m unter der Erdgleiche, das Niveau steigt jedoch nach Norden um fast 6 m an. Der Zustieg befindet sich am südlichsten Punkt. Ein weiterer Zustieg in der Nordwand ist zubetoniert. Pläne seitens des Berliner Senats für eine Nutzung bestehen nicht.

Zu den zentralen Planungen für den Ausbau der Reichshauptstadt gehörte die Untertunnelung des Tiergartens für den Straßenverkehr. Davon wurden aber nur 10% bis Kriegsende fertiggestellt. Heute befinden sich an dieser Stelle noch die Fragmente des östlichen (ursprünglich für den Verkehr in Süd-West-Richtung gedachten) Tunnels, der unter dem westlichen Tunnel (für den Ost-Süd-Verkehr) hindurchgeführt werden sollte. Beide Tunnelabschnitte haben eine Länge von je 90 m, eine Breite von 11,10 - 14,10 m und eine Höhe von 4,60 m. Eine Nutzung dieser Rohbauten für die heutigen Tunnelvorhaben im Tiergarten kam nicht mehr in Betracht, es bestehen auch keine Planungen für eine weitere Verwendung.





### 27. U-Bahntunnel am Reichstag

Auch am Reichstag wurde ab 1938 ein etwa 225 m langer Tunnelabschnitt für die geplante U-Bahn vom Alexanderplatz nach Moabit fertiggestellt, dessen Weiterbau ebenfalls 1940 eingestellt wurde. Auf der Tunnelanlage errichtete man etwa ab Ende 1943 eine Bunkeranlage, von der man mit Lastenaufzügen in die im Tunnel befindliche Rüstungsproduktionsstätte der Telefunken AG hinunterfahren konnte. 1947 wurden Bunkeranlage und Tunneldecke von britischen Pionieren gesprengt. Die oberirdisch sichtbaren Trümmerreste verschwanden bei der Neuanlage des Platzes vor dem Reichstag. Hierbei sind die Reste der Tunnelanlage mit Trümmerschutt verfüllt worden. Schwierigkeiten bereitete der Tunnel noch einmal in den 90er Jahren, als die unterirdischen Überbleibsel im Zuge der „Baufeldfreimachung“ kostenaufwendig für die neuen Tunnelplanungen vor dem Reichstag beseitigt werden mußten.

### 28. Mühlendammtunnel

Mit Ausbau der Mühlendammschleuse Mitte der 30er Jahre zu einer modernen Doppelschleuse wurde eine weitere Bauvorleistung für die geplante U-Bahnlinie vom Alexanderplatz zum Potsdamer Platz erbracht. Auf dem Eckgrundstück Breite Straße/Mühlendamm errichtete man einen etwa 90 m langen Tunnel mit einer Wehrkammeranlage, der die Spree etwa zur Hälfte unterquerte. Die Bauarbeiten für die Fertigstellung der Spreeunterführung wurden hier erst 1942 eingestellt, nachdem das bereits fertiggestellte Tunnelstück ausreichend gesichert war. Während des Krieges unterhielt hier die Firma BMW eine Rüstungsproduktionsstätte. Die in 12 Meter Tiefe gelegene Tunnelanlage wurde 1994 aus dem Zuständigkeitsbereich der BVG ausgesondert und dem Senat übergeben. War das Tunnelstück noch 1995 in den Senatsplänen für den Bau der U-Bahnlinie 3 verkehrstechnisch berücksichtigt, so ist sie dann 1998 für den Neubau der Industrieverbände überraschend mit Leichtbeton verfüllt worden.

### 29. Tunnel unter der Heerstraße

Um die im Rahmen der Germanioplanungen vorgesehene Hochschulstadt an der Heerstraße an das U-Bahnnetz anzuschließen, wurde 1938 vom heutigen Theodor-Heuss-Platz aus mit dem Bau einer Streckenverzweigung entlang der Heerstraße begonnen. Bis heute ist die Ausdehnung der hier begonnenen Tunnel unklar, in den 90er Jahren stürzte ein vergessener Teilabschnitt sogar ein. Ein fertiges Teilstück diente während des Zweiten Weltkrieges als Luftschutzkeller und soll heute Bestandteil der Kelleranlage des Hauses Heerstraße 4-4b sein. Die Träger der Baugrube, die nach dem Kriege wieder zugeschüttet wurde, sind im Oktober 1953 gezogen worden und fanden beim U-Bahnbau in der Müllerstraße Verwendung.



