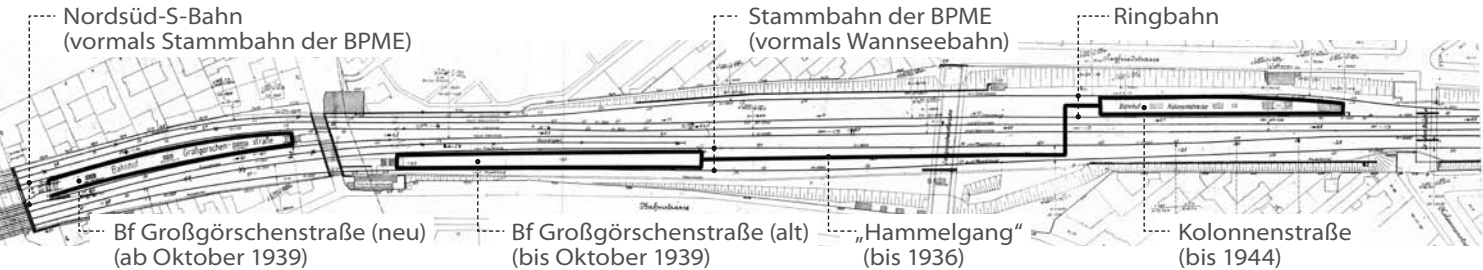


Die Bahnstationen an der Kolonnenstraße



↑ Der Ringbahnhof Kolonnenstraße anno 1910 – hier mit seinem alten Namen Schöneberg. Über die Fußgängerbrücke im Hintergrund (unmittelbar vor der Langenscheidtbrücke) und den schmalen „Hammelgang“ zwischen den Gleisen der Wannseebahn hatten Fahrgäste eine Umsteigemöglichkeit zum Bahnhof Großgörschenstraße. Foto: Slg. Sigurd Hilkenbach

↓ Lageplan der Bahnhöfe Großgörschenstraße neu und alt sowie Kolonnenstraße, außerdem eingezeichnet die Lage des „Hammelgangs“. Das Streckenband zeigt den Zustand der Berlin—Potsdam—Magdeburger Eisenbahn (BPME, km 1,75–2,65) zwischen 1940 und 1950; Hervorhebungen durch die Redaktion. Gleisplan: Slg. Peter Bley



Der Name Bahnhof Kolonnenstraße ist heute nur den Älteren noch ein Begriff, denn lange schon war er aus den einschlägigen Verzeichnissen der Bahn getilgt. Im Sommer 1871 wurde bekanntlich die erste Baustufe der Berliner Ringbahn in Betrieb genommen. Erklärtes Ziel dieses östlich gelegenen Halbringes war es, damit eine Verbindung zwischen den in Berlin bislang auf verschiedenen Kopfbahnhöfen endenden privaten Eisenbahnen herzustellen. Dazu hatte man diese mittels sogenannter Anschlußkurven zur Ringbahn verkoppelt.

Schon ab Anfang des Jahres 1872 verkehrten Verbindungs-Personenzüge zwischen den zunächst berührten fünf Endbahnhöfen über die Ringbahn. Der längste Zuglauf führte vom Potsdamer Bahnhof im Süden nach dem Lehrter Bahnhof im Norden. Um eine Beeinträchtigung des übrigen Zugverkehrs der Berlin—Potsdamer Eisenbahn (BPE) auszuschließen, hat es dort für die Ringbahnzüge ein besonders langes Anschlußgleis gegeben, das bis in den Potsdamer Bahnhof hinein reichte.

Im Jahr 1877 dann ist die Ringbahn vollkommen fertiggestellt worden. Eigentümlicherweise ist der geschlossene Ring dann aber nicht auf dem kürzesten Wege befahren worden. Vielmehr haben die Züge auf dem Südring sich jeweils der Stadtmitte zugewandt und den Potsdamer Bahnhof angefahren, dort gewendet und sich entgegengesetzt wieder nach dem Südring begeben. Damit blieb der Potsdamer Bahnhof mit jener – seither so genannten Spitzkehre – stets an den Ringverkehr angebunden. Dies hat ihn auf Dauer in deutlicher Weise von den übrigen Berliner Fernbahnhöfen abgehoben.

Im Jahre 1881 nun wurde an dieser Spitzkehre – dort, wo die Eisenbahn die Anhöhe des Schönebergs am tiefsten durchschneidet – ein einfacher Bahnhof mit Seitenbahnsteigen und

dem Namen Schöneberg eröffnet. Offiziell hieß es dazu lapidar, daß „am 15. October cr. eine Personenhaltestelle an der Überführung der Kolonnenstraße über die Potsdam—Magdeburger Eisenbahn in Kilometer 2,55 [Anm. später: Sedanbrücke] für Personen- und Gepäckverkehr in Betrieb gesetzt“ wird.

Wenig später stattete man auch die danebenliegenden Gleise der Potsdamer Bahn mit ebensolchen Seitenbahnsteigen aus und hatte somit einen Umsteigebahnhof – auf zugegebenermaßen einfachstem Niveau – geschaffen. Infolge der schwachen Zugfrequenz konnte das geehrte Publikum dabei von der Straße aus, die nebenan mit einer hölzernen Brücke über die Eisenbahnanlagen führte, gefahrlos schon mal die Gleise überschreiten.

Dem geradezu explosivartigen Wachstum des Verkehrs in dieser Relation sind die vorerwähnten Anlagen schon nach kurzer Zeit nicht mehr gewachsen gewesen und mußten bis zum Jahre 1891 substantiell erweitert werden.

So hat man für den Vorortverkehr der BPE zwei eigene Gleise an die Westseite der Potsdamer Fernstrecke gesetzt. Die Anbindung des Potsdamer Bahnhofs zum Südring wurde an der Ostseite belassen und zweigleisig ausgebaut. Die Überführungen dieser Gleispaare über den Landwehrkanal sind dazumal weitsichtig gleich soweit hochgelegt worden, daß beide Kanaluferstraßen niveaufrei darunter paßten. Bei dieser Gelegenheit sind die Südringgleise auf einer 900 Meter langen Viaduktstrecke aus knapp 80 gemauerten Wölbbögen – ähnlich denen der Berliner Stadtbahn – zum Liegen gekommen.

Beide Nahverkehrstrecken konnten aus Platzmangel nicht mehr in den eigentlichen Potsdamer Bahnhof eingeführt werden. Vielmehr hat man dort zwei sogenannte Flügelbahnhöfe anfügen müssen, deren Fronten der engen Bebauung wegen hinter die des Potsdamer Bahnhofs versetzt waren. Die Bahnhofsteile erhielten die Namen: Berlin Wannseebahnhof und Potsdamer Ringbahnhof. Die Ring-Hochbahn ist bis zum Jahre 1901 für die Aufnahme eines neuen Vorortgleispaars der Anhalter Bahn erweitert worden. Seitdem hieß die Endstation folgerichtig Potsdamer Ring- und Vorortbahnhof.

Man kann ohne Übertreibung sagen, daß die Spitzkehre jedenfalls der Beginn einer beispiellosen Erfolgsstory gewesen ist. Die Verkehrsdichte zwischen dem Südring und dem Potsdamer Bahnhof hat später alle Rekorde im Vorortbereich geschlagen und die Kosten für den damaligen Bau sicher allemal getragen.

Nördlich der bis 1892 in „Schweißisen“ neu gebauten Sedanbrücke (heute: Julius-Leber-Brücke) plazierte man nun einen zeitgemäßen Mittelbahnsteig für den Südring-Bahnhof Schöneberg, an

der Brücke selbst ein hübsches verlinkertes Empfangsgebäude mit dem allseits bekannten, später die Gegend stark prägenden Türmchen mit „polygonalem Aufsatz und Dachhelm“. Da die Brückendurchfahrt eng war, konnte der Bahnsteig nicht unmittelbar bis an die Brücke reichen. Die Distanz zum Empfangsgebäude hat man dann die Reisenden mit einem in Berlin üblichen verglasten, sogenannten „Gewächshausgang“ überwinden lassen.



↑ Der „Hammelgang“ zwischen den Wannseebahngleisen (Foto oben um 1930) und einer Fußgängerbrücke am Nordende des Ringbahnhofs Kolonnenstraße bot von 1891 bis 1936 den Fahrgästen eine Umsteigemöglichkeit – jedoch mußten sie rund 300 Meter Weg zurücklegen. Unten die Situation an selber Stelle im Februar 2008. Fotos: Slg. Michael Braun, Thomas Krickstadt