

Entwicklung des Schienenverkehrs rings um den heutigen Mühlenkiez in Berlin-Prenzlauer Berg

Ein kurzer Abriss der Entwicklung

Zusammengestellt von Michael Blank

© Bürgerinitiative „Platz sucht Identität“ (Psi)
Berlin, im Oktober 2024



Einleitung

Die Geschichte des schienengebundenen Verkehrs in Berlin beginnt mit der Eisenbahnstrecke Berlin – Potsdam. Die Teileröffnung Zehlendorf – Potsdam erfolgte am 22.09.1838; die vollständige Inbetriebnahme, ab dem Potsdamer Bahnhof, der damals noch außerhalb der Stadtmauern lag, erfolgte am 29.10.1838, also vor 186 Jahren.



Adolph Menzel „Berlin-Potsdamer Eisenbahn“ (Alten Nationalgalerie, Berlin Museumsinsel)

Wie in diesen Zeiten üblich, wurde kein Streckennetz für die Eisenbahnen geplant oder errichtet, sondern bestimmte Gesellschaften (z.B. Berlin-Potsdamer Eisenbahngesellschaft) errichteten Eisenbahnlinien von A nach B, also von Berlin nach Potsdam oder von Berlin nach Stettin (heute Szczecin).

So kam es, dass in Berlin 1846 **fünf** Kopfbahnhöfe existierten.

- | | | |
|-----------------------|------|--|
| - Potsdamer Bahnhof | 1838 | |
| - Anhalter Bahnhof | 1841 | |
| - Stettiner Bahnhof | 1841 | |
| - Frankfurter Bahnhof | 1842 | (später Schlesischer Bahnhof, dann Ostbahnhof, Hauptbahnhof und wieder Ostbahnhof) |
| - Hamburger Bahnhof | 1846 | |

Für den Transport von Gütern oder Militär, z.B. von Stettin nach Dessau, mussten die Züge am Stettiner Bahnhof entladen werden, die Güter durch das Stadtgebiet transportiert und die Züge am Anhalter Bahnhof wieder beladen werden.

Um diesen Zustand zu vereinfachen, entstand ab 1850 die „königliche Bahnhofs-Verbindungsbahn“ als Pferdeeisenbahn zwischen den diversen Kopfbahnhöfen. Da diese Verbindungsbahn auf Straßenniveau errichtet wurde, kam es zu vielen Unfällen und einem stark verzögerten Transportgeschehen.

Notwendigkeit für die Realisierung der Ringbahn

Das reichte für die industrielle Entwicklung nicht aus und so wurde eine Ringbahn, außerhalb des Stadtgebietes geplant.

Unterdessen entstanden in und um Berlin weitere Kopfbahnhöfe

- Görlitzer Bahnhof 1867
- Lehrer Bahnhof 1871
- Dresdener Bahnhof 1875 (ab 1883 fuhren diese Züge bis zum Anhalter Bahnhof)

Das erste Teilstück der Ringbahn, die ursprünglich für den Güterverkehr konzipiert wurde, wurde 1867 -1871 gebaut. Am 15.November 1877 wurde der Ring dann geschlossen.



Berliner Ringbahn auf einer Karte von 1877. Die als dicke Punkte eingetragenen Kopfbahnhöfe der Fernbahnen sind nördlich der Spree im Uhrzeigersinn der Lehrter, Hamburger, Stettiner, der Ost- und der Schlesische Bahnhof; südlich der Spree der Görlitzer und der Anhalter Bahnhof, der Dresdener Bahnhof sowie der Potsdamer Bahnhof;

