

Abbildungen auf dem Umschlag

Vorderseite
John-F.-Kennedy-Platz, Rathaus Schöneberg, 1911–14 von Jürgensen & Bachmann

Rückseite
Eißholzstraße 30–33, Kammergericht (chem. Alliiertes Kontrollrat), 1909–13 von Paul Thoemer und Rudolf Mönlich
Torgauer Straße 12–15, Gaswerk Schöneberg, Kesselhaus mit Wasserturm, 1889–91 von Leonard Drory, Richard Cremer, Alfred Messel;
Niederdruckgasbehälter „Schöneberg IV“ (Gerüst), 1908–10 von der BAMAG
Pallasstraße 30, Hochbunker, 1943–45 von der Philipp Holzmann AG, Wohnanlage „Wohnen am Kleistpark“ über dem Bunker 1974–77
Rudolph-Wilde-Park mit U-Bahnhof Rathaus Schöneberg

Autoren:

Dr. Peter Lemburg: Konzeption, Denkmalerfassung, Geschichte und Stadtentwicklung von Berlin-Schöneberg
Dr. Haila Ochs: Die Denkmale in Berlin-Schöneberg
Katharina Husse: Ur- und Frühgeschichte
Gabriele Schulz: Gartendenkmale

Bildautor und Reproaufnahmen: Wolfgang Reuss, Wolfgang Bittner (siehe auch Bildnachweis)

Denkmalkarte: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen und Landesdenkmalamt Berlin

Register: Dr. Haila Ochs

Projektleitung und Redaktion: Dr. Bernhard Kohlenbach und Dr. Haila Ochs

Bearbeitungsstand Juli 2018

Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland. Denkmale in Berlin. Bezirk Tempelhof-Schöneberg – Ortsteil Schöneberg (herausgegeben vom Landesdenkmalamt Berlin); Michael Imhof Verlag GmbH & Co. KG, Petersberg 2018

© 2018 Michael Imhof Verlag GmbH & Co. KG
Stettiner Straße 25
D-36100 Petersberg
Tel. 0661/2919166-0; Fax 0661/2919166-9
info@imhof-verlag.de; www.imhof-verlag.com
Landesdenkmalamt Berlin

Gestaltung und Reproduktion: Michael Imhof Verlag
Druck: Media-Print Informationstechnologie GmbH, Paderborn

Printed in EU

ISBN 978-3-7319-0726-8

INHALTSVERZEICHNIS

| | |
|---|-----|
| Vorwort | 7 |
| Geschichte und Stadtentwicklung von Berlin-Schöneberg | 10 |
| Lage und Grenzen | 12 |
| Zur Ur- und Frühgeschichte im Schöneberger Raum | 14 |
| Die Gründung des Dorfes Schöneberg | 18 |
| Die Entwicklung Schönebergs im 16. und 17. Jahrhundert | 19 |
| Schöneberg im 18. Jahrhundert | 20 |
| Schöneberg im 19. Jahrhundert | 23 |
| Die Großstadt Schöneberg zwischen 1898 und 1918 | 33 |
| Zwischen den Weltkriegen | 38 |
| Schöneberg im Nationalsozialismus | 39 |
| Schöneberg nach dem Zweiten Weltkrieg | 40 |
| Schöneberg nach der Wiedervereinigung | 45 |
| Die Denkmale in Schöneberg | 47 |
| Gebiet 1 – Alt- und Neu-Schöneberg | 47 |
| Das Dorf Alt-Schöneberg | 47 |
| Belziger Straße | 68 |
| Feurigstraße | 70 |
| Kaiser-Wilhelm-Platz und Neu-Schöneberg | 76 |
| Gebiet 2 – Der Berliner Ortsteil von Schöneberg | 94 |
| Heinrich-von-Kleist-Park und Umgebung | 94 |
| Westlich der Potsdamer Straße zwischen Pallasstraße und Kurfürstenstraße | 107 |
| Östlich der Potsdamer Straße zwischen Kurfürstenstraße und Großgörschenstraße | 117 |
| Gebiet 3 – Das ehemalige Charlottenburger Ostviertel | 140 |
| Rund um den Wittenbergplatz | 140 |
| Das ehemalige Kielgan-Viertel | 150 |
| Südlich der Lietzenburger Straße und der Kleiststraße | 154 |
| Gebiet 4 – Nord-Schöneberg rund um Nollendorfplatz, Winterfeldtplatz und Viktoria-Luise-Platz | 161 |
| An der Apostelkirche, Nollendorfplatz und Winterfeldtplatz | 163 |
| Viktoria-Luise-Platz | 174 |
| Gebiet 5 – Das Schöneberger Westgelände | 182 |
| Nördlich der Belziger Straße zwischen Martin-Luther-Straße und Gleditschstraße | 183 |
| Das Bayerische Viertel | 204 |
| Rund um das Rathaus Schöneberg | 213 |
| Südlich von Hauptstraße und Dominicusstraße bis zur Wannseebahn | 233 |

