

**Eisenbahn  
JOURNAL**

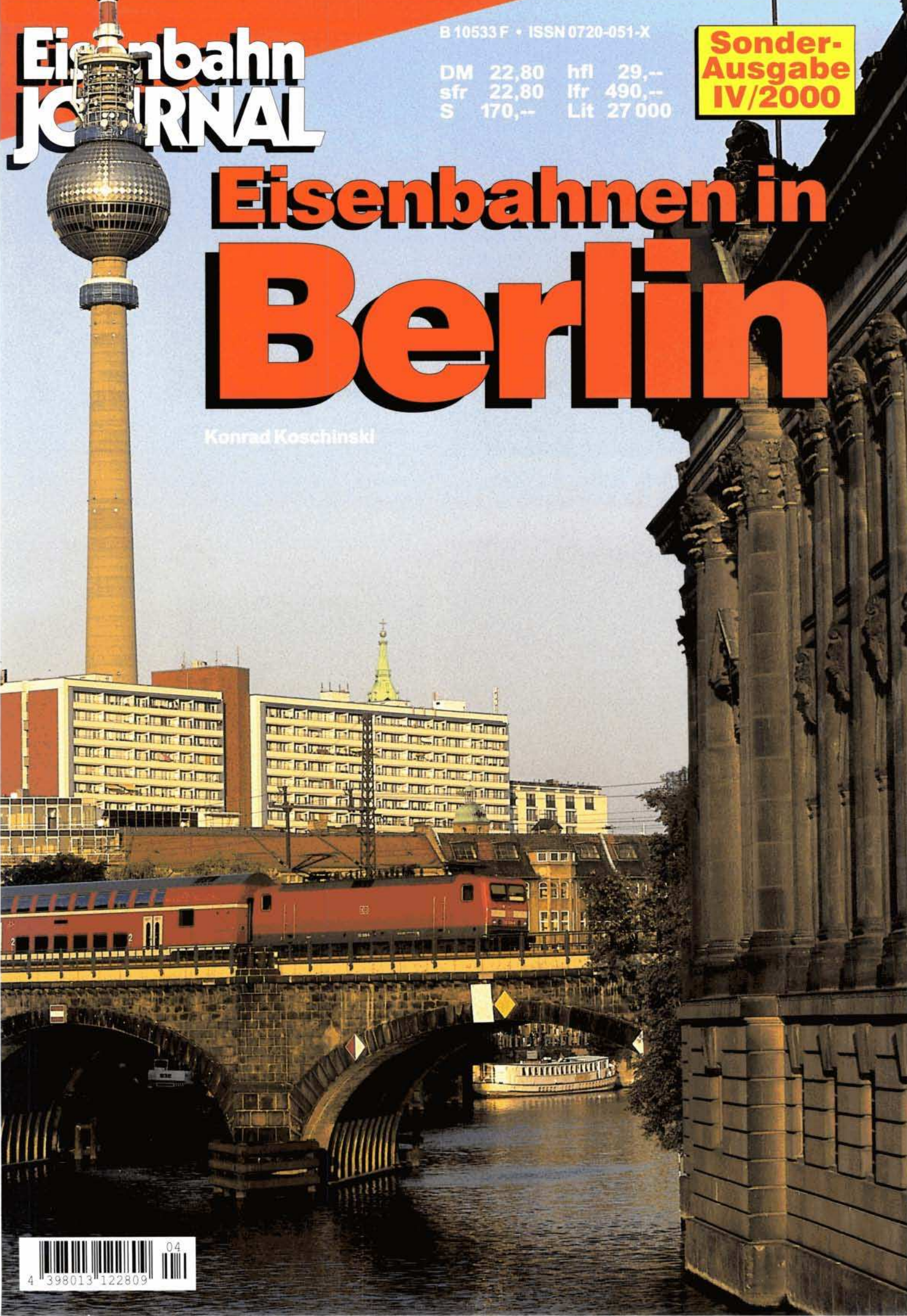
B 11533 F • ISSN 0720-051-X

DM 22,80 hfl 29,--  
sfr 22,80 lfr 490,--  
S 170,-- Lit 27 000

**Sonder-  
Ausgabe  
IV/2000**

# Eisenbahnen in Berlin

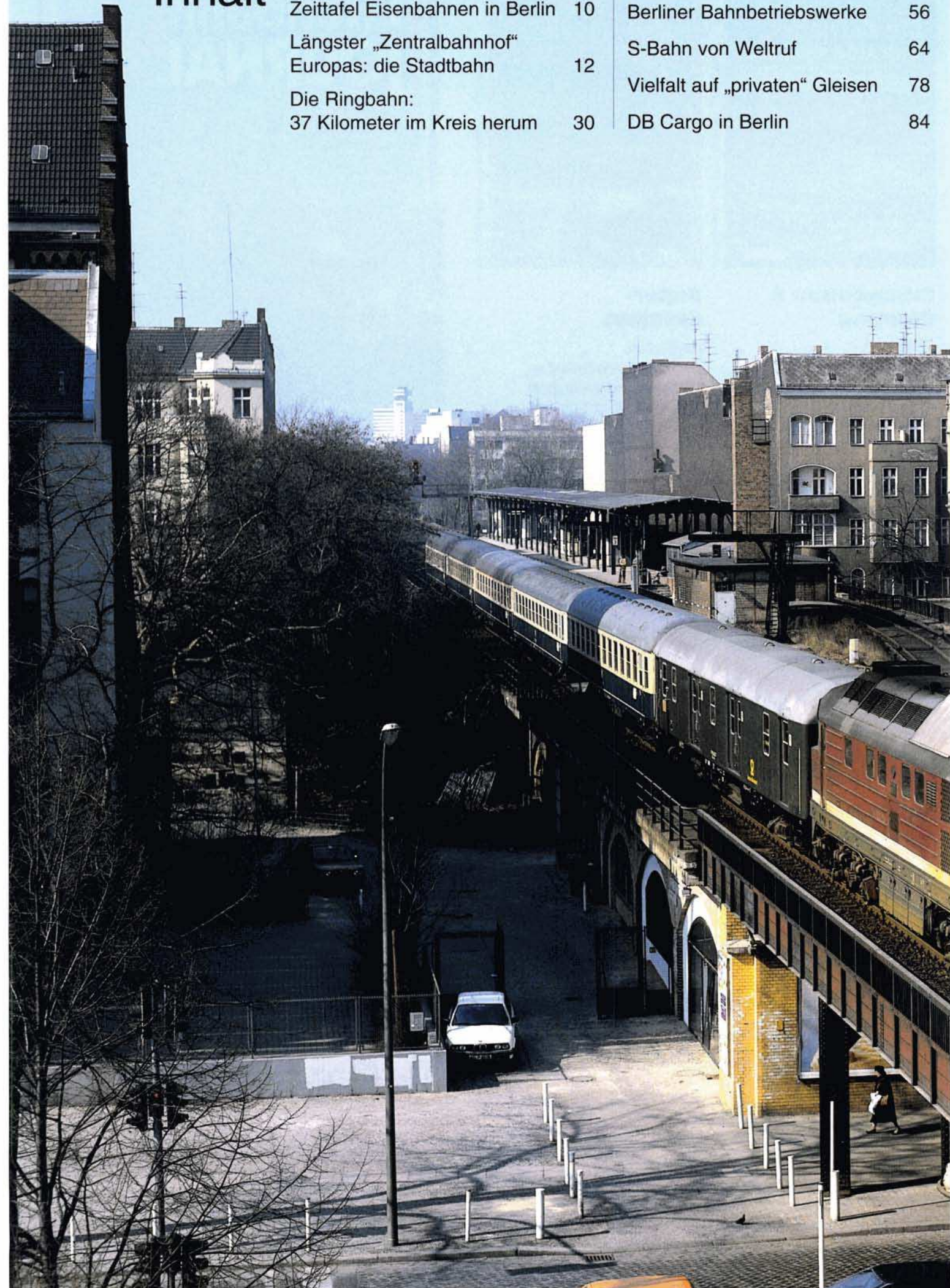
Konrad Koschinski



4 398013 122809 04

# Inhalt

Einleitung	6	Faszinierende Kopfbahnhöfe	50
Zeittafel Eisenbahnen in Berlin	10	Berliner Bahnbetriebswerke	56
Längster „Zentralbahnhof“ Europas: die Stadtbahn	12	S-Bahn von Weltruf	64
Die Ringbahn: 37 Kilometer im Kreis herum	30	Vielfalt auf „privaten“ Gleisen	78
		DB Cargo in Berlin	84



Gebremster Ausbau  
des Knotens Berlin

86

Impressum

88

Literaturverzeichnis

89

Fachhändler-Adressen

90

**Bild 1 (Titel):** Seit 1998 ist die Stadtbahn unter Draht: Ein Regionalexpress überquert die Spree an der Museumsinsel (Juli 1998). **Abb.: O. Bergmeier**

**Bild 200 (Rücktitel):** Kreuzung von Wasserweg, Reichsbahn und Hochbahn südlich des Anhalter Bahnhofs: Den Landwehrkanal überquert gerade eine preußische T 11. **Abb.: Sammlung Gerhard**

**Bild 2:** Stadtbahn zur Zeit der „Transitzüge“: 132 527 heult am 19. März 1986 mit D 337 aus Hamburg am S-Bahnhof Savignyplatz vorbei. **Abb.: A. Tiemann**



**Bild 3 (links):** Die Friedrichstraße und der nach ihr benannte Bahnhof, aufgenommen um 1907 wohl vom berühmten Lichtbildner Missmann. **Abb.: Slg. Gottwaldt**

**Bild 4 (unten):** Potsdamer Außenbahnhof vor der S-Bahn-Elektrifizierung: Eine T 12 dampft zum Potsdamer Ringbahnhof, der Hochbahnzug links kommt vom Potsdamer Platz. Rechts die Eilgutabfertigung, im Hintergrund die Hochbahnbrücken am „Gleisdreieck“. **Abb.: Slg. Gerhard**

**Bild 5:** Berlin West-City in den Siebzigern: Transitzug nach Hamburg beim Savignyplatz. **Abb.: K. Risch**



# Einleitung

Legt man Berlin auf das Ruhrgebiet, so deckt es dessen Fläche weitgehend ab. Größenvergleiche in Schulatlanten veranschaulichen es. Die Bahnentfernung von Duisburg Hbf über Essen und Bochum nach Dortmund Hbf entspricht mit 54 km fast genau derjenigen zwischen Griebnitzsee und Erkner – den beiden haarscharf außerhalb des Stadtgebiets gelegenen S-Bahnstationen an der westlichen und östlichen Peripherie Berlins.

Mit Berlin erging es dem Autor dieses Heftes vor Jahren ähnlich wie mit dem Ruhrgebiet. Das engmaschige Eisenbahnnetz erschien ihm als kaum zu entwirrendes Knäuel miteinander verschlungener Schienenstränge. Auf der Kursbuchkarte sah es noch verhältnismäßig überschaubar aus, aber welche Wege genau beispielsweise am

Grünauer oder Biesdorfer Kreuz die Züge nahmen, ließ sich einfach nicht nachvollziehen – ganz zu schweigen von den zahlreichen nicht eingezeichneten Strecken und Abzweigen nur für den Güterverkehr.

Aber wenigstens das geschrumpfte Eisenbahnnetz im Westteil Berlins musste in den Griff zu kriegen sein, lehrte das Erdkundebuch aus der Schulzeit doch: „Die Berliner Bahnhöfe sind tot. Berlin-West hat einen einzigen Bahnhof, von dem aus man in die Bundesrepublik fahren kann.“ Nun denn: Erstaunliches ergab 1972 die erste „Spurensuche“ entlang der Trasse der Anhalter Bahn. Zwischen überwucherten Gleisanlagen lagen überraschend noch blanke Schienen, auf denen tatsächlich hin und wieder Güterzüge polterten (S-Bahnen bekanntermaßen sowieso). Mausot war wohl der







**Bild 6 (links):** Auch die Post fährt S-Bahn. Beobachtet am 6. Mai 2000 im Bahnhof Charlottenburg.

**Abb.: Th. Wunschel**

**Bild 7 (unten):** Alter Stadtbahnviadukt – aber neues Berlin, neuer Zug an der Spree: ICE-T-Doppelgarnitur als ICE 1518 „Wetterstein“ aus München vor dem Trias-Gebäude am S-Bahnhof Jannowitzbrücke (23. August 2000).

**Abb.: K. Koschinski**

Anhalter Personenbahnhof, nicht hingegen sein südliches Vorfeld. In Güterhallen wurde Stückgut umgeschlagen, an den Rampen wurden Waggonen be- und entladen. Selbst das legendäre „Bw Ahb“ wirkte trotz partiellen Verfalls so, als wären dort vor gar nicht langer Zeit noch Lokomotiven behandelt worden – stimmte ja auch, wie der Autor erst sehr viel später erfuhr. Zum Teil hielt die Deutsche Reichsbahn die Bw-Anlagen bis weit in die sechziger Jahre hinein funktionsfähig, erst 1980 verzichtete sie formell auf die betriebliche Nutzung des Terrains. Die Spurensuche beflügelte zunächst die

Fantasie, dann steigerte sie die Wissbegier. Welche Lokomotiven waren in „Ahb“ und in den anderen großen Bw einmal heimisch? Wieviele Fernzüge am Tag wurden in den berühmten Kopfbahnhöfen abgefertigt? Wie dicht drängelten sich die S-Bahnen einst auf der Stadtbahn und auf dem Ring? Was war auf den Ferngleisen der Stadtbahn los, ehe sich der Verkehr dort auf Interzonen- bzw. Transitzüge beschränkte?

Gedankliche Zeitreisen in die Ära der „Fliegenden Züge“ und Stromliniendampflok – auch zurück bis zu „Preußens Gloria“ faszi-

nierten in den Siebzigern ungleich mehr als der Betriebsalltag in West-Berlin. Die Attraktivität dort zu erlebender 106er und 118er hielt sich in Grenzen, zumal (siehe oben) sie zwar noch ausgedehnte Gleisanlagen befuhren – aber wann und wo genau? Das herauszubekommen, erforderte entweder viel Geduld oder das Studium dem Autor damals nicht zugänglicher Buchfahrpläne und Karten nur für den Dienstgebrauch. Das fotografische Interesse in West-Berlin galt vor allem den verlässlichen Schnellzügen, besonders den wenigen mit Dampf: dem nachmittäglichen „Hannoveraner“ mit Altbau-01, den beiden Hamburger Zugpaaren mit ölgefeuerten 01.5, der morgendlichen 03.10 mit dem „Berliner“ Richtung Malmö, zum Schluss noch bis 1980/81 der 01.5 Öl im saisonalen Autoreisezug- und Entlastungsverkehr nach München. Quasi Zeitreisen waren allerdings auch die immerhin spontan möglichen „Einreisen zum Tagesaufenthalt in der Hauptstadt der DDR“, ins Dorado der Pazifiks und der 52er. Die interessantesten Fotostandpunkte waren dabei leider meist die gefährlichsten („Ha'm Sie 'ne Genehmigung? ...“) und so sind in vielen Sammlungen eher langweilige Motive am Außenring stark überrepräsentiert – sicher nicht in diesem Heft. Mutige riskierten eben doch einen „Schuss“ von



einer Brücke über den Innenring. Gut, mit der Zeit verhielten sich Volks- und Transportpolizisten kulanter, zeigten für das Ablichten der rar gewordenen Dampflok-Verständnis. Auf Misstrauen stieß jedoch weiterhin, wer sich für Bauten und Anlagen oder auch die moderne Traktion interessierte. Ein am Außenring kontrollierter Eisenbahnfreund, dessen Notizbuch seitenweise Elloknummern enthielt, kam mal in arge Erklärungsnot. So richtig unbekümmert ließ sich die Eisenbahn in ganz Berlin erst nach dem Mauerfall fotografieren. Die frühen Neunziger waren die freiesten: Man gelangte problemlos in Treppenhäuser und auf Dächer, konnte endlich die Standpunkte der Altmeister einnehmen – 132er in den Häuserschluchten der Metropole und wie anodunne-mals Bellingrod auf seine Platten noch immer die kantigen Stadtbahnwagen auf den Diafilm bannen. Als der ICE und die 103er nach Berlin kamen, hatten es die Fotografen schon wieder schwerer: Treppenhäuser verschlossen, Dachböden verammelt, aufgemotzte Altbauten und neu hochgezogene Glaspaläste vom Wachschutz gesichert.

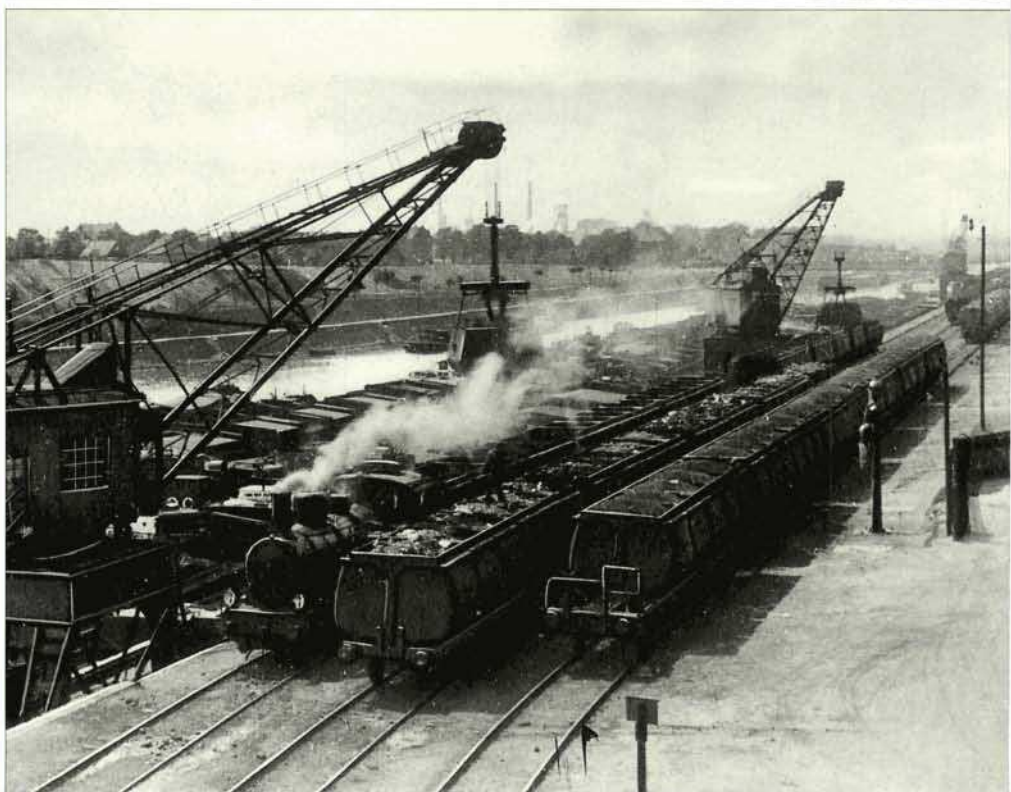
Die Eisenbahnen in der Innenstadt inklusive S-Bahn – allen voran der Ring und die Stadtbahn – bilden in dieser EJ-Sonderausgabe den Themenschwerpunkt, historisch wie aktuell. Mit den Fernstrecken nach Berlin von den Anfängen bis heute beschäftigte sich bereits das EJ-Special 4/99. Eine Zeittafel in diesem Heft fasst aber die prägnantesten Daten zusammen, des weiteren die zum Stadt-, Ring- und Vorortverkehr. Die Glanzzeit mit ihren fünf Kopfbahnhöfen und 13 (!) Bahnbetriebswerken lassen wir noch einmal Revue passieren.

Wir wünschen viel Spaß bei der Lektüre und der Bilderreise durch die faszinierende Eisenbahnmetropole Berlin.



**Bild 8:** Westeinfahrt des Bf Friedrichstraße mit SVT Bauart Hamburg um 1936; rechts das Stellwerk Friw. **Abb.: Sammlung Gerhard**

**Bild 9:** Zusammenspiel von Eisenbahn und Schifffahrt in der bedeutenden Hafenstadt Berlin: Kohleverladung am Westhafen in den dreißiger Jahren. **Abb.: Sammlung Gerhard**

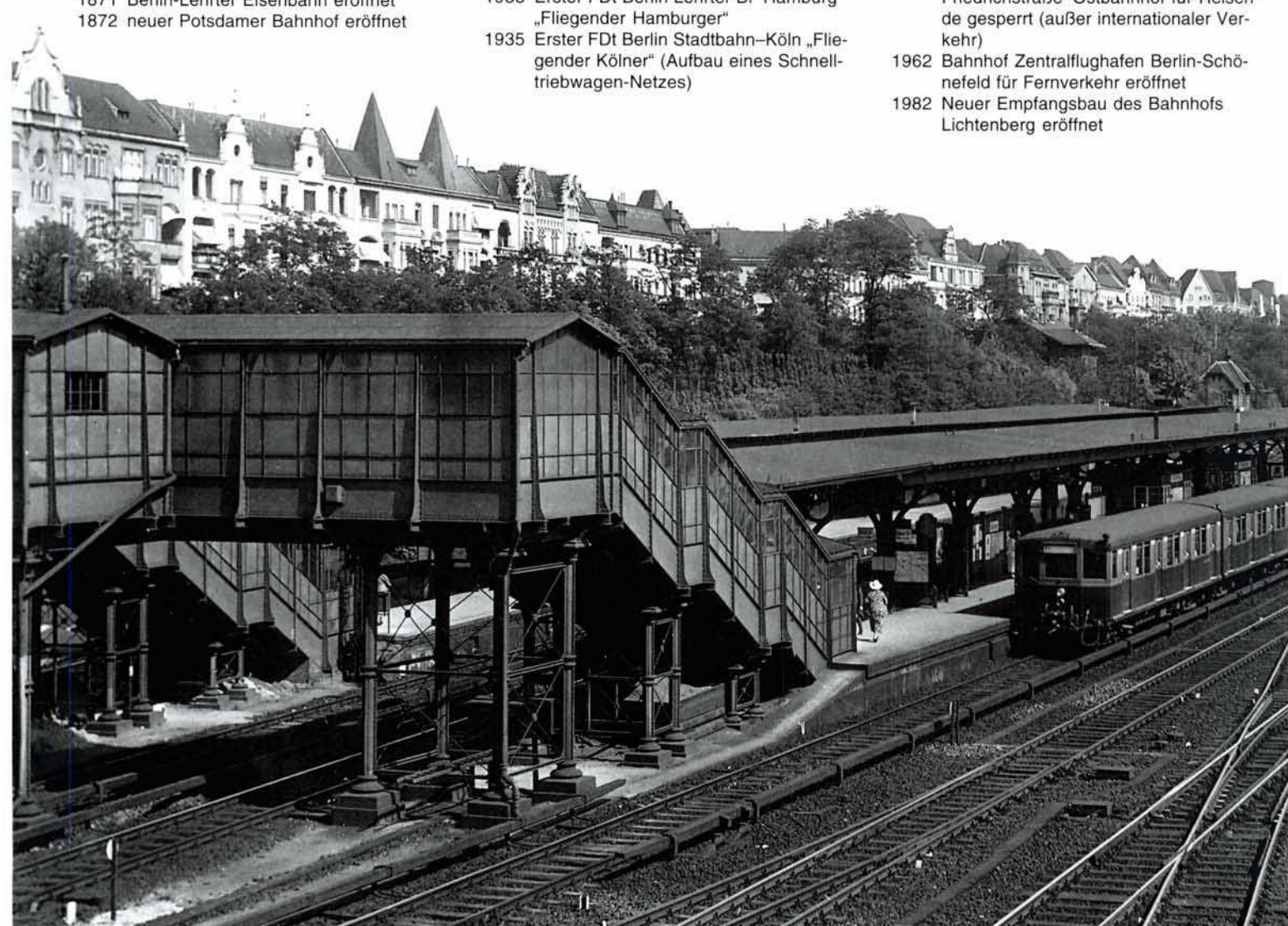


# Zeittafel Eisenbahnen

Nicht jedes Eröffnungsdatum der oft in mehreren Abschnitten in Betrieb genommenen Strecken lässt sich in einer knapp gehaltenen Tabelle nennen. Schon gar nicht zu erfassen sind alle Güterstrecken, Verbindungskurven sowie Klein- und Anschlussbahnen. Vielmehr sollen wesentliche Etappen der Entwicklung des Berliner Eisenbahnnetzes aufgezeigt werden. Beim Fernverkehr sind auch „Meilenschritte“ wie zum Beispiel die Einrichtung der ersten Schnelltriebwagen-Kurse erwähnt. Detaillierter über die Fernbahnen in die Hauptstadt informiert das EJ-Special 4/99 „Auf nach Berlin“.

## I. Fernbahnen/Fernverkehr

- 1838 Berlin-Potsdamer Eisenbahn eröffnet (1846 weiter bis Magdeburg)
- 1841 Berlin-Anhaltische Eisenbahn eröffnet (Abschnitt Berlin-Jüterbog)
- 1842 Berlin-Stettiner Eisenbahn eröffnet (Berlin-Angermünde, 1843 bis Stettin)
- 1842 Berlin-Frankfurter Eisenbahn eröffnet (1846 über Frankfurt (Oder) bis Breslau, Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn bzw. Schlesische Bahn)
- 1846 Berlin-Hamburger Eisenbahn eröffnet
- 1866 Berlin-Görlitzer Eisenbahn eröffnet (Berlin-Cottbus, 1867 bis Görlitz)
- 1867 Königliche Ostbahn vollendet (nach Inbetriebnahme Berlin-Gusow durchgehend über Küstrin-Königsberg bis Eydtkuhnen)
- 1871 Berlin-Lehrter Eisenbahn eröffnet
- 1872 neuer Potsdamer Bahnhof eröffnet
- 1875 Berlin-Dresdener Eisenbahn eröffnet
- 1875 Militär-Eisenbahn Berlin-Zossen-Kummersdorf eröffnet
- 1876 neuer Stettiner Bahnhof eröffnet
- 1877 Berliner Nordbahn eröffnet (Berlin-Neubrandenburg-Demmin, 1878 bis Stralsund, 1886 Lloydbahn bis Rostock)
- 1880 neuer Anhalter Bahnhof eröffnet
- 1879 Eisenbahn Berlin-Blankenheim eröffnet (Teilstück der Wetzlarer Bahn)
- 1882 Stadtbahn Charlottenburg-Schlesischer Bf eröffnet (alter Ostbahnhof der Kgl. Ostbahn für Personenverkehr geschlossen)
- 1882 Dresdener Bahnhof geschlossen (Personenverkehr zum Anhalter Bf verlegt)
- 1884 Hamburger Bahnhof geschlossen (Personenverkehr zum Lehrter Bf verlegt)
- 1884 Fernbahnsteig Zoologischer Garten eröffnet
- 1893 Kremmener Bahn eröffnet
- 1896 Erster Luxuszug „Nord-Expreß“ Paris-Berlin Stadtbahn-Eydtkuhnen mit Anschluss nach St. Petersburg
- 1898 Wriezener Bahn eröffnet
- 1900 Erster Luxuszug „Riviera-Expreß“ Berlin Anhalter Bf-Ventimiglia
- 1919 Militärbahnhof Schöneberg geschlossen (Militärbahn bis Zossen stillgelegt)
- 1922 Beginn der ersten großen Stadtbahn-sanierung
- 1923 Erster FD-Zug Berlin Stadtbahn-Köln
- 1925 neuer Bahnhof Friedrichstraße fertig gestellt
- 1926 Umgehungsbahn Oranienberg-Nauen-Seddin-Großbeeren vollendet (später teils in Außenring integriert)
- 1933 Erster FdT Berlin Lehrter Bf-Hamburg „Fliegender Hamburger“
- 1935 Erster FdT Berlin Stadtbahn-Köln „Fliegender Kölner“ (Aufbau eines Schnelltriebwagen-Netzes)
- 1937 Erneuerung der Hallen des Schlesischen Bahnhofs abgeschlossen
- 1939 FdT-Verkehr eingestellt
- 1940 neue Fernbahnhalle des Bahnhofs Zoologischer Garten fertig gestellt
- 1941 Güteraußenring Abschnitt Teltow-Schönefeld-Berlin-Karow vollendet (später teils in Außenring integriert)
- 1943 Zunehmend schwere Kriegszerstörungen
- 1945 Potsdamer Bahnhof für Reiseverkehr geschlossen
- 1946 Beginn der „Abnabelung“ West-Berlins durch Führung von Fernzügen zum Schlesischen Bahnhof über Umgehungsstrecken, Verbindungskurven und Abschnitte des Güteraußenrings
- 1950 Schlesischer Bahnhof in Ostbahnhof umbenannt
- 1951 Görlitzer und Lehrter Bahnhof für Reiseverkehr geschlossen
- 1952 Anhalter und Stettiner Bahnhof für Reiseverkehr geschlossen
- 1952 Fernverkehr auf dem Bahnhof Lichtenberg aufgenommen
- 1953 Ferngleise der westlichen Stadtbahn nur noch für Interzonen- und internationalen Verkehr
- 1957 Berliner Außenring durchgehend befahrbar
- 1957 Erster FdT „Vindobona“ (Ost-)Berlin-Wien (in den Folgejahren weitere internationale FdT- bzw. Ext-Verbindungen ab Berlin Ostbahnhof)
- 1961 Interzonenverkehr nach dem Mauerbau nur noch über Kontrollpunkt Griebnitzsee geführt, im Stadtbahnabschnitt Friedrichstraße-Ostbahnhof für Reisende gesperrt (außer internationaler Verkehr)
- 1962 Bahnhof Zentralf Flughafen Berlin-Schönefeld für Fernverkehr eröffnet
- 1982 Neuer Empfangsbau des Bahnhofs Lichtenberg eröffnet