#### IV. Ungenutzte Verkehrsbauten aus der Zeit des Kalten Krieges (1945-1990)

##### **Vorgeschichte 4**

Die vierte Ausbauphase des Berliner U-Bahnnetzes erfolgte fast ausschließlich in West-Berlin. Die Grundlage hierfür ist der 1955 noch unter Beteiligung der Ost-Berliner Verwaltung und unter Berücksichtigung des S-Bahnnetzes aufgestellte „200-km-Plan“. Dieser orientierte sich teilweise sehr an bereits Ende der 20er Jahre aufgestellten Planungen, welche ebenfalls vorsahen, das U-Bahnnetz im Endausbau auf etwa 200 km Streckenlänge zu erweitern. Die Planungsvorhaben sind bis heute noch nicht vollständig realisiert und mußten zudem den Veränderungen der Stadtentwicklung angepaßt und daher wiederholt korrigiert werden. Von 1953 bis zum Mauerbau wurden die bestehenden Strecken von der Seestraße nach Tegel und bis nach Britz-Süd (Baubeginn 1959) verlängert. Als reine Neubaustrecke wurden die U-Bahnlinie 9 zwischen Leopoldplatz und Spichernstraße am 28. August 1961, fünfzehn Tage nach dem Mauerbau, in Betrieb genommen. Eine Auswirkung des Mauerbaus war die Schließung sämtlicher unter Ost-Berlin gelegenen Bahnhöfe an den sogenannten „Transitstrecken“. Betroffen war neben den U-Bahnlinien 6 und 8 auch die Anlagen der S-Bahn (Nord-Süd-Tunnel). Bis zum Fall der Mauer blieben diese „Geisterbahnhöfe“ geschlossen. Nur am Bahnhof Friedrichstraße, der als Grenzübergang ausgebaut wurde, hielten in der Folgezeit noch die Züge. Der dem Mauerbau nachfolgende S-Bahnboykott ließ in West-Berlin dieses einst beliebte Verkehrsmittel zur Bedeutungslosigkeit verkommen, so daß der U-Bahn eine um so stärkere Bedeutung im öffentlichen Personennahverkehr zukam.

In den Folgejahren arbeitete man in West-Berlin weiter an der Realisierung des 200-km-Netzes. 1966 erfolgte die Inbetriebnahme der Streckenverlängerung von Tempelhof nach Alt-Mariendorf. Durch den Umbau des U-Bahnhalts Mehringdamm mit einem Streckenneubau bis zur Möckernbrücke ist hierbei der Neuköllner Zweig der alten U-Bahnlinie C in eine eigenständige Linie umgewandelt worden. Im gleichen Jahr erfolgte auch die Umstellung der Linienbezeichnungen von Buchstaben auf Zahlen. Dennoch werden die alte Linienbezeichnungen im verwaltungsinternen Sprachgebrauch heute noch verwendet, was bei Unkundigen manchmal zu Verwirrungen führt.

Regelmäßig wurden weitere Streckenverlängerungen in Betrieb genommen und so das U-Bahnnetz nach und nach auf den heutigen Stand erweitert. Ende der 70er Jahre sind bei Liniennetzerweiterungen sogenannte „Mehrzweckanlagen“ entstanden. Im Zuge von Zivilschutzmaßnahmen wurden zwei U-Bahnhöfe zusätzlich zu modernen Bunkeranlagen ausgebaut. Im sogenannten „Ernstfall“ hätten hier bis zu 9000 Personen untergebracht werden können. Mit den Streckenneubauten sind im Hinblick auf die Rea-



*lisierung des 200-km-Planes wieder mehrere Tunnelstützen und Bahnhofsröhbauten als Bauvorleistungen entstanden, die heute zum Großteil nicht genutzt werden.*

### **30. U-Bahnhof Turmstraße**

Der erste West-Berliner „Blinde Tunnel“ entstand beim Bau des ersten Abschnitts der U-Bahnlinie 9 zwischen 1955 und 1961. Hier ist über dem mittleren Bahnhofsbereich ein kurzer Bahnhofabschnitt (ca. 500 m<sup>2</sup>) für einen späteren Kreuzungsbahnhof mit der Linie 5 ausgeführt worden. Ein großer Teil dieser Bauvorleistung wird zwischenzeitlich für einen 1982 erstellten dritten Ausgang zur Turmstraße in Anspruch genommen. Es besteht daher keine andere Nutzungsmöglichkeit. Falls die geplante Linienverlängerung der U 5 einmal zur Ausführung kommt, wird das Tunnelstück wie vorgesehen für den neuen Kreuzungsbahnhof genutzt werden.

