

Geschichte

Der U-Bahnhof Nollendorfplatz ist heutzutage der U-Bahnhof, an dem mit den vier Kleinprofilinien U1–U4 die meisten Berliner U-Bahnlinien halten. Der Bahnhof besteht aus einem Hochbahnhof mit einer großen Kuppelkonstruktion, an dem die Züge der U2 halten, sowie einem zweistöckigen unterirdischen Bahnhof (U1, U3, U4). Die beiden unterirdischen Bahnsteige liegen übereinander und sind durch Treppen verbunden. Am oberen Bahnsteig halten die Züge Richtung Osten (U1, Endstation der Linien U3 und U4), im unteren die in Richtung Westen bzw. Süden.

Der Hochbahnhof Nollendorfplatz wurde bereits 1902 als Bahnhof an der ersten Berliner U-Bahnstrecke, der Stammstrecke, eröffnet. Der Bahnhof ist der letzte Hochbahnhof der Strecke, in westlicher Richtung verschwindet die U-Bahn unter der Erde. Entworfen hatten ihn die Architekten Wilhelm Albert Cremer und Richard Wolffenstein. Zwischen 1908 und 1910 wurde dann die Schöneberger U-Bahn (heute U4) erbaut. Deshalb wurde ein provisorischer Bahnhof mit dem Namen Schöneberger Bahnhof in Unterpflasterlage neu gebaut; er erhielt einen direkten Übergang zum Bahnhof Nollendorfplatz. Beim Bau dieses provisorischen Bahnhofs wurden in der Motzstraße die Knochen frühzeitlicher Tiere gefunden.

Bereits beim Bau des Schöneberger Bahnhofs war der Bau einer Entlastungsstrecke nördlich der Stammstrecke vorgesehen. Daher wurde bereits 1915 mit dem Umbau des Bahnhofs Nollendorfplatz zu einem Gemeinschaftsbahnhof begonnen. Gegen 1917 waren daher die unterirdischen Anlagen des Bahnhofs im Rohbau komplett fertiggestellt, wurden aber noch nicht genutzt. Erst 1926 wurde dann die Entlastungsstrecke eröffnet. Der Bahnhof Nollendorfplatz erhielt nun neben den zwei unterirdischen Ebenen einen Flachbau von Alfred Grenander als neue Bahnhofsvorhalle. Außerdem wurde der Schöneberger Bahnhof geschlossen und dient heutzutage nur noch als U-Bahntunnel.

Im Zweiten Weltkrieg wurde der Hochbahnhof schwer beschädigt und stark vereinfacht wieder aufgebaut. 1972 wurde er dann stillgelegt, da aufgrund des Mauerbaus die Strecke nach Alexanderplatz und Pankow nicht mehr benutzt werden konnte. Stattdessen zog hier ein Flohmarkt ein, der stillgelegte U-Bahnwagen als Verkaufsfläche nutzte. Da im benachbarten und ebenfalls stillgelegten U-Bahnhof Bülowstraße ein türkischer Basar entstand, wurde auf der Hochbahnstrecke zwischen den beiden Bahnhöfen eine Straßenbahnlinie eingerichtet; die vorerst letzte in West-Berlin. Nach dem Fall der Mauer musste der Flohmarkt 1993 der wiedereröffneten U2 weichen. Ab 1999 wurde dann ausschließlich mithilfe von Spendengeldern die Kuppelkonstruktion des Hochbahnhofs wiedererrichtet.

1971 wurden die unterirdischen Gleisanlagen komplett umgebaut. Die Direktverbindung zwischen den Gleisen Richtung Innsbrucker Platz (U4) und Warschauer Straße (U1) wurde unterbrochen, stattdessen wurde nördlich des Bahnhofs eine Abstellanlage eingerichtet. Zugleich wurde eine Bunkeranlage auf dem unteren Bahnsteig, die es seit 1940 gab, abgebaut und das freigelegte Gleisbett wurde erstmals für die abgehenden Züge der U4 genutzt.