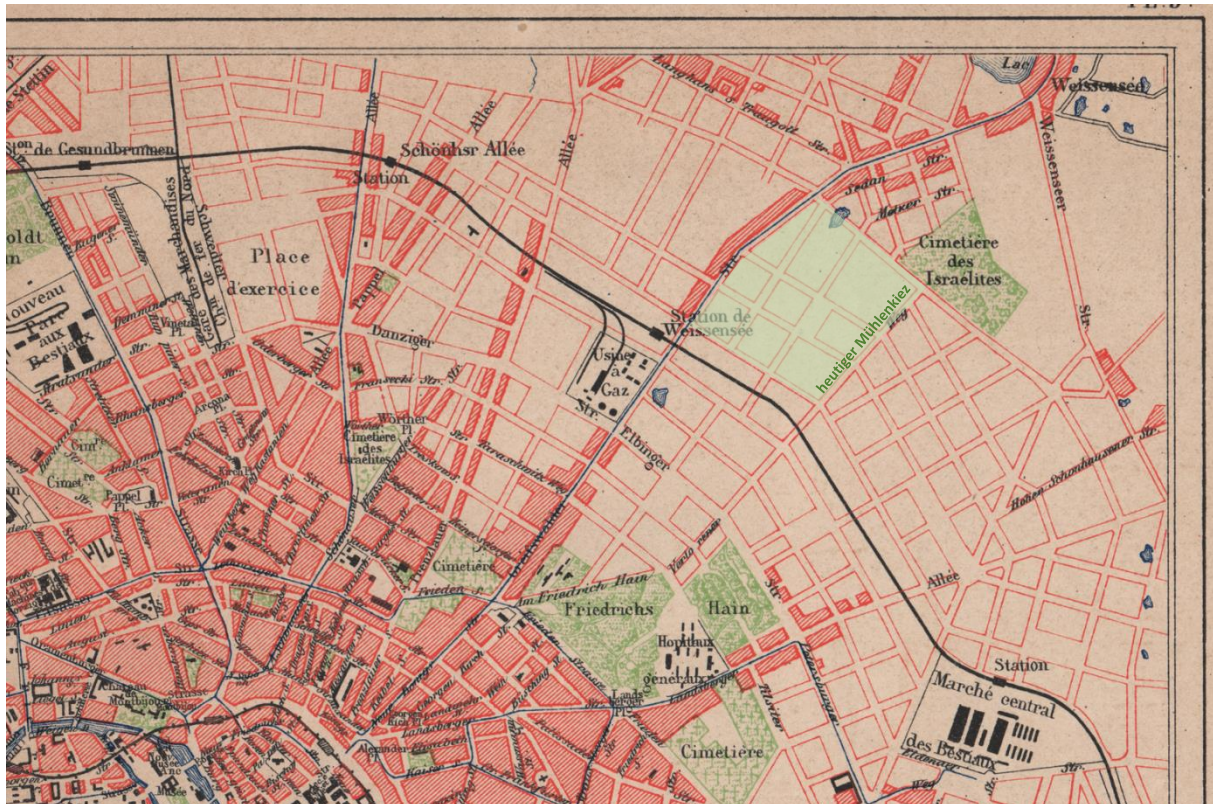
https://de.wikipedia.org/wiki/Berliner_Ringbahn; Pyxlyst

Situation und Entwicklung von Ring- und Straßenbahn in Prenzlauer Berg und Weißensee

Bereits 1875 wurde die Haltestelle Weißensee fertig gestellt. Diese versorgte zunächst die städtische Gasanstalt und lag westlich der Greifswalder Straße. 1889/1890 wurde der Bahnhof auf die Ostseite, dem heutigen Standort; verlegt.

1877, also nur 2 Jahre nach der Errichtung des Bahnhofs Weißensee; nahm die „Neue Berliner Pferdebahn“ auf der Strecke vom Alexanderplatz über die Greifswalder Straße zum „Schloss“ Weißensee ihren Betrieb auf. Sie löste die bereits seit 1873 bestehende Pferdeomnibuslinie auf der Greifswalder Straße ab.

Das „Schloss“ Weißensee war ein zu einer Vergnügungsstätte umgebautes Gutshaus am Weißen See und lag etwa zwischen Amalienstraße und Königchausee, heute Berliner Allee.



Bahnhof Weißensee westlich der Greifswalder Straße (Ringbahn Schwarz, Straßenbahn BLAU dargestellt) + zus. Eintragung **heutiger Mühlenkiez**

AUSZUG: *Plan de Berlin par V.A. Malte-Brun*
1883

Maßstab 1 : 43.000

Kartograph: Victor Adolphe Malte-Brun

Zeichner, Stecher: Gravé par Erhard

Hersteller, Verlag: J. Rouff et Cie. Editeurs

Herstellungsverfahren: Farblithographie

Blattgröße: 38 cm x 28 cm

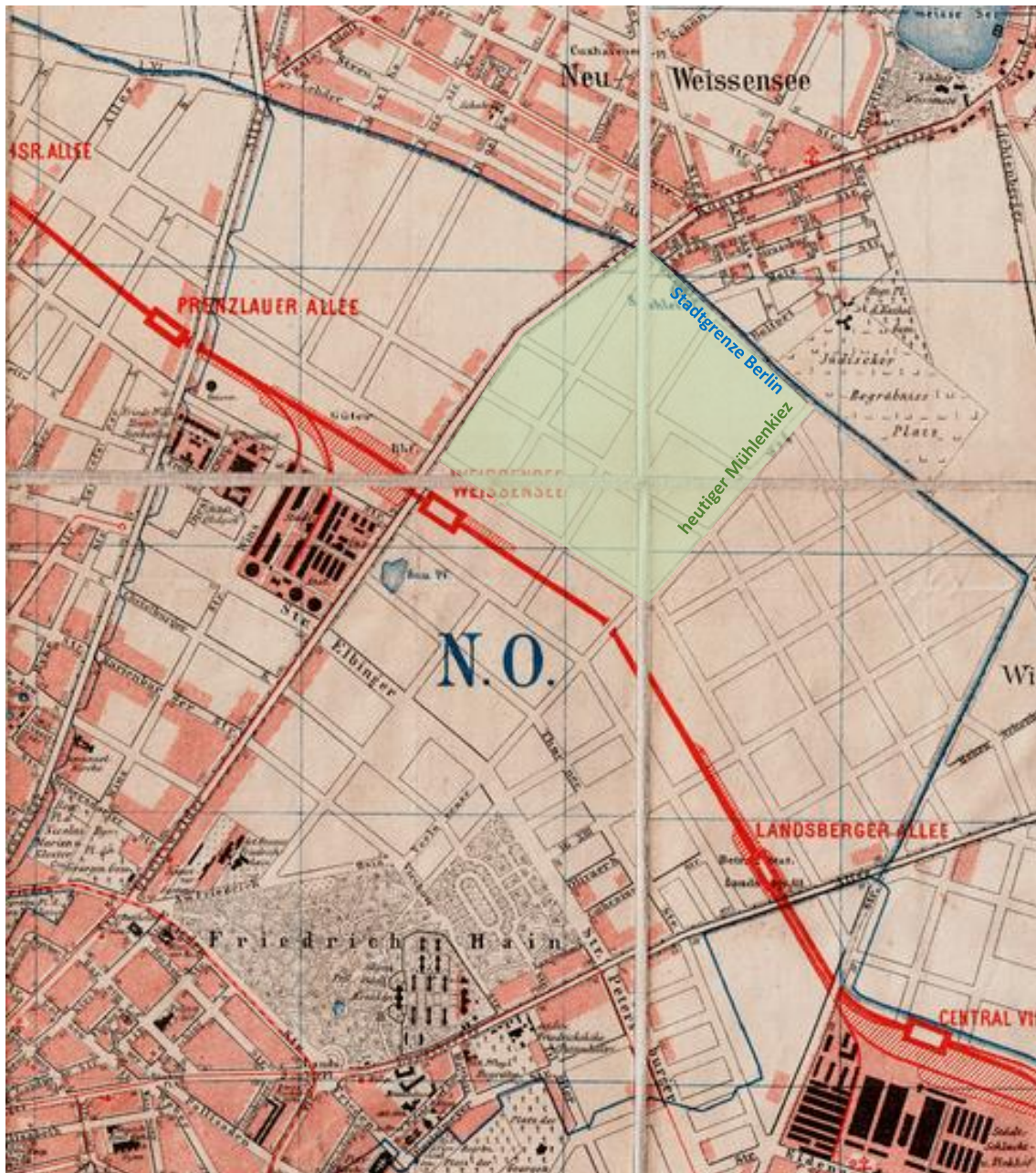
Schulz Nr. 879

Beschreibung:

Der Plan ist erschienen in "L'Allemagne Illustrée par V.A. Malte-Brun" und ist französisch und deutsch beschriftet.