### **31. Straßentunneltorso am U-Bahnhof Spichernstraße**

Im gleichen Bauabschnitt wie der U-Bahnhof Turmstraße wurde auch der U-Bahnhof Spichernstraße fertiggestellt. Der Ausbau zu einem Umsteigebahnhof mit der heutigen U-Bahnlinie 2 führte dazu, daß der alte U-Bahnhof Nürnberger Platz aufgegeben werden mußte, da er ungünstig zum Kreuzungspunkt lag. Um den Bahnhofsabstand zu verkürzen, ist ein neuer Bahnhof Augsburgsberger Straße zwischen Wittenbergplatz und Spichernstraße gebaut worden. Südlich vom U-Bahnhof Spichernstraße errichtete man über dem U-Bahnschacht ein Tunnelstück für eine geplante Straßenunterführung. Diese sollte den Straßenzug Nachodstraße / Hohenzollerndamm kreuzungsfrei unter der Bundesallee hindurchführen. Die Ausführung wurde durch die in diesem Bereich sehr tiefe Lage des U-Bahntunnels der U 9 möglich, welche im Anschluß den Tunnel der heutigen U 2 unterquert. Der etwa 250 m<sup>2</sup> große Tunneltorso ist nur über einen Einstiegsschacht vom östlichen Fahrbahnbereich der Bundesallee aus zugänglich und wird wohl niemals genutzt werden.

### **32. Abstellgleis Genthiner Straße**

1971 wurde am Innsbrucker Platz im Zuge des Ausbaus des Stadtrings für die Untertunnelung der Stadtautobahn der nördliche Teilbereich der Kehr- und Abstellanlage abgebrochen, so daß auch der erhalten gebliebene Tunnelrest an der Eisackstraße nicht mehr genutzt werden konnte (vgl. 9). Ersatz sollte durch den Bau zusätzlicher neuer Gleisanlagen für die U-Bahnlinie 4 geschaffen werden. Erste Planungen sahen eine Tunnelverbreiterung direkt im Anschluß nördlich des U-Bahnhofs Innsbrucker Platz vor. Ausgeführt wurde schließlich eine zweigleisige Verlängerung des Tunnelstützens nördlich des Nollendorfplatzes (vgl. 14) unter Genthiner Straße um 318 Meter bis zur Lützowstraße. Sie wird heute als Abstellanlage genutzt. Eine Weiterführung ist jedoch nicht geplant.



### 33. U-Bahnhof Kleistpark

1971 wurde die Streckenverlängerung der U 7 von der Möckernbrücke zu Fehrbelliner Platz in Betrieb genommen. Am U-Bahnhof Kleistpark wurde mit Rücksicht auf einen geplanten Ausbau der U-Bahnlinie 10 unter der Hauptstraße ein kompletter U-Bahnhof im Rohbau erstellt. Dieser Bereich wird heute in kleinen Bereichen durch die BVG für Archiv, Plankammer und Aktenlagerung genutzt, steht aber größtenteils leer.

### 34. U-Bahnhof Innsbrucker Platz

Im Zusammenhang mit dem komplexen Umbau des Innsbrucker Platzes (vgl. 9) ist unter dem Autobahntunnel ein Bahnstegrohbau für die geplante U-Bahnlinie 10 bereits mit Bahnsteigplattform ausgeführt worden. Es sind Lüftungsschächte vorhanden, der Zugang ist von einem ausgedehnten Zwischengeschoß aus möglich, das sich über dem Autobahntunnel erstreckt und den Endbahnhof der U-Bahnlinie 4 mit anbindet. Inzwischen ist das Zwischengeschoß zu einer unterirdischen Einkaufsmeile umgebaut worden, im U-Bahnstegrohbau hat eine private Wach- und Schließgesellschaft einen Schießstand und Übungsräume eingerichtet. Die Gesamtfläche liegt etwa bei etwa 3000 m<sup>2</sup>.

### 35. U-Bahnhof Walter-Schreiber-Platz

Am Walter-Schreiber-Platz sollen sich die von Süden unter der Schloßstraße heranführenden U-Bahnstrecken der U-Bahnlinie 9 und der geplanten U Bahnlinie 10 verzweigen. Die U 9 verläuft von hier aus unter der nach Norden abknickenden Bundesallee, die geplante U 10 sollte unter der Rheinstraße und der sich anschließenden Hauptstraße nordöstlich zum Innsbrucker Platz und weiter zum Innsbrucker Platz geführt werden, um an die dort vorhandene Bauvorleistung (s. 33 und 34) angebunden zu werden.