# n Berlin

- 1984 Fernbahnhöfe Schöneweide und Lichtenberg an elektrifiziertes Netz angeschlossen
- 1987 Fernzüge elektrisch bis Ostbahnhof (Fahrdraht nur bis zum Ostkopf der Halle)
- 1987 Ostbahnhof in Hauptbahnhof umbenannt und neuer Empfangsbau eröffnet
- 1989 Erstmals wieder Fernzüge zwischen der DDR und West-Berlin
- 1990 InterCity-Verkehr Berlin–Hamburg aufgenommen (TEE-Triebzug als IC „Max Liebermann“)
- 1991 Einbindung Berlins in den vertakteten Intercity-Verkehr
- 1993 Bahnhof Zoologischer Garten vom Westen her an elektrifiziertes Netz angeschlossen; ICE-Linie Berlin–Frankfurt (Main)–München eröffnet
- 1994 Beginn der zweiten großen Stadtbahnsanierung zwischen Zoo und Hauptbahnhof (Sperrung für den Fernverkehr)
- 1995 Fernverkehr Berlin–Hamburg wieder direkt über Falkensee (ab 1997 durchgehend elektrisch)
- 1995 „Erster Spatenstich“ für Nord-Süd-Fernbahntunnel
- 1998 Sanierte und elektrifizierte Stadtbahn zwischen Zoo und Ostbahnhof (ex Hauptbahnhof) für den Fern- und Regionalverkehr wieder eröffnet
- 1998 Aufnahme des ICE-Verkehrs auf Neubaustrecke Berlin–Oebisfelde(–Hannover)
- 1998 Grundsteinlegung für neuen Lehrter Bahnhof
- 1874 Alte Wannseebahn Zehlendorf–Neubabelsberg (Griebnitzsee) eröffnet
- 1877 Neue Verbindungsbahn von Schönberg über Charlottenburg (Westend) nach Moabit zur Ringbahn vollendet
- 1882 Stadtbahn mit Verbindungen zum Ring sowie Südring-Spitzkehre zum Potsdamer Bahnhof eröffnet
- 1891 Neue Wannseebahn Vorortgleise Potsdamer Bahnhof–Zehlendorf eröffnet (an Alte Wannseebahn anschließend)
- 1891 Wannseebahnhof und Potsdamer Ringbahnhof eröffnet
- 1897 Stettiner Vorortbahnhof eröffnet
- 1900 Elektrischer Versuchsbetrieb Wannseebahnhof–Zehlendorf (750 V Gleichstrom, bis 1902)
- 1901 Vorortgleise entlang der Anhalter Bahn Potsdamer Ringbahnhof–Lichterfelde Ost eröffnet, in den Folgejahren fast alle Fernstrecken abschnittsweise mit Vorortgleisen versehen
- 1903 Elektrischer Versuchsbetrieb Potsdamer Ringbahnhof–Lichterfelde Ost (550 V Gleichstrom, 1929 auf 800 V umgestellt)
- 1912 Separate Vorortstrecke Heerstraße–Rennbahn (später Olympiastadion)–Spandau West vollständig in Betrieb genommen
- 1924 Elektrischer Betrieb Stettiner Vorortbahnhof–Bernau eröffnet (erste Strecke mit 800 V Gleichstrom)
- 1925 Elektrischer Betrieb entlang der Nordbahn bis Oranienburg eröffnet
- 1927 Elektrischer Betrieb auf der Kremmener Bahn bis Velten eröffnet
- 1928 „Große Stadtbahn-Elektrisierung“ Elektrischer Betrieb auf der Stadtbahn und den anschließenden Vorortstrecken nach Erkner, Kaulsdorf, Spandau West, Potsdam und Stahnsdorf sowie auf dem Südring und nach Grünau eröffnet
- 1929 Stadt- und Ringverkehr inklusive Vorortstrecke Schöneweide–Spindlersfeld vollständig auf elektrischen Betrieb umgestellt
- 1929 „Siemensbahn“ Jungfernheide–Gartenfeld mit elektrischem Betrieb eröffnet
- 1930 Bezeichnung S-Bahn offiziell eingeführt
- 1930 Vorortgleise Kaulsdorf–Mahlsdorf mit elektrischem Betrieb eröffnet
- 1933 Wannseebahn auf elektrischen Betrieb umgestellt; Ferngleise vom Potsdamer Bahnhof bis Zehlendorf für schnelle „Bankierszüge“ elektrifiziert
- 1936 Nordsüd-S-Bahn, 1. Abschnitt eröffnet Humboldthain (Anschluss Stettiner Bahn)–Unter den Linden
- 1939 Nordsüd-S-Bahn, 2. Abschnitt eröffnet Unter den Linden–Großgörschenstraße (Anschluss Wannseebahn) bzw. bis Yorckstraße (Anschluss nach Lichterfelde Ost sowie an neu elektrifizierte Strecke Priesterweg–Mahlow)
- 1940 Strecke Mahlow–Rangsdorf für S-Bahn elektrifiziert
- 1943 Vorortgleise Lichterfelde Ost–Lichterfelde Süd mit elektrischem Betrieb eröffnet damit 295 km elektrifizierte S-Bahnstrecken
- 1944 Potsdamer Ringbahnhof geschlossen Verbindung Charlottenburg–Westend stillgelegt
- 1945 S-Bahnverkehr Ende April zusammengebrochen, aber schon ab Juni abschnittsweise wieder aufgenommen
- 1946 bei Kriegsende gefluteter Nordsüd-Tunnel wieder eröffnet
- 1947 Vorortstrecke Mahlsdorf–Hoppegarten als erste nach dem Krieg neu für elektrische S-Bahn in Betrieb genommen (1948 bis Strausberg)
- 1948 Strecke Zehlendorf–Düppel für S-Bahn elektrifiziert
- 1951 Strecken Grünau–Königs Wusterhausen, Lichterfelde Süd–Teltow, Spandau West–Staaken bzw. Falkensee, Jungfernheide–Spandau für S-Bahn elektrifiziert
- 1952 Gütergleise Schönhauser Allee–Pankow für S-Bahn elektrifiziert, dadurch Bernau ohne Berührung West-Berlins erreichbar
- 1956 S-Bahn bis Strausberg Nord verlängert, dadurch elektrischer Betrieb auf 335 km ausgedehnt
- 1961 S-Bahnstrecken zwischen West- und Ost-Berlin sowie West-Berlin und dem Umland unterbrochen (Nordsüd-S-Bahn durch Ost-Berlin weiter betrieben, jedoch nur mit Halt in Friedrichstraße)
- 1961 Oranienburg über Blankenburg–Hohen Neuendorf ans S-Bahn-Netz angebunden
- 1962 S-Bahn-Strecke nach Zentralflughafen Schönefeld eröffnet
- 1980 Etwa die Hälfte des S-Bahn-Netzes in West-Berlin stillgelegt (weiterhin planmäßig befahren nur noch: Friedrichstraße–Charlottenburg–Wannsee, Frohnau–Lichtenrade, Heiligensee–Lichterfelde Süd)
- 1982 S-Bahn-Neubaustrecke bis Ahrensfelde vollendet
- 1984 Betriebsführung der S-Bahn in West-Berlin an die BVG übergeben (nach zunächst weiteren Stilllegungen durch die BVG ab 1984/85 wieder bedient: Friedrichstraße–Charlottenburg–Wannsee, Frohnau–Lichtenrade, Anhalter Bahnhof–Wannsee)
- 1985 S-Bahn-Neubaustrecke bis Wartenberg vollendet
- 1990 durchgehender S-Bahnbetrieb auf der Stadtbahn über Friedrichstraße wieder aufgenommen
- 1992 Erste S-Bahnstrecken von West-Berlin ins Umland wieder eröffnet: Wannsee–Potsdam Stadt, Frohnau–Hohen Neuendorf, Lichtenrade–Blankenfelde
- 1993 S-Bahn-Südring Westend–Neukölln mit Abzweig nach Baumschulenweg wieder eröffnet
- 1994 gesamter S-Bahnbetrieb durch DB AG übernommen
- 1995 S-Bahn Berlin GmbH gegründet
- 1997 Südringabschnitt Neukölln–Treptower Park wieder eröffnet
- 1998 Nach Zwischenetappen auch folgende S-Bahnstrecken erneut in Betrieb: Westkreuz–Spandau, Schönholz–Tegel–Hennigsdorf, Priesterweg–Lichterfelde Süd
- 1999 S-Bahnbetrieb auf dem Nordring über Jungfernheide bis Westhafen ausgedehnt, S-Bahn-Streckennetz auf 324 km gewachsen



**Bild 10:** Blick von der Kurfürstendammbrücke auf den um 1892/93 erbauten Bahnhof Halensee an der Ringbahn (um 1929). **Abb.:** F. Grünwald, Sammlung Gottwald



## Längster „Zentralbahnhof“ Europas

Seit 1882 prägt die Viaduktstrecke Berlins Innenstadt. Mehr denn je erfüllt sie heute die Aufgabe eines lang gezogenen Zentralbahnhofs für die Millionenmetropole. Mit über 400 Zügen pro Tag verkraften die Ferngleise zwischen Ostbahnhof und Charlottenburg das größte Verkehrsaufkommen in ihrer Geschichte.

Im Gründungsjahr des Deutschen Reiches, 1871, hatte Baurat August Orth vorgeschlagen, die am Rand oder außerhalb der Hauptstadt gelegenen Kopfbahnhöfe an das Zentrum anzuschließen. Zwar waren die Radialstrecken nach Berlin seit Juli 1871 schon durch die „Neue Verbindungsbahn“ – den östlichen Teil der späteren Ringbahn – untereinander verknüpft, diese führte jedoch weiträumig um die Innenstadt herum. Deshalb sollte eine die Stadt entlang der Spree durchquerende Ost-West-Achse den im Werden begriffenen Ring ergänzen. 1872 griff die Deutsche Eisenbahnbaugesellschaft Orths Anregung auf: Im Zuge der von ihr beantragten Fernstrecke von Berlin

über Potsdam, Halle und Erfurt nach Meiningen plante sie eine als Viaduktstrecke auszuführende „Central-Eisenbahn“ zwischen dem damaligen Ostbahnhof (der Königlichen Ostbahn) und Charlottenburg. Da die Gesellschaft das erforderliche Kapital für das Gesamtprojekt nicht beschaffen konnte, konzentrierte sie ihr Vorhaben auf die „Central-Eisenbahn“ und den Abschnitt Charlottenburg–Potsdam. Schließlich gründete sie gemeinsam mit den privaten Berlin-Potsdam-Magdeburger, Magdeburg-Halberstädter und Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaften sowie dem preußischen Staat Ende 1873 die „Berliner Stadteisenbahngesellschaft“. Den Vorstandsvorsitz

übernahm Regierungs- und Baurat Ernst Dircksen, der bereits den Bau der Ringbahn geleitet hatte. Ausschlaggebend für die Beteiligung des Staates war das militärische Interesse an der mittlerweile geplanten Berlin-Wetzlarer Bahn, die in Charlottenburg an die Stadtbahn anschließen sollte. Richtig in Schwung kam der 1875 begonnene Bau der viergleisigen Stadtbahn erst 1878 nach kompletter Übernahme des Projektes durch den preußischen Staat. Nachdem eine möglichst geradlinige Trassierung an hohen Grunderwerbskosten gescheitert war, folgte man zwischen Jannowitzbrücke und Museumsinsel dem Lauf des zugeschütteten „Königsgrabens“, weiter westlich wählte man den Weg unmittelbar vorbei am Lehrter Bahnhof und am Nordrand des Tiergartens – eine sehr gewundene Linienführung also. Im Osten schloss der Viadukt nicht wie zunächst beabsichtigt an die „Königliche Ostbahn“ aus Richtung Königsberg–Küstrin, sondern an die „Niederschlesisch-Märki-