Victor Adolphe Malte-Brun (1816 bis 1889) war ein französischer Geograph und Kartograph.

Quellenhinweise: Original, Berliner Stadtplansammlung



Bahnhof Weißensee östlich der Greifswalder Straße + zus. Eintragung **heutiger Mühlenkiez**

AUSZUG: *Plan von Berlin mit sämtlichen Vororten und vollständiger Stadt- und Ringbahn*
1896

Maßstab 1 : 17.777

Hersteller, Verlag: bearbeitet und herausgegeben von Julius Straube

Herstellungsverfahren: Farblithographie

Blattgröße: 81 cm x 65 cm

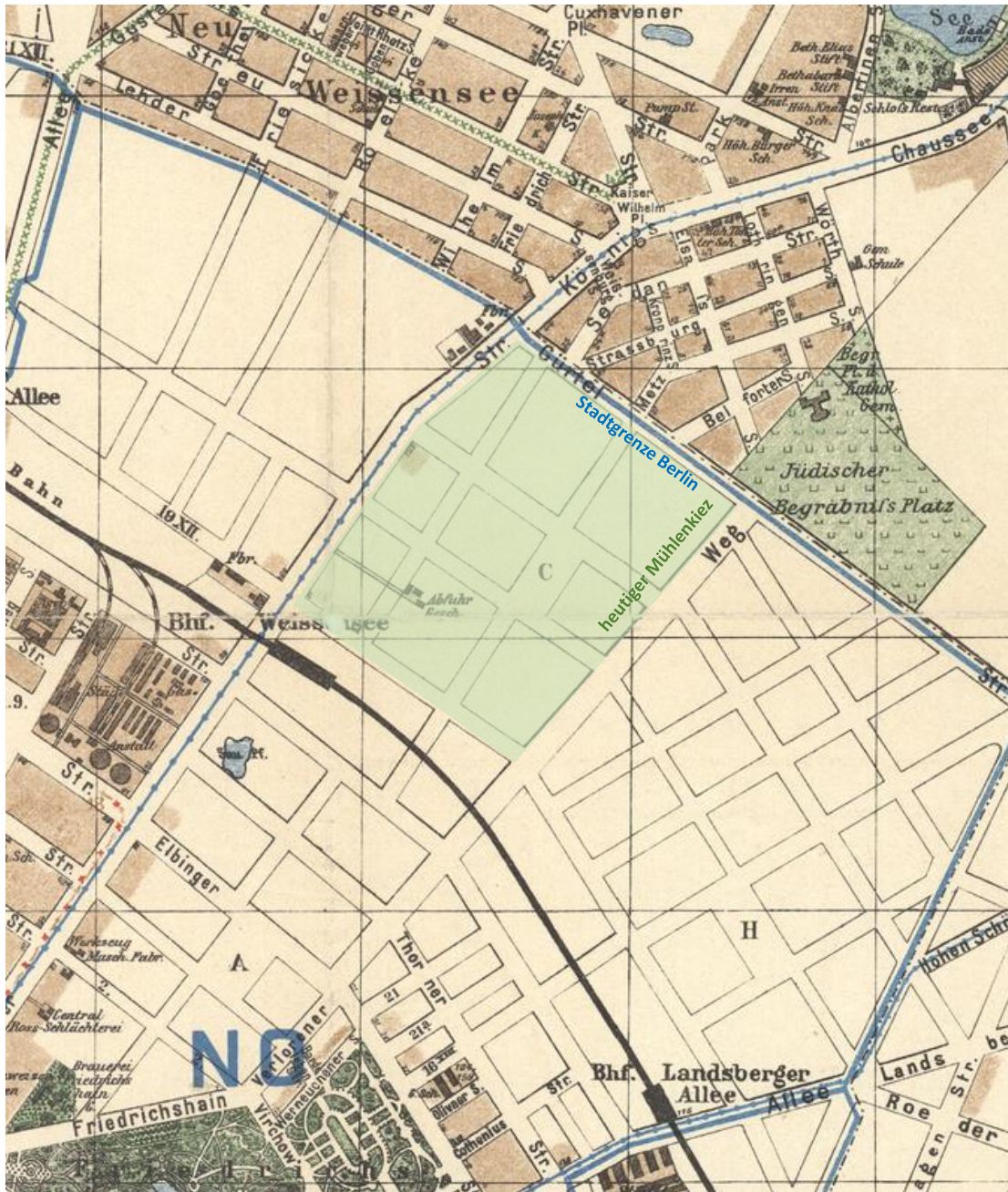
Schulz Nr. 1.133

Beschreibung:

Es handelt sich um einen auf Leinen aufgezogenen, in einen Buchdeckel gebundenen Plan, der sich dem Scannen etwas widersetzt hat, was an der Unschärfe links oben zu erkennen ist. Rechts unten im Plan sind die Gebäude der Gewerbeausstellung in Treptow eingezeichnet.

Quellenhinweise: Original, Berliner Stadtplansammlung

1900 wurde die „Neue Berliner Pferdebahn“ von der GBS („Große Berliner Straßenbahn AG“) übernommen und auch die Strecke nach Weißensee weiter betrieben.



+ zus. Eintragung **heutiger Mühlenkiez**

AUSZÜGE: **Großer Verkehrs-Plan von Berlin mit seinen Vororten** entworfen von Maraun, Verlag der Liebelschen Buchhandlung 1900

Maßstab 1 : 13.500

entworfen von Maraun

Verlag: Verlag der Liebelschen Buchhandlung Berlin Kurfürstenstr. 18.

Lith. u. Druck von Grack & Aron, Berlin S

Herstellungsverfahren: Farblithographie

Blattgröße: 100 cm x 81 cm

Schulz Nr. 1.217

Beschreibung:

Der Plan wurde herausgegeben als Beilage zum Adressbuch für Berlin und seine Vororte 1900.

Quellenhinweise: Original, Berliner Stadtplansammlung



*Pferdebahnwagen der Großen Berliner Pferde-Eisenbahn,
Baujahr 1885*



*Elektrischer Triebwagen Typ Alt-Berolina der Großen
Berliner Straßenbahn, Baujahr 1901*

Beide Fotos: https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_der_Stra%C3%9Fenbahn_in_Berlin ; Magadan

Die Große Berliner Straßenbahn AG begann ab Mai 1896 ihre Linien zu elektrifizieren. Dies erfolgte teilweise mit Akkumulatorenwagen und weiter mit Oberleitungen. 1902 wurden dann alle Strecken dieser Gesellschaft elektrisch über Oberleitungen betrieben.

Je nach der jeweiligen Eigentümerschaft und Liniennetzstruktur wurden die Straßenbahnen, die die Greifswalder Straße bis nach Weißensee befuhren, unterschiedlich nummeriert.

1900	18 (bis Danziger Str) , 41 (bis Weißensee)
1935	60, 62, 63
1947	60, (72 - bis zum Weißen See, von Langhansstraße)
1948	74, 174, (72 - bis zum Weißen See, von Langhansstraße)
1954	64 (bis Danziger Str.), 74, (3, 70, 72 - bis zum Weißen See, von Langhansstraße)
1957, 1967	74, (3, 70, 72 - bis zum Weißen See, von Langhansstraße)
1968	73, 74, (3, 70, 72 - bis zum Weißen See, von Langhansstraße)
1971	73, 75, (3, 70, 72 - bis zum Weißen See, von Langhansstraße)
1977-89	24, 28, (3, 70, 72 - bis zum Weißen See, von Langhansstraße)