Unter dem Walter-Schreiber-Platz liegt ein v-förmiger U-Bahnhof, dessen Anlagen die Verzweigung beider Strecken bereits berücksichtigt. Der in Betrieb befindliche Bahnsteig der U 9 im ersten Untergeschoß liegt in Nord-Süd-Richtung unter der Bundesallee. Unter dem Verteilergeschoß befindet sich in der unteren Ebene in Richtung Rheinstraße der Rohbau des Bahnsteigs der U 10. Zwischen beiden Bahnsteigen liegt ein Gleichrichterwerk, das eine Verbindung zu dem Bahnsteigrohbau erhalten wird, welche derzeit noch vermauert ist. Das Gleichrichterwerk ist gegenwärtig vom Bahnsteig der U 9 zu erreichen. Im Zwischengeschoß befindet sich eine Sperrholzverkleidung, hinter der die Treppenanlage zum späteren Bahnsteig der U 10 liegt. Bei Eröffnung des unteren Bahnsteigs ergäbe sich eine völlig neue Eingangssituation, da der Ausgang zur Rheinstraße aufgrund eines weiteren bereits rohbaufertigen Durchlasses dann in der Mitte des Verteilergeschosses läge.



### 36. U-Bahnhof Schloßstraße

Zwischen den Bahnhöfen Walter-Schreiber-Platz und Schloßstraße ist beim Bau der U-Bahnlinie 9, deren Inbetriebnahme hier 1974 erfolgte, ein viergleisiger doppelstöckiger Tunnel einschließlich eines Überwerfungsbauwerks errichtet worden. Bei dem ungenutzten Tunnelbereich handelt es sich um die nordwestlich liegenden Streckentunnel mit etwa 1600 m<sup>2</sup> Gesamtfläche. Der Zugang ist über den Gleisbereich der U 9 möglich.

Die Station ist viergleisig mit untereinanderliegenden Richtungsbahnsteigen ausgeführt. Nach der ursprünglichen Planung sollten die in Richtung Norden fahrenden Züge über den oberen, die nach Süden fahrenden Züge über den unteren Bahnsteig verkehren. Derzeit benutzen die Züge der U-Bahnlinie 9 die für die U-Bahnlinie 10 vorgesehenen südöstlichen Gleise, da die U 9 derzeit im U-Bahnhof Rathaus Steglitz auch im für die U 10 vorgesehenen Bahnhof endet. Die nicht für den U-Bahnbetrieb genutzten Bahnsteiggleise können zur Zeit als Abstellanlage genutzt werden. Der Wechsel der U 9 auf die Gleise der U 10 erfolgt bereits ab dem Walter-Schreiber-Platz.

### 37. U-Bahnhof Rathaus Steglitz

Wesentliche Bauvorleistungen für die geplante U-Bahnlinie 10 finden sich im Bereich des 1974 eröffneten U-Bahnhofs Rathaus Steglitz. Er besteht eigentlich aus zwei nebeneinander liegenden Bahnhöfen. Beim Bau der Strecke für die U-Bahnlinie 9 berücksichtigte man noch eine Streckenverlängerung mindestens bis nach Lankwitz. Ausgeführt wurde jedoch nur der Bahnhofsbereich. Die sich anschließende 106 m lange Unterführung unter der Wannseebahn ist erst 1994 fertiggestellt worden, obwohl auch zu diesem Zeitpunkt eine weitere Verlängerung der Strecke nicht absehbar war. Der für die U 9 geplante und in einfacher Tiefenlage erbaute Bahnhof wird zur Zeit nicht genutzt. Er verfügt über zwei Seitenbahnsteige, von denen der südliche einen niveaugleichen Übergang zum Zwischengeschoß über dem Bahnsteig der U 10 besitzt. Es sind zur Zeit Pläne in Vorbereitung, hier einstweilen eine unterirdische Ladenpassage einzurichten. Zur Zeit führt nur ein Verbindungsgang zur S-Bahn über die Mitte des eigentlichen Bahnsteigs. Die Sicht auf die Gleiströge ist durch provisorische Zwischenwände versperrt, hinter denen sich zum Teil Diensträume der BVG verbergen. Bahnhof sowie Zufahrtsgleise sind im Gleisplan der BVG als Abstellanlagen vorgesehen, was jedoch nicht umgesetzt ist.

Der Endbahnhof der Linie 9 befindet sich zur Zeit im für die U 10 geplanten U-Bahnhof. Hier schließt sich im Gegensatz zum anderen Bahnhof eine 480 m lange Kehr- und Abstellanlage an, wodurch der U-Bahnbetrieb ohne Platzprobleme durchgeführt werden kann.



### 38. U-Bahnhof Adenauerplatz

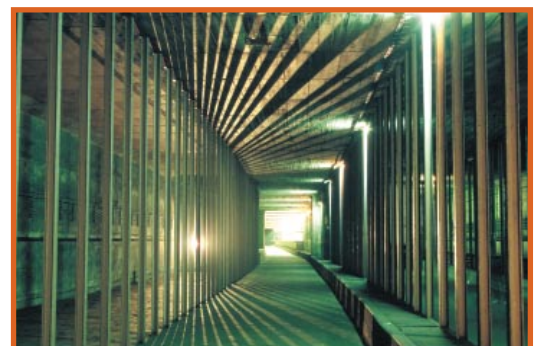
Unter dem Bahnhof Adenauerplatz der U-Bahnlinie 7 ist 1975 der Rohbau des Kreuzungsbahnhofs für eine Verlängerung der U-Bahnlinie 3 zum Theodor-Heuss-Platz hergestellt worden. Planungen für diese Streckenverlängerung gibt es bereits seit der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg (s. 7). Die Anlage ist im Zuge der Errichtung eines Straßendurchbruchs von der Brandenburgischen Straße zur Kaiser-Friedrich-Straße - hier verläuft der Straßentunnel parallel zum Tunnel der U 7 - erbaut worden. Aufgrund des Autotunnels gibt es vom Verteilergeschoß aus nur einen Zugang zum unteren Bahnsteig. Wegen der großen Tiefenlage des unteren Bahnsteigs ist einer Realisierung der Einbau doppelter Rolltreppen vom Zwischengeschoß aus vorgesehen. Die Verbindung mit dem Bahnsteig der U-Bahnlinie 7 soll über ein Treppenkreuz erfolgen. Bisher ist keine Nutzung des Bahnhofsrohbaus durch die BVG geplant. Der Zugang erfolgt zur Zeit über einen Einstieg vom Zwischengeschoß oder über einen Bodeneinstieg auf dem Bahnsteig der U 7. Es ist keine ausreichende Lüftung für die etwa 2520 m<sup>2</sup> große Anlage vorhanden.

### 39. U-Bahnhof Messedamm

Eine weitere Vorleistung für die U 3 ist nahe dem Messegelände erstellt worden. Beim Bau des ICC in den Jahren 1973 bis 1979 wurde unter der Kreuzung Messedamm, Neue Kantstraße und Masurenallee eine Fußgängerunterführung („Pasarelle“) errichtet. Unter dem neuen Fußgängergeschoß, das gleichzeitig als künftiger Bahnhofszugang vorgesehen ist, hat man ein kurzes, etwa 40 m langes Tunnelstück der geplanten Streckenverlängerung mit erbaut. Es handelt sich um die östliche Ausfahrt des geplanten Bahnhofs Messedamm mit der sogenannten Bahnhofstrompte, der Aufweitung des Tunnels vom normalen Querschnitt auf die Bahnhofsbreite. Für die Station ist ein Mittelbahnsteig vorgesehen. Das rohbaufertige Tunnelstück hat nach Osten ein starkes Gefälle, weil eine künftige U-Bahnstrecke die Ringbahn und den Stadtring zu unterqueren hätte. Der eigentliche U-Bahnhof sollte weiter westlich unter dem Hammarskjöldplatz liegen. Zur Zeit führt von einem im Fußgängergeschoß nachträglich eingebauten Raum nur eine Nottreppe in den Tunnelstumpf hinunter. Ein Anschluß an das vorhandene U-Bahnnetz liegt nach derzeitiger Finanzlage und Planungsstand in weiter Ferne.

### 40. U-Bahnhof Jungfernheide (Auswahl 7)

Der U-Bahnhof Jungfernheide ist ähnlich dem U-Bahnhof Schloßstraße als zweigeschossiger Kreuzungsbahnhof zwischen der U-Bahnlinie 7 und der geplanten Strecke U 5 vom Alexanderplatz über Moabit (Turmstraße, s. 30) zum Flughafen Tegel ausgebaut worden. Vor dem Westhafenkanal verzweigt sich die Strecke. Der Richtung Flughafen führende Tunnelstutzen ist etwa 200 m lang, die Wehrkammern für die Sicherung der Unterführung des Westhafenkanals wurden ebenfalls fertiggestellt. Insgesamt





wird zur Zeit eine Fläche von 1600 m<sup>2</sup> nicht genutzt. Es gibt jedoch Überlegungen, den Tunnelstützen als Abstellanlage zu aktivieren.

#### **41. U-Bahnhof Rathaus Spandau**

Mit Verlängerung der U-Bahnlinie 7 vom Rohrdamm zum Rathaus Spandau ist auch der Bezirk Spandau 1984 erstmalig an das Berliner U-Bahnnetz angeschlossen worden. Beim Bau der U-Bahnstation hat man wiederum ganz erhebliche Bauvorleistungen erbracht. Für eine mögliche Verlängerung der U-Bahnlinie 1 von Ruhleben nach Spandau ist die Bahnhofsanlage ähnlich dem unteren Bahnsteig am U-Bahnhof Alexanderplatz viergleisig ausgebaut worden. Am Südende des Bahnhofs wurden zudem die Schildkammern zum Aufnehmen der Schildvortriebsmaschinen mit eingebaut, um von hier die Havelunterführung für die Streckenverlängerung von Ruhleben aus zu erstellen. Auch die Abstell- und Kehranlage, welche sich südlich unter der Klosterstraße anschließt, hat die nicht unbeachtliche Länge von fast 600 m und kann bei einer möglichen Streckenverlängerung zur Heerstraße genutzt werden. Diese ist jedoch in absehbarer Zeit nicht vorgesehen.

