



Inhalt

Grußwort	6
Vorwort	8
1. Ideen und Planung	10
Die Nord-Süd-Verbindungsbahn als zweite Stadtbahn	10
Grundsätzliche Entwurfsentscheidungen	13
2. Der Bau 1934–1939	16
2.1 Vorbereitung, Baubeginn, Bauablauf	16
Bautechnische Herausforderungen	16
Der Baubeginn	25
Der Bauablauf	26
2.2 Die Bahnhöfe Humboldtthain und Bornholmer Straße ...	29
2.3 Der Nordabschnitt	32
Das Projekt	32
Die Spreeunterquerung	35
Die erste Baugrube	40
Der Stettiner S-Bahnhof	42
Der Bahnhof Oranienburger Straße	50
Der Bahnhof Friedrichstraße	52
Der Bahnhof Unter den Linden	64
Die Strecke Stettiner Bf—Unter den Linden geht in Betrieb	69

2.4 Der Südabschnitt	76
Die Kreuzung mit dem Landwehrkanal	78
Der Einsturz der Baugrube am Brandenburger Tor	82
10 Blickwinkel – Potsdamer Platz und Umgebung	89
Der Bahnhof Potsdamer Platz	100
Der Bau des S-Bahnhofs Potsdamer Platz	106
Die Gestaltung des S-Bahnhofs Potsdamer Platz	116
Pläne für die Welthauptstadt	122
Geheimnisvolle Tunnel vor dem Reichstag – U-Bahnprojekte in Nachbarschaft der Nordsüd-S-Bahn	125
Der Anhalter S-Bahnhof	128
Baumaßnahmen südlich des Landwehrkanals	139
Der Bahnhof Großgörschenstraße	142
Der Bahnhof Kolonnenstraße	143
Eröffnung und Bilanz	150
Fazit	153
Die Nordsüd-S-Bahn in Presse, Film und Kunst	154
3. Die Nordsüd-S-Bahn im Zweiten Weltkrieg ...	160
Bauliche Veränderungen seit Kriegsbeginn	160
Die Folgen des Luftkrieges	160
Luftschutz an der Nordsüd-S-Bahn	165
Bunker im Umfeld	167

4. Fahrzeuge – Stromversorgung – Signale	170
Fahrzeuge	170
Die Stromversorgung	175
Signal- und Sicherungsanlagen	184
5. Sprengung und Wiederaufbau	187
Die Sprengung 1945	187
Der Wiederaufbau	192
Zeittafel zur Wiederherstellung des Nordsüd-S-Bahntunnels	216
6. Der Tunnel im geteilten Berlin	218
6.1 Politik im Tunnel	218
6.2 Die Folgen des Mauerbaus	228
Das S-Bahnbetriebswerk Stettiner Bahnhof/Nordbahnhof	238
Betreiberwechsel: die S-Bahn kommt zur BVG	244
7. Die Nordsüd-S-Bahn nach dem Fall der Mauer	248

8. Die Nordsüd-S-Bahn und die Stadt	260
S-Bahnhof Bornholmer Straße	260
S-Bahnhof Gesundbrunnen	261
S-Bahnhof Humboldtthain	262
S-Bahnhof Nordbahnhof	263
S-Bahnhof Oranienburger Straße	265
S-Bahnhof Friedrichstraße	266
S-Bahnhof Unter den Linden	267
S-Bahnhof Potsdamer Platz	268
S-Bahnhof Anhalter Bahnhof	270
S-Bahnhof Yorckstraße und Yorckstraße (Großgörschenstraße)	271
S-Bahnhof Julius-Leber-Brücke (Kolonnenstraße)	272
9. S 21 – die zweite Nordsüd-S-Bahn	274
Anhang	280
S-Bahn-Netzplan 15. Juli 1939	280
Verzeichnis der Betriebsstellen an der Nordsüd-S-Bahn, Straßennamen, Zeittafel 1933–1992	281
Tabellarische Zusammenstellung von Baumaßnahmen nach der deutschen Wiedervereinigung (Auszug)	282
Literaturverzeichnis	283

Impressum

Herausgeber Berliner S-Bahn-Museum
Autor Dr. Michael Braun
Redaktion Dr. Michael Braun, Udo Dittfurth, Mathias Hiller (Chefredakteur), Dieter Kaddoura, Sami Kaddoura, Karsten Seifert, Oliver Zauritz
Produktion und Gestaltung Mathias Hiller Verlagsservice in Zusammenarbeit mit Sami Kaddoura Medienproduktion
Bildnachweis Die Angaben finden sich bei den Bild-dokumenten. Die Liste der Autoren- und Anbieterkürzel steht auf Seite 9.

Titelbild Im S-Bahnhof Potsdamer Platz steht ein Zug der Baureihe 481/482 zur Abfahrt nach Blankenfelde bereit. Pylone mit dem S-Bahnzeichen weisen an der Oberfläche Fahrgästen den Weg. Fotos (2008, 1939): Gregor Brandler, bpk Berlin/Herbert Werner. Montage: Sami Kaddoura
Druck Oktoberdruck, Berlin-Friedrichshain
Verlag und Vertrieb Gesellschaft für Verkehrspolitik und Eisenbahnwesen (GVE) e.V. | info@gve-verlag.de | www.gve-verlag.de
ISBN 978-3-89218-112-5
 © 2008 GVE. Alle Rechte vorbehalten.



Potsdamer Platz,
Blick zur Bellevuestraße

1940 markiert der Pylon mit dem S-Bahnzeichen werbewirksam den Eingang der jungen Nordsüd-S-Bahn. Auf dem Platz geht es wegen der Treibstoffknappheit nicht mehr so geschäftig zu, wie noch ein Jahr zuvor. Im Hintergrund das Columbushaus, errichtet 1931/32 im Auftrag der Firma Wertheim.

1945 steht in demselben S-Bahnzugang eine dunkle Brüche – die unterirdische Strecke ist seit dem 2. Mai durch die Sprengung der Tunneldecke unter dem Landwehrkanal überflutet. Das Columbushaus im Hintergrund hat den Krieg beschädigt überstanden und wird bis 1953 genutzt.

2008 zeigt der Pylon wie eh und je den Weg zum S-Bahnhof. Nur der Potsdamer Platz hat sich völlig verändert. Das Columbushaus gibt es lange nicht mehr. An dessen Stelle erhebt sich das Beisheim-Center.
 Fotos: Bildarchiv Preußischer Kulturbesitz/Benno Wundshammer (1940), Sammlung Berliner S-Bahn-Museum, Oliver Zauritz