Bau der Berliner Stadtbahn – hin zur „Stadt-Schnell-Bahn“ (S-Bahn)

Da die Ringbahn den stark anwachsenden Personenverkehr nicht alleine aufnehmen konnte, wurde von 1875 bis 1882 die Berliner Stadtbahn gebaut. Sie verband den Schlesischen Bahnhof (heute Ostbahnhof) mit dem Bahnhof Charlottenburg. Um möglichst wenige Bestandsgebäude abzureißen, führte die Trasse zu großen Teilen auf dem Berliner Festungsgraben, der dazu zugeschüttet wurde. Das erklärt auch die geschlängelte Linienführung.

1902 fuhr aber die Ringbahn und die Stadtbahn noch mit Lokomotiven, wobei - bis auf wenige Ausnahmen - die Ring- und Stadtbahn bereits 4-gleisig ausgebaut worden war und nun umfänglich Personen- und Güterverkehr realisieren konnte.

Bereits 1912/13 gab es diverse Vorschläge zur Elektrifizierung der Ringbahn, Stadtbahn und den Vorortbahnen (heute alle im S-Bahnnetz integriert). So wurden auf den Vorortbahnen, der Stadtbahn und der Ringbahn 1911 insgesamt 328,3 Millionen Fahrgäste gezählt, das entsprach knapp 1 Million Fahrgäste pro Tag! Diesem dem wachsenden Transportvolumen der Reisenden und der zunehmenden die Ruß- und Rauchbelastung der Stadt musste Rechnung getragen werden.

Nach der ersten Elektrifizierung der nördlichen Vorortbahnen nach Bernau bzw. Oranienburg wurden ab 1926/28 die restlichen Anlagen elektrifiziert. Ab dem 01.02.1929 wurde auch der Bahnhof Weißensee über die Ringbahn elektrisch angefahren.

Im Dezember 1929 wurden die drei Bahnbereiche (Ringbahn, Stadtbahn und Vorortbahnen) zur „Stadt-Schnell-Bahn“ zusammengefasst und mit dem S-Bahn-Signet gekennzeichnet.

S-Bhf.- Weißensee/S-Bhf. Greifswalder Str./ S-Bhf. Thälmannpark

Nach dem 2. Weltkrieg wurde der Bahnhof Weißensee 1946 in S-Bahnhof Greifswalder Straße umbenannt. Infolge der deutschen Teilung war auch die Ringbahn ab 1961 geteilt. Ab 1990 wurden die gekappten und in „Westberlin“ veränderten Linienführungen wieder um- und ausgebaut, so dass der Ring seit dem 15.06.2002 wieder umlaufend befahrbar ist.

Nach Abschluss der Arbeiten im Neubaugebiet auf dem Gelände der ehemaligen städtischen Gasanlagen (heute: Thälmannpark) wurde der Bahnhof Greifswalder Straße, im April 1986 in S-Bahnhof Ernst-Thälmann-Park umbenannt. Eine Rückbenennung in S-Bahnhof Greifswalder Straße erfolgte im Mai 1993. Diesen Namen trägt er bis heute.

Weiterführende Links:

<https://www.berliner-stadtplansammlung.de/>

<https://sbahn.berlin/aktuelles/artikel/150-jahre-ringbahn-der-jubilaeumszug/>

<https://sbahn.berlin/das-unternehmen/unternehmensprofil/die-historie-der-berliner-s-bahn/>

https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Berlin_Greifswalder_Stra%C3%9Fe

https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_der_Berliner_S-Bahn#Die_Elektrisierungsvorlage_von_1912/1913

https://de.wikipedia.org/wiki/Berliner_Ringbahn

https://de.wikipedia.org/wiki/Berliner_Stadtbahn

https://de.wikipedia.org/wiki/Gro%C3%9Fe_Berliner_Stra%C3%9Fenbahn

https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_der_Stra%C3%9Fenbahn_in_Berlin