#### **42. Tunnelstützen am U-Bahnhof Tierpark**

Im Ostteil der Stadt unterblieb, von wenigen Ausnahmen abgesehen, jeder weitere Ausbau des Liniennetzes bis Ende der 80er Jahre. Lediglich eine Streckenverlängerung der Linie U 5 um eine Station von Friedrichsfelde zum U-Bahnhof Tierpark wurde 1973 in Betrieb genommen. Im Anschluß an den neuen Endbahnhof errichtete man ein 343 m langes Tunnelstück, welches vorerst als Kehr- und Abstellanlage diente. Die Weiterführung der Linie nach Karlshorst und Oberschöneweide war zwar geplant, wurde aber bis heute nicht bauausgeführt. Die Errichtung großer Neubaugebiete bei Kaulsdorf, Hellersdorf und Hönow in den 80er Jahren führte zur Realisierung einer Streckenverlängerung der U 5 (E) bis zu ihrem heutigen Endhaltepunkt in Hönow. Der etwa 10 km lange Abschnitt wurde Ende der 80er Jahre in Betrieb genommen. Die Ausführung erfolgte aus Kostengründen fast ausschließlich oberirdisch. Nur am Kreuzungspunkt mit der S-Bahn am Bahnhof Wuhletal wurde zur Unterführung der S- und Fernbahngleise ein 1100 m langes Tunnelstück erbaut. Die Neubaustrecke zweigt vom Tunnelstützen südlich des U-Bahnhofs Tierpark ab und wird zum Erreichen der Neubaugebiete über eine Kurve scharf nach Osten geführt. Das verbliebene Reststück des Tunnelstützens wird nicht genutzt. Von hieraus würde gegebenenfalls eine Fortführung der einst geplanten Linie nach Oberschöneweide erfolgen.

#### **43. „Geheimer“ Verbindungstunnel an der Friedrichstraße**

Im Jahre 1988 war an der Kreuzung Mohrenstraße/Friedrichstraße die Fertigstellung eines ungewöhnlichen Bauvorhabens zu beobachten. Hier wurde in der südwestlich der Kreuzung gelegenen Baugrube ein



Verbindungstunnel für die U-Bahn errichtet, der weder einen Anschluß an die U-Bahnlinie 6 (welche zum damaligen Zeitpunkt noch „Transitstrecke“ war) noch an die heutige U-Bahnlinie 2 östlich vom U-Bahnhof Stadtmitte hatte. Es gab im Ost-Berliner Magistrat jedoch Pläne, den unter dem Ostteil der Stadt gelegenen Streckenabschnitt der U 6 eines Tages selber zu betreiben. In jedem Fall wollte man sich wohl mit dem Bau dieser Tunnelanlage die Option für eine spätere Streckenverbindung offenhalten, zumal die Situation im Zusammenhang mit der Errichtung eines Neubaus an der Straßenkreuzung recht günstig war. Die genauen Planungsabsichten sind jedoch bis heute nicht bekannt. Die eingleisig im Rohbau ausgeführte unterirdische Streckenkurve ist im Zuge einer Neubebauung 1993 abgebrochen worden.

Mit dem letzten U-Bahnbauvorhaben zu DDR-Zeiten wurde erst 1990 begonnen. Durch eine Verlängerung des bereits Ende der 20 er Jahre fertiggestellten Tunnelstützens der heutigen U-Bahnlinie 2 (hier waren bereits 390 m Tunnelstrecke für die geplante Weiterführung zum S-Bahnhof Pankow fertiggestellt) sowie eine Verschwenkung der Gleise nach Osten sollte eine neue Betriebswerkstatt an der Granitzstraße / Ecke Prenzlauer Promenade auf ehemaligem Reichsbahngelände erreicht werden. Die Planungen für diese Anlage stammten von 1986, nachdem abzusehen war, daß nach der Inbetriebnahme einer Streckenverlängerung der U 5 nach Hönow die Kapazitäten der Betriebswerkstatt Friedrichsfelde nicht mehr ausreichen. Da bald nach dem Fall der Mauer die Zusammenführung von BVB und BVG zu einem Betrieb erfolgte, konnten nun auch wieder die in West-Berlin zur Verfügung stehenden Kapazitäten genutzt werden, so daß Fortführung des Vorhabens aufgegeben wurde. Das realisierte Verzweigungsbauwerk hat mit dem Tunnelstützen eine Länge von 235 Metern, die Verlängerung der Linie zum S-Bahnhof Pankow ist 2000 dem Verkehr übergeben worden

#### **45. Zugangsbauwerke Frankfurter Tor**

Als in den 50er Jahren entlang der heutigen Frankfurter Allee die Bebauung der „Stalinallee“ errichtet wurde, sollten in den beiden Turmgebäuden am Frankfurter Tor nach Moskauer Vorbild prachtvolle Zugänge in U-Bahnlinie 5 hinunterführen. Diese Zugangsbauwerke sind unter den Türmen einschließlich der Treppenanlagen rohbaumäßig fertiggestellt, mit dem Bau der fehlenden Verbindungsgänge zum U-Bahnhof wurde jedoch nie begonnen.



## V. Ungenutzte Verkehrsbauten nach der Wende (ab 1990)

### **Vorgeschichte 5**

*Der im 200-km-Plan vorgesehene Ausbauzustand des Berliner U-Bahnnetzes ist bisher nur bei der U-Bahnlinie 6 erreicht worden. Bei der derzeitigen schlechten finanziellen Lage der öffentlichen Haushalte ist die Ausführung weiterer Streckenverlängerungen eher unwahrscheinlich. Dennoch hat man in Berlin nach der Wende zwei weitere „blinde Tunnelanlagen“ erstellt, deren Errichtung in unmittelbarem Zusammenhang mit den Neuplanungen im zentralen Bereich stehen. Beide Tunnelabschnitte enden zur Zeit jäh an Betonwänden, der Weiterbau ist vorerst aufgeschoben. Während der Straßentunnel unter dem Tiergarten demnächst eröffnet wird, bleibt die U-Bahn halbfertig auf der Strecke liegen – als ein weiteres Kapitel in der endlosen Geschichte der „Blinden Tunnel“ Berlins. Die Blindtunnel der heutigen Zeit allerdings dürften eher das Resultat fehlender verkehrspolitischer Weichenstellungen sein als das von politischen Einschnitten oder Veränderungen wie in der Vergangenheit.*

### **46. Bauvorleistungen für die U 5 – Bahnhof Reichstag**

Für die geplante Verlängerung der U-Bahnlinie U 5, die derzeit am Alexanderplatz endet, ist im Zusammenhang mit Erstellung des Tiergartentunnels gleich der U-Bahnschacht in entsprechender Länge mit erbaut worden. Er reicht zur Zeit von der Döberitzer Straße im Norden bis vor die Türen des Hotels Adlon und ist zur Zeit 1,9 km lang. Am neuen Zentralbahnhof und vor dem Reichstag hat man hierbei zwei neue U-Bahnhöfe im Rohbau erstellt. Sehenswert ist vor allem der U-Bahnhof Reichstag mit seiner speziellen Säulenkonstruktion, entworfen vom Architekten Axel Schultes. Im Bereich der Spreeunterführung werden der vierspuriger Straßentunnel, der viergleisiger Fernbahntunnel sowie der U-Bahntunnel in einer gemeinsamen Wanne unter dem Flußbett hindurchgeführt. Während die Anschlüsse für den Straßen- und Fernbahntunnel erstellt werden, wird auf den Anschluß des U-Bahntunnels an das betriebene Streckennetz vorerst aus Kostengründen verzichtet. Den Weiterbau der noch fehlenden zwei Tunnelkilometer zwischen Rotem Rathaus und dem Hotel "Adlon" hat man erst einmal auf das Jahr 2007 verschoben.

### **47. Bauvorleistungen für die U 3 – Bahnhof Potsdamer Platz (Auswahl 8)**

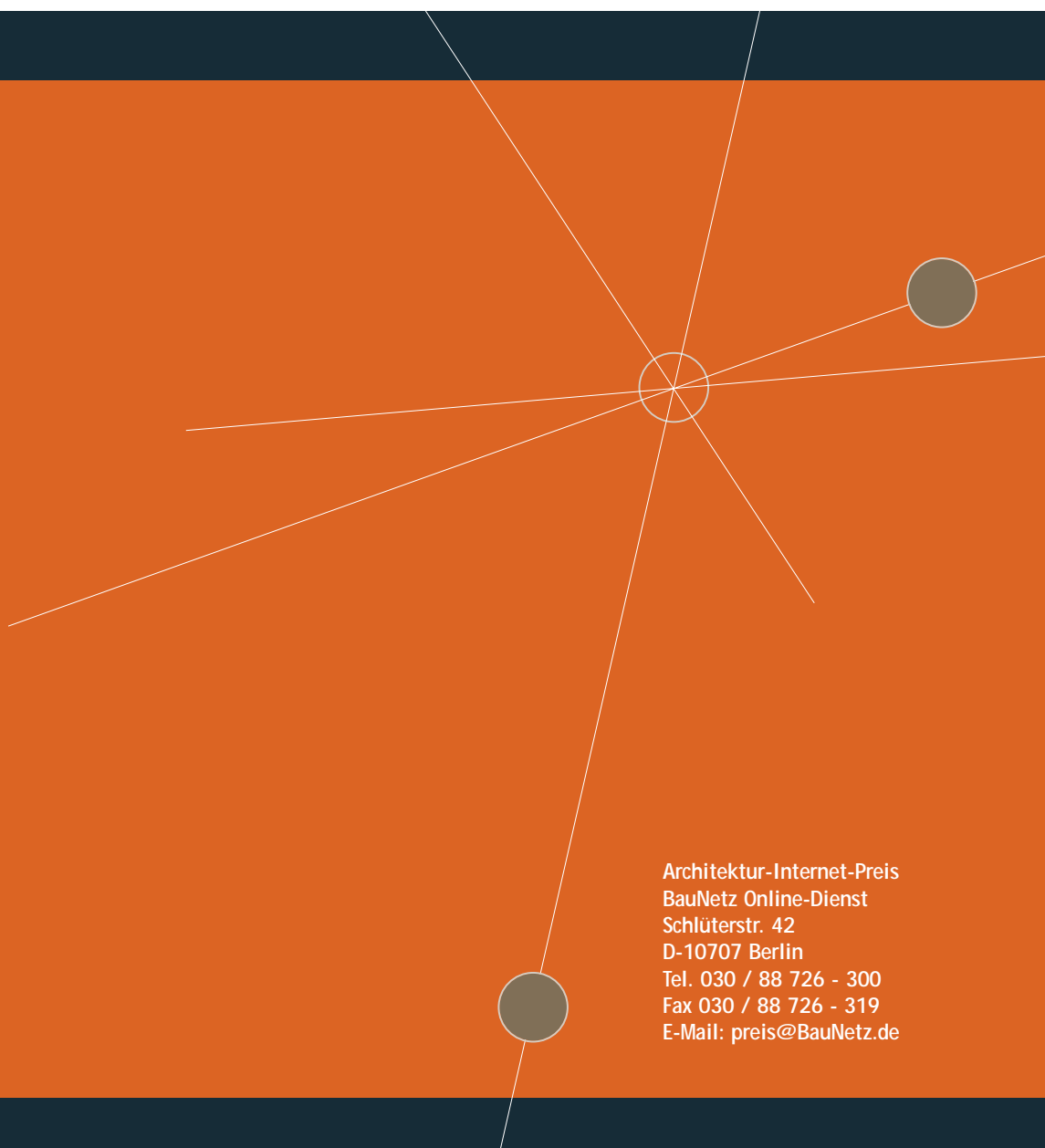
Ein weiteres etwa 500 m langes Tunnelstück mit einem modernen „Geisterbahnhof“ beginnt am westlichen Ende des Leipziger Platzes und endet kurz vor der Philharmonie. Die Anlage ist 1997-98 zwischen den Arealen von Sony und debis unter der (neuen) Potsdamer Straße erstellt worden, um den Investoren bei einer späteren Realisierung einer U-Bahnlinie in diesem Bereich nochmalige Buddeleien zu ersparen. Nahe der Philharmonie erreicht das Bauwerk seine größte Tiefenla-





ge, da hier die Tunnelanlage der Bundesstraße 96 unterfahren wird. Zum Potsdamer Platz hin steigt der Tunnel steil an und überspannt als „freischwebendes“ Bahnhofsbauwerk den darunter befindlichen Regionalbahnhof der Fernbahn sowie das ausgedehnte und hochmoderne Verteilergeschoß. Die gesamte Bahnhofsanlage wurde vom Architekturbüro Modersohn und Freiesleben konzipiert. Allein die Fläche des neuen U-Bahnhofs, der künftig erst einmal zu Ausstellungszwecken genutzt werden soll, umfaßt etwa 3500 m<sup>2</sup>.

Ob durch diese Bauvorleistung einmal die projektierte U-Bahnlinie 3 zum Wittenbergplatz oder die U-Bahnlinie 10 nach Steglitz führen wird, ist noch völlig unklar. Die nächsten 20 Jahre allerdings dürfte hier auch kein Zug zu erwarten sein.



Architektur-Internet-Preis  
BauNetz Online-Dienst  
Schlüterstr. 42  
D-10707 Berlin  
Tel. 030 / 88 726 - 300  
Fax 030 / 88 726 - 319  
E-Mail: [preis@BauNetz.de](mailto:preis@BauNetz.de)