| | |
|---|-----|
| Gebiet 6 – Der Friedenauer Teil von Schöneberg und das Schöneberger Südgelände | 238 |
| Der Friedenauer Teil von Schöneberg | 239 |
| Jenseits der Wannseebahn | 255 |
| Südgelände und „Insulaner“ | 263 |
| Gebiet 7 – Das Schöneberger Industriegebiet und das Wohngebiet südlich der Eythstraße | 268 |
| Gebiet 8 – Von der Schöneberger Insel zur Schöneberger Linse | 282 |
| Die Schöneberger Linse | 298 |

Anhang

| | |
|--|-----|
| Anmerkungen | 301 |
| Bibliographie | 329 |
| Denkmalliste Berlin, Ortsteil Schöneberg | 331 |
| Register | 341 |
| Bildnachweis | 352 |

Beilage

Denkmalkarte

VORWORT

In den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts geriet das vor den Toren Berlins gelegene märkische Dorf Schöneberg in den Sog der sich explosionsartig entwickelnden und vergrößernden Haupt- und Residenzstadt. Innerhalb weniger Jahre wuchs die kleine Landgemeinde zur Großstadt und erhielt 1898 die Stadtrechte. Mit gut 7.400 Einwohnern gehörte Schöneberg im Jahre 1875 zu den größten Dörfern Preußens. Nur 30 Jahre später hatte die Stadt über 140.000 Bewohner, und bei der Volkszählung 1925 wurden in Schöneberg und Friedenau zusammen sogar mehr als 230.000 Einwohner gezählt – eine Zahl, die nach dem Zweiten Weltkrieg bei Weitem nicht mehr erreicht werden konnte. Heute wohnen in den Ortsteilen Schöneberg und Friedenau des Stadtbezirks Tempelhof-Schöneberg von Berlin rund 120.000 Menschen. Schöneberg gilt mit seinen ausgedehnten historischen Mietshausquartieren und der zentralen Lage als eines der lebendigsten und beliebtesten Wohngebiete in Berlin.

Die Erweiterung Berlins in Richtung Schöneberg begann 1861 mit der Eingemeindung des nördlichen Teils von Schöneberg entlang der Potsdamer Straße. Vorher waren schon einige der wichtigsten Verkehrsverbindungen Preußens von Berlin aus durch Schöneberg gelegt worden. Seit 1791 führte die erste befestigte Chaussee Preußens von Berlin nach Potsdam über Schöneberg. Anfang des 19. Jahrhunderts gab es an der Chaussee Ausflugslokale und Gasthöfe, die von Berlinern und Reisenden mehr und mehr besucht wurden. 1839 konnte man mit der neuen, parallel zur Chaussee angelegten Berlin-Potsdamer Eisenbahn für zwei Silbergroschen von Berlin bis Schöneberg fahren. Neben der Trasse dieser ersten Eisenbahnