

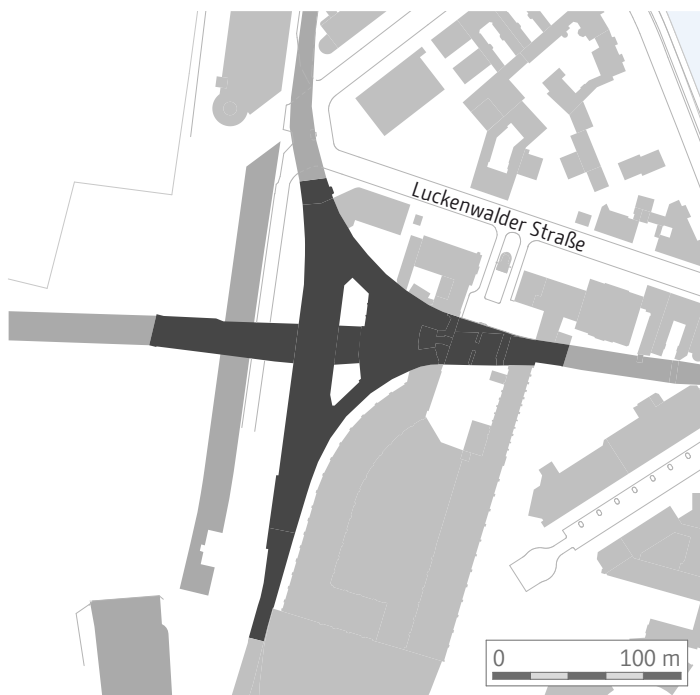


Kreuzberg

© Berliner Zentrum für Industriekultur, Foto: Nico Kupfer

## Hochbahnstation Gleisdreieck

Das Gleisdreieck entstand zwischen 1899 und 1901 als zentrales Verzweigungsbauwerk der Berliner Hoch- und Untergrundbahn. 1912/13 zum Turmbahnhof umgebaut, wurde es auch zu einem wichtigen Begriff der Berliner Umgangssprache: Man fuhr übers „Gleisdreieck“ oder man stieg „Gleisdreieck“ um. Auch in die Literatur der Zwischenkriegszeit fand die Hochbahnstation Eingang als Sinnbild für eine technisierte Welt, „die tausendmal schneller um ihre Achse kreist, als es Tag- und Nachtwechsel uns lehren will“, wie es Joseph Roth 1924 in seinem „Bekenntnis zum Gleisdreieck“ formulierte.



### Luckenwalder Straße 10963 Berlin-Kreuzberg

Bauherr:	Hochbahngesellschaft
Baujahr / Architekt:	1899/1901, Gustav Kemmann
Umbau / Architekt:	1912/1913, Sepp Kaiser
Denkmalschutz:	seit 1995, Denkmalbereich
Eigentümer heute:	öffentlich, Berliner Verkehrsbetriebe

### Wie das Gleisdreieck zu seinem Namen kam

1902 nahm die Berliner Hoch- und Untergrundbahn ihren regulären Betrieb auf. Im Zentrum des ersten Strecken-„Netzes“ befand sich das Gleisdreieck. Eingezwängt zwischen dem Potsdamer- und Anhalter Güterbahnhof, liefen hier die Strecken vom Knie (heute Ernst-Reuter-Platz), dem Potsdamer Platz und der Warschauer Brücke zusammen. Ein Bahnhof existierte zu dieser Zeit aber noch nicht. Das Gleisdreieck war ein reines Verzweigungsbauwerk und lediglich mit einer dreigleisigen Wagenhalle und einem Stellwerk versehen. Ausgeführt wurde der Bau

des Gleisdreiecks nach einem Vorschlag von Gustav Kemann und galt seinerzeit als ingenieurtechnische Meisterleistung. Als Modell wurde es sogar auf der Weltausstellung 1904 in St. Louis, USA, gezeigt. Das herausragende Merkmal des Gleisdreiecks bestand darin, dass die einzelnen Gleise auf unterschiedlichen Höhenlagen geführt wurden, wodurch sich entgegenkommende Züge nicht auf einem Niveau kreuzten.

### Hochbahnunglück von 1908

Aufgrund seiner Auslegung galt das Gleisdreieck nicht nur als leistungsfähiges Verzweigungsbauwerk, sondern auch als besonders sicher im Betrieb. Ironischerweise ereignete sich dennoch am Gleisdreieck das schwerste Unglück der Berliner U-Bahngeschichte. Am 26. September 1908 überfuhr ein vom Potsdamer Platz kommender Triebzug das Haltesignal und kollidierte mit einem anderen Triebzug, der ebenfalls zur Warschauer Brücke unterwegs war. Dabei wurde der letztgenannte Triebzug vom Hochbahnviadukt geschoben und stürzte in den Hof der Gesellschaft für Markt- und Kühlhallen. Insgesamt wurden bei dem Unglück 18 Menschen getötet und mindestens 18 weitere schwer verletzt.

### Umbau zum Turmbahnhof

Bereits in den ersten Jahren der Berliner U-Bahn war das Verkehrsaufkommen stark gestiegen. Daher gab es seit 1907 die Überlegung, das Gleisdreieck umzubauen und die Stammstrecke von der Warschauer Brücke als Verstärkungslinie bis zum Wittenbergplatz zu führen. Vor dem Hintergrund des Hochbahnunglücks wurde der Umbau des Gleisdreiecks jedoch vorgezogen und zwischen Mai 1912 und Juni 1913 realisiert. Die Verstärkungslinie zum Wittenbergplatz wurde hingegen erst 1926 in Betrieb genommen. Der neue Bahnhof „Gleisdreieck“ wurde als Turmbahnhof errichtet, bei dem sich die Bahnsteighallen in unterschiedlichen Niveaus im rechten Winkel

kreuzten. Der Entwurf für den noch heute in dieser Form erhaltenen Bahnhof stammte von dem Schweizer Architekten Sepp Kaiser.

### Im Spiegel der Weltgeschichte

Im Zweiten Weltkrieg wurde der Bahnhof schwer beschädigt. Der Wiederaufbau erfolgte ohne große substanzielle Veränderungen; lediglich die zerstörten Viaduktbögen wurden nicht mehr aufgemauert, sondern in Beton gegossen. In Folge des Baus der Berliner Mauer wurde 1961 die heutige U-Bahnlinie U2 am Potsdamer Platz getrennt. Durch die daher stark gesunkenen Fahrgastzahlen auf dem westlichen Streckenteil wurde der Betrieb auf der Linie Wittenbergplatz – Bülowstraße – Gleisdreieck Ende 1971 komplett eingestellt und der Bahnhof zu einer reinen Durchgangsstation der heutigen Linie U1. Ab 1983 diente der untere Bahnsteig als Endbahnhof für eine magnetische Versuchsbahn (M-Bahn), die bis zum Kemper Platz führte und dabei einen Teil der alten Hochbahntrasse nutzte.

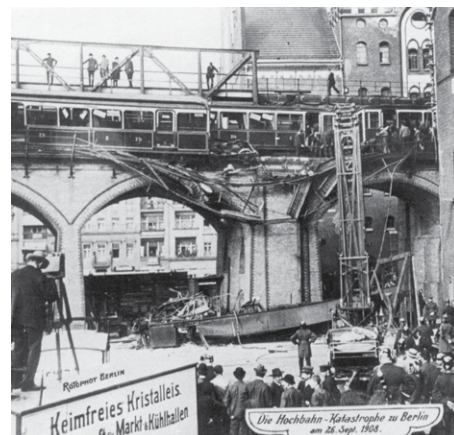
### Zurück in die Mitte

Mit dem Fall der Berliner Mauer 1989 war auch das Ende der M-Bahn auf dem Gleisdreieck gekommen. Ihre Trasse wurde abgebaut, und ab November 1993 fuhr wieder die U-Bahn Richtung Potsdamer Platz über das Gleisdreieck. Zwei Jahre später wurde der gesamte Bahnhof unter Denkmalschutz gestellt. Zwischen 2006 und 2012 erfolgten eine umfassende Sanierung der Bahnanlagen und der Station sowie ein barrierefreier Ausbau. Seit 1993 gibt es außerdem Überlegungen, am Gleisdreieck eine Umsteigemöglichkeit zur geplanten S-Bahn-Strecke zum Berliner Hauptbahnhof zu schaffen. Eine Realisierung dieses neuen Streckenabschnitts der S-Bahn ist jedoch vor 2025 nicht zu erwarten.

**Text: Nico Kupfer**  
**Redaktionsstand: Januar 2014**



© Siemens Corporate Archives



© BVG-Archiv



© SDTB, Historisches Archiv

**Titelbild: Ansicht der von Sepp Kaiser entworfenen Station vom Ostpark**

**Das Gleisdreieck in seiner ursprünglichen Form als reines Verzweigungsbauwerk kurz nach der Fertigstellung 1901**

**Das Hochbahnunglück von 1908: Einer der U-Bahnwagen liegt zertrümmert im Hof des Kühlhauses I.**

**Das Gleisdreieck nach dem Umbau zum Turmbahnhof. Aufgenommen vom gleichen Ort aus wie das obere Bild**

### Infos für Neugierige

**Deutsches Technikmuseum**, Trebbiner Straße 9, 10963 Berlin, [www.sdtb.de](http://www.sdtb.de)  
**Berliner U-Bahn-Museum**, Rossitter Weg, 14053 Berlin, [www.ag-berliner-u-bahn.de](http://www.ag-berliner-u-bahn.de)

[www.stadtentwicklung.berlin.de](http://www.stadtentwicklung.berlin.de)  
[www.industrie-kultur-berlin.de](http://www.industrie-kultur-berlin.de)