

# Inhalt

<i>Siegfried Kracauer: Proletarische Schnellbahn (1930)</i>	8
Vorwort	9
<b>I. DER HOCH- UND UNTERGRUNDBAHNHOF NOLLENDORFPLATZ:</b>	
Eine kleine Geschichte des Berliner elektrifizierten Nahverkehrs bis zum Ende des Ersten Weltkriegs	15
Die erste Hochbahnstrecke der Siemens & Halske AG (1896–1902): Vom Monument der jungen Elektrotechnik zur historischen Aussöhnung von Ingenieur und Architekt	17
Die Alternative für die reichen Stadtgemeinden: Die unterirdische Führung der Strecken am Beispiel der ›Schöneberger Bahn‹ (1908–10)	22
Die Ausweitung des Liniensystems durch die Hochbahngesellschaft in die Stadtmitte und ihre Folgen: Der Bau der ›Entlastungsstrecke‹	29
Die Problematik des Berliner Nahverkehrssystems bis in die Zwanziger Jahre: Die Vielfalt der Betreibergesellschaften	30
Die Planungsgeschichte der ›GN-Bahn‹ (Gesundbrunnen – Neukölln) der AEG-Schnellbahn AG	33
<b>II. BERLINER NAHVERKEHRSARCHITEKTUR DER ERSTEN HÄLFTE DER ZWANZIGER JAHRE</b>	39
Sparprojekte in den ersten Jahren nach dem Ersten Weltkrieg: Die Vollendung der Nordsüdbahn (Seestraße – Neukölln/Tempelhof)	40
Alfred Grenander (1863–1931): Architekt der Hochbahngesellschaft, Architekt der Nordsüdbahn AG, Architekt der BVG	46
Die Fertigstellung des U-Bahnhofs ›Nollendorfplatz‹ nach 1925	52

<b>III. LICHT UND FARBE: Die architektonische Gestaltung der Berliner U-Bahnhöfe der Zwanziger Jahre</b>	59
Leitsysteme, Mobiliar und Werbung als weitere gestaltende Elemente der Bahnhöfe	60
Licht	69
Farbige Baukeramik in der Architektur der Zwanziger Jahre	72
<b>IV. DER STÄDTEBAULICHE ASPEKT: Die Stadt Berlin in der Weimarer Republik und ihr Stadtverordneter für Verkehr Ernst Reuter</b>	99
Die Berliner Kommunalwirtschaft in der Weimarer Republik und der Weg zur Gründung der ›Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft‹	101
Die Schnellbahnbauten als »Pioniere der städtebaulichen Erneuerung«: Das Wirken der beiden sozialdemokratischen Stadträte Ernst Reuter und Martin Wagner für das ›Neue Berlin‹	105
Städtische Bauprojekte in Berlin im Rahmen der Kommunalisierung in der Zwischenkriegszeit	110
Das Schnellbahnprojekt ›Gesundbrunnen – Neukölln‹ unter städtischer Leitung: Die Abänderungen der Vorkriegsplanungen der AEG	124
<b>V. DIE U-BAHNLINIE 8 UND IHRE IN DEN ZWANZIGER JAHREN ENTSTANDENEN BAHNHOFSAUTEN</b>	129
Die Rohbauarchitektur der Bahnhofsbauten am Beispiel des U-Bahnhofs ›Hermannstraße‹	130
Der Sonderweg Neuköllns: Der U-Bahnhof ›Boddinstraße‹ als erster einfacher ›Durchgangsbahnhof‹ der Linie nach dem Ersten Weltkrieg	133
Der Kreuzungsbahnhof ›Hermannplatz‹ im Südosten Berlins: Die Generalprobe für den Umbau des Alexanderplatzes	138
EXKURS: Der denkmalpflegerische Umgang mit den Berliner U-Bahnhöfen der Zwanziger Jahre	155
Eine weitere städtebauliche Korrektur: Der Kreuzungsbahnhof ›Kottbusser Tor‹ und die Schaffung eines neuen Verkehrsplatzes	162
Der Kreuzungsbahnhof ›Moritzplatz‹: Das einzige Werk von Peter Behrens nach dem Ersten Weltkrieg	168
Die drei ›Normalbahnhöfe‹ auf der Südstrecke: Die Bahnhöfe ›Schönleinstraße‹, ›Neanderstraße‹ (heute: ›Heinrich-Heine-Straße‹) und ›Leinestraße‹	173

Der Anschluß an die S-Bahn und die ›Weiße Flotte‹: Der Kreuzungsbahnhof ›Jannowitzbrücke‹	183
Der wichtigste Verkehrsknotenpunkt der Stadt: Der ›Alexanderplatz‹	189
– Der Bahnhofsteil der Linie 8	197
– Die verschiedenen zwischen den einzelnen Bahnhofsteilen vermittelnden Ebenen und Passagen	200
– Der Bahnhofsteil der Linie 5 und die Gestaltung der weiteren Bahnhöfe der ehemaligen Linie ›Alexanderplatz – Friedrichsfelde‹	207
– Der städtebauliche Aspekt des Neubaus des ›Alexanderplatzes‹	213
Die beiden einfachen Durchgangsbahnhöfe der Nordstrecke: ›Weinmeisterstraße‹ und ›Rosenthaler Platz‹	216
Die beiden bereits vor dem Ersten Weltkrieg entstandenen Bahnhöfe: ›Bernauer Straße‹ und ›Voltastraße‹	221
Die ehemalige Endstation ›Gesundbrunnen‹	225
<b>VI. RESÜMEE</b>	231
<b>VII. ANHANG</b>	235
Anmerkungen	236
Glossar	277
Abkürzungsverzeichnis	279
Literaturverzeichnis	280
Orts- und Personenregister	288
Bildnachweis	292