

Stadtleben » Geschichte » Berliner U-Bahn-Geschichte: Besondere Ereignisse aus 120 Jahren



10.04.2025 - 16:20 Uhr

Geschichte

Berliner U-Bahn-Geschichte: Besondere Ereignisse aus 120 Jahren

Die Berliner U-Bahn nahm ihren Ursprung im Jahr 1880, als der Unternehmer Werner Siemens plante, in Berlin eine Hoch- und Untergrundbahn zu bauen. Bereits im Jahr 1902 eröffnete die erste Strecke des Kleinprofilnetzes zwischen Warschauer Straße und Gleisdreieck. Schnell erfolgte die Expansion: Das Streckennetz wurde weiter ausgebaut und während des Deutschen Kaiserreichs schnell von zahlreichen Berliner:innen genutzt. Doch der Zweite Weltkrieg hinterließ tiefe Spuren, auch bei der Berliner U-Bahn. Ebenso die Teilung der Stadt in Ost und West. Wir erzählen von den Anfängen und zeigen euch besondere Ereignisse, die sich in mehr als 120 Jahren Berliner U-Bahn-Geschichte zugetragen haben.

Die Anfänge der Berliner U-Bahn: Die älteste Strecke führt seit 1902 über das Schlesische Tor



Nachdem die Einwohneranzahl in Berlin seit Gründung des deutschen Kaiserreiches rasant angestiegen war, begann Siemens im Jahr 1896 mit den ersten Bauarbeiten für ein U-Bahn-Netzwerk. Sechs Jahre später, im Jahr 1902, präsentierte die „Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen“ die erste U-Bahn-Stammstrecke, die die Berliner:innen vom Stralauer Tor über das Schlesische Tor bis zum [Potsdamer Platz](#) beförderte. Besonders positiv gestimmt war die Bevölkerung vom Schlesischen Tor – und das nicht nur weil der Bahnhof ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt war.

Ganz im Sinne des damaligen Zeitgeistes designten die Architekten Hans Grisebach und Georg Dinklage den Bahnhof im historischen Stil und zahlreiche Elemente der Neorenaissance schmückten die Fassade. In einer großräumigen Aufenthaltshalle konnten die Fahrgäste im Restaurant „Torkrug“ residieren oder ein Stück Kuchen in der ansässigen Konditorei bestellen. [Der U-Bahnhof Schlesisches Tor gehört bis heute zu den schönsten U-Bahnhöfen Berlins.](#)

Die Hochbahn-Katastrophe am Gleisdreieck im Jahr 1908

Die Hochbahn-Katastrophe am Gleisdreieck im Jahr 1908 ist bis heute die schlimmste in der Geschichte der U-Bahn. Foto: Wikimedia/Gemeinfrei

Warum eigentlich „Dreieck“? Denn ein Gleisdreieck war dieser Knotenpunkt nur so lange, wie er gar kein Bahnhof war. Als die Züge der ersten U-Bahnlinie auf den Hochbahnstrecken nur durchauschten, eben aus drei Richtungen, auf einer Ebene. Bis es krachte. Im September 1908 kam es zur bisher schlimmsten Katastrophe in der Geschichte des Berliner Nahverkehrs: Zwei Züge, einer aus dem Norden vom Leipziger Platz, der andere aus dem Westen von der Bülowstraße, fuhren ins Unglück, nachdem ein Triebwagenführer das für ihn gültige Signal übersah.

Die Züge kollidierten, woraufhin einer entgleiste und ein Waggon zehn Meter hinabstürzte. Beim Aufprall wurde er von seinem 17 Tonnen schweren Fahrgestell platt gedrückt. 18 Fahrgäste starben, 21 wurden verletzt. Nur mühselig konnte die Feuerwehr die nachfolgenden Waggons vor dem Absturz sichern und das erdrückende Fahrgestell mit einer Winde anheben. Für viele kam die Hilfe zu spät.

Berliner U-Bahn-Geschichte: Der Alexanderplatz war bis 1926 der dunkelste U-Bahnhof Berlins



Über den U-Bahnhof Alexanderplatz rollten in den 1920er-Jahren neben U-Bahnen auch Dampflokomotiven. Foto: Wikimedia/Sludge G

Als der U-Bahnhof [Alexanderplatz](#) im Jahr 1913 in Betrieb genommen wurde, war er eine Haltestelle für die vom Potsdamer Platz nach Pankow verlängerte Linie A. [Alfred Grenander \(1863–1931\)](#), ein schwedischer Architekt, der rund 70 U-Bahn-Stationen in Berlin gestaltete, war auch für das Design des Alexanderplatzes verantwortlich. In der Farbfolge der U-Bahnhöfe, die mit Grün für den Leipziger Platz (heute Potsdamer Platz) beginnt, erhält der U-Bahnhof Alexanderplatz ein dunkles Rot – bis heute auf dem Bahnsteig der [U2](#) zu sehen. Im Jahr 1926 muss der Bahnhof zum ersten Mal mal saniert werden, denn die Hallen wurden nicht nur von der damaligen Stadtbahn genutzt, auch rußige Dampflokomotiven rauschten über die Gleise und ließen die unterirdischen Wände des Bahnhofes Tiefschwarz werden. Der im Volksmund „dunkelste Bahnhof Berlins“ erhielt daraufhin eine komplett neue Halle.

Am Hermannplatz gab es 1927 die erste Rolltreppe im U-Bahnhof

Die U-Bahnstation Hermannplatz zwei Jahre nach der Eröffnung im Jahr 1926. Foto: Archiv Axel Mauruszat

Der U-Bahnhof Hermannplatz beeindruckt vor allem mit der imposanten, leuchtend gelben Bahnhofshalle der Linie U7. Mit dem öffentlichen Nahverkehr lässt sich [der Hermannplatz](#), [der eine lange Geschichte hat](#), seit April 1926 erreichen, denn ab dato war der Platz auch mit Berlins U-Bahn-Netz verbunden. Den ersten Bahnsteig konnten Fahrgäste nutzen, um den ersten Abschnitt Hasenheide-Bergstraße der Linie von [Wedding](#) bis nach [Neukölln](#) zu



Die Eröffnung der Linie U8 lies den U-Bahnhof Hermannplatz zum Umsteigebahnhof werden – und hielt eine hochtechnologische Neuheit für die Berliner bereit: Die Architekten Alfred Grenander und Alfred Fehse ließen zum ersten Mal im Berliner U-Bahnnetz Rolltreppen installieren. Eine echte Sensation in den 1920er-Jahren, denn der Siegeszug der Rolltreppe hatte in Berlin gerade erst begonnen. Die erste Berliner Rolltreppe wurde im Vorjahr im Warenhaus Tietz in der Leipziger Straße eingeweiht, die zweite im Sommer 1926 im Berliner Lunapark. Auf U- und S-Bahnhöfen mussten die Berliner laufen – nur wer am Hermannplatz umstieg, konnte sich mit den neuen Fahrtreppen vertraut machen.

Queere Clubkultur und bunte Straßenfeste am Nollendorfplatz

Das Eldorado an der Motzstraße/Ecke Kalckreuthstraße war in ganz Berlin bekannt. Foto: Bundesarchiv Bild/Wikimedia Commons/CC-BY-SA 3.0

Der U-Bahnhof Nollendorfplatz entstand in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und war bereits in den 1920er-Jahren als Treffpunkt der queeren Community bekannt und auch sonst hat der Nollendorfplatz eine lange Geschichte. Rund um den Bahnhof konnten sich Menschen in Bars und Clubs wie dem Travestielokal „Eldorado“ vergnügen, ohne sich vor Anfeindungen und Übergriffen fürchten zu müssen. Während des Nationalsozialismus wurden viele der von Homosexuellen frequentierten Lokale geschlossen, oder von Razzien heimgesucht. Bis heute erinnert eine Gedenktafel an der Südseite des U-Bahnhofs an diese Verfolgung. Sie trägt den Schriftzug „Totgeschlagen – Totgeschwiegen – Den homosexuellen Opfern des Nationalsozialismus“.

Während des 2. Weltkrieg wurde die große Glaskuppel des Nollendorfplatz vollständig zerstört. Als die Berliner U-Bahn im Jahr 2002 ihr 100-jähriges Jubiläum feierte, erhielt der Hochbahnhof als Geburtstagsgeschenk seine zerstörte Kuppel zurück. Die Gegend ist sich treu geblieben: Unseren Guide für das queere Schöneberg findet ihr hier.

Der nach 1945 verschwundene U-Bahnhof Osthafen in Friedrichshain



Der U-Bahnhof Osthafen hieß bis 1924 noch Stralauer Tor und befand sich nur wenige hundert Meter von den Bahnhöfen Warschauer Straße und Schlesisches Tor entfernt. Foto: [Wikimedia Commons/Gemeinfrei](#)

Den U-Bahnhof Osthafen sucht man vergeblich auf dem Streckenplan. Als einer der ersten Bahnhöfe der Berliner U-Bahn wurde der Osthafen, der bis 1924 noch Stralauer Tor hieß, am nordöstlichen Ende der Oberbaumbrücke in Friedrichshain errichtet. Nur wenige hundert Meter vom Bahnhof Warschauer Straße und Schlesischem Tor entfernt. Welcher Architekt für die Ausgestaltung des Bahnhofs verantwortlich war, ist nicht bekannt, der Entwurf entstammte jedoch dem Baubüro von Siemens. Optisch glich der Osthafen einer Kombination aus den Bahnhöfen Prinzenstraße und Görlitzer Bahnhof. Bei einem Luftangriff, der während des zweiten Weltkriegs im März 1945 Berlin traf, wurde der U-Bahnhof völlig zerstört und als einziger Bahnhof in Berlin nach Kriegsschäden nicht wieder aufgebaut, sondern abgerissen. [Mehr verschwundene Bahnhöfe in Berlin findet ihr hier.](#)

Die nie fertig gestellte U-Bahnlinie U10 in Berlin

Am Innsbrucker Platz wurden ab Mitte der 1960er-Jahre bereits erste Baumaßnahmen für die Linie U10 vorgenommen. Foto: Imago/Jürgen Heinrich

Eine U-Bahnlinie von Lankwitz quer durch Berlin über den Potsdamer Platz und Alexanderplatz bis nach Weißensee? Das sind Pläne, die nie endgültig realisiert wurden, denn die U-Bahnlinie U10 wurde bis heute nicht fertiggestellt. Als der Berliner Senat im Jahr 1955 den 200-km-Plan für die Berliner U-Bahn erstellte, der das Streckennetz der Hauptstadt auf diese Größe anwachsen lassen sollte, wurde die Linie U10 geplant. Während erste Baumaßnahmen im U-Bahnhof Alexanderplatz für den Bau vorbereitet wurden, begann es erst Ende der 1960er-Jahre konkret zu werden mit dem Neubauprojekt, allerdings nur im



zum jenseitigen unterirdischen U-Bahnhof für die U10 angelegt – aber nie fertiggestellt. Letztlich wurde aus dem Projekt nichts, denn Straßenbahnen und S-Bahnen sollten zum Hauptverkehrsträger ausgebaut werden, und für den Bau von unterirdischen Schnellbahnen fehlte das Geld. Bis heute diskutiert die Politik um den Weiterbau der U-Bahnlinie 10.

Der U-Bahnhof Stadtmitte wurde ab 1961 zum Geisterbahnhof

Während der Teilung Berlins wurden so einige Stationen zu Geisterbahnhöfen, darunter auch der U-Bahnhof Stadtmitte.
Foto: Imago/Rolf Zöllner

Die Namensgebung vom U-Bahnhof Stadtmitte änderte sich im Laufe der Jahrzehnte mehrmals: Zur Eröffnung im Jahr 1908 hieß er Friedrichstraße, 1924 wurde der gesamte Bahnhof in Friedrichstadt umbenannt und im Jahr 1936 erhielt er seinen heutigen Namen Stadtmitte. Nach dem Zweiten Weltkrieg befand sich der U-Bahnhof im Sowjetischen Sektor, den Zugverkehr beeinträchtigte das nicht, die Bahnen rollten wie gewohnt weiter. Das änderte sich schlagartig mit dem [Bau der Mauer im Jahr 1961](#): Die damalige Linie C (heute U6) wurde durch die Teilung der Stadt zu einer reinen West-Berliner Strecke. Die Züge, die sich bei der Durchfahrt unter Ost-Berlin bewegten, hielten nicht mehr und der Bahnsteig der Station Stadtmitte wurde zum streng bewachten Geisterbahnhof. Erst infolge der politischen Wende im Jahr 1989 wurde der Bahnhof im Juli 1990 mit beiden Bahnsteigen wiedereröffnet.

Der 1977 eröffnete U-Bahnhof Pankstraße hat einen Atomschutzbunker



Der U-Bahnhof Pankstraße in Wedding beherbergt Schutzräume, die in Katastrophenfällen von mehr als 3000 Menschen genutzt werden können. Foto: [Wikimedia](#)/René Krüger

In großen Städten wie London sind U-Bahnhöfe nicht nur Orte, an denen die Bevölkerung von einer Station zur Nächsten befördert wird, sie sollen auch vor Katastrophen schützen. In Berlin ist das anders, hier wurden die U-Bahnhöfe nicht tief genug gebaut, oftmals liegen sie nur wenige Meter unter der Straßenoberfläche. Schutz, der in Katastrophenfällen benötigt werden könnte, bieten sie nur selten. Doch es gibt Ausnahmen: Der U-Bahnhof Pankstraße, der mit seinen dunkelbraunen länglichen Fliesen, den silberfarbenen Stützpfeilern und silberfarbenen Wandgestaltungen ganz im Stil der 70er-Jahre von dem [Architekt und U-Bahn-Visionär Rainer Gerhard Rümmler](#) designt, und im Oktober 1977 eröffnet wurde, ist besonders ausgetüftelt.

Denn die Station wurde als Mehrzweckanlage gebaut, der Bahnsteig sowie angrenzende Räume können als Schutzraum in Kriegs- und Katastrophenfällen genutzt werden. Mehr als 3000 Personen könnten sich hier aufhalten. Neben Sanitärräumen, einer Notküche und einer Frischluftversorgung mit Filtern, gibt es sogar einen unterirdischen Atomschutzbunker.

Im Tunnel der U8 flüchtete im Jahr 1980 eine Familie aus der DDR



Die Linie U8 verbindet nicht nur den Norden mit dem Süden der Stadt. Der U-Bahn-Track erzählt auch eine Fluchtgeschichte aus der DDR. Grenzen, die Berlin einst teilten, waren nicht nur im oberen Stadtbild markiert, auch unterirdisch wurden sie aufgestellt. Einer dieser Grenzabschnitte verlief unter der Spree zwischen den U-Bahn-Stationen Jannowitzbrücke und Heinrich-Heine-Straße. An geschlossenen Geisterbahnhöfen, auf denen Soldaten die leeren Bahnsteige bewachten, rollten die Bahnen vorbei. Doch der 865 Meter lange Waisentunnel, der sich zwischen den beiden Stationen befand und an den U8 Tunnel grenzte, blieb unbewacht. Etwas, das der aus Ost-Berlin stammende Dieter Wendt wusste.

Am 8. März 1980 floh der damals 28-jährige per Anhalter mit seiner Familie von Ost- nach West-Berlin, nachdem sie vom U-Bahnhof Klosterstraße in den Waisentunnel Richtung U8 geklettert waren. Als eine U-Bahn Richtung Leinestraße vorbeifuhr, legte Wendt die Fahrsperre auf Halt, die Bahn hielt und die Tür der Fahrerkabine ging auf. „Wir möchten mit“, sagte Wendt. „Rein und hinlegen“, antwortete der Fahrer. Auf dem Bauch liegend, damit die Grenzposten im geschlossenen U-Bahnhof Heinrich-Heine-Straße nichts merken konnten, schaffte es die Familie tatsächlich in den Westen zu flüchten.

Berliner U-Bahn-Geschichte: Türkischer Basar im U-Bahnhof Bülowstraße

Ein Markt, bei dem ausgemusterte U-Bahnwagen als Verkaufsfläche dienten, gab es neben der Bülowstraße auch am Nollendorfplatz. Foto: BVG-Archiv

Eine kuriose Geschichte hat auch der U-Bahnhof Bülowstraße zu bieten. Als der Bau der Berliner Mauer im Jahr 1961 Menschen aus der DDR von heute auf morgen daran hinderte, in West-Berliner Betrieben zu arbeiten, übernahmen Gastarbeiter:innen, die vor allem aus der Türkei stammten, in der Folgezeit ihre Jobs. Auch Bahnverbindungen, die Ost mit Westberlin verbanden, wurden gekappt. So etwa der U-Bahnhof Bülowstraße, der für mehr als 20 Jahre geschlossen blieb. Doch zum Geisterbahnhof wurde die Station nicht: Die wachsende türkische Community nutzte die U-Bahn-Station ab 1980 als einen ihrer wichtigsten Treffpunkte und in dem stillgelegten Hochbahnhof etablierte sich ein Türkischer Basar.

In zahlreichen Läden und ausgemusterten U-Bahn-Wägen fanden sich türkisches Essen, Juweliere, Plattenläden und kleine Teestuben, es wurde Musik gespielt, ein kleines Stück Heimat für die türkische Community. Nachdem die Reaktivierung der Hochbahnstrecke beschlossen war, musste der Basar im April 1991 wieder schließen. Seit November 1993 rollen dort wieder Züge, die den Osten mit dem Westen der Stadt verbinden.



Die riesigen Hallen des U-Bahnhof Bundestag wurden während eines Baustopps als Drehort für Hollywood-Blockbuster genutzt. Foto: Imago/McPHOTO

Der Rohbau für den U-Bahnhof Bundestag war zwar schon im Jahr 1994 ausgebaut, doch weil Berlin zu dieser Zeit unter einem akuten Finanzmangel litt, verhängte der Senat einen Baustopp für die Strecke zwischen Hauptbahnhof und [Brandenburger Tor](#). Eine unbenutzte Geister-Station wurde die unterirdische Betonwüste im [Berliner Regierungsviertel](#) trotzdem nicht, denn Hollywood meldete sich. Während des Baustopps wurde die 3000 Quadratmeter große Halle mit den vielen Betonsäulen zur Filmkulisse: Szenen für den Horror-Blockbuster „Resident Evil“ (2002) wurden hier gedreht, ebenso für die Science-Fiction-Filme „Æon Flux“ (2005) und „Equilibrium“ (2002). Außerdem feierte Robbie Williams 2003 im U-Bahnhof Bundestag eine Untergrundparty, 2004 rasten dort Karts um die Wette und die Neuköllner Oper widmete Angela Merkel sogar eine „Nationaloper“ im Bahnhof. Mehr als zehn Jahre nach Beginn der Planung wurde der U-Bahnhof Bundestag im August 2009 in Betrieb genommen.

Mehr zum Thema

Ihr seid U-Bahn-Fans? [U-Bahnlinien in Berlin – Die Stadt von unten auf neun Strecken entdecken](#). Ihr wollt mehr über weitere Stationen erfahren? Wir stellen die U-Bahn-Linien [U1](#), [U3](#), [U4](#), [U5](#) und [U9](#) auf ganzer Länge vor. Auch die Berliner S-Bahn ist schon viele Jahrzehnte alt: [Zum 100. Geburtstag haben wir mit S-Bahn-Experte Karsten Risch gesprochen](#). Wir begeben uns auf die Spuren der Stadtgeschichte: [Unsere historischen Artikel über berühmte Straßen in Berlin findet ihr hier](#). Faszinierende Zeugnisse der Geschichte sind auch [diese 12 historischen Karten Berlins](#). Alles zu Berlins Vergangenheit findet ihr in unserer [Geschichts-Rubrik](#).

NEWSLETTER

☐ Ich möchte euren Newsletter erhalten und akzeptiere die [Datenschutzerklärung](#). Ihr könnt den Newsletter jederzeit abbestellen und eure Einwilligung widerrufen. Wir verwenden

10.04.2025 - 16:20 Uhr
von Leonie Kratz

Weitere interessante Artikel

- Seelower Höhen: Auf den Spuren des Blutbads
- Jugend im Ost-Berlin der 1980er: FDJ, Boheme und Hausbesetzer
- Ausstellung zeigt verschollene Fotos der letzten Kriegswochen
- Gendarr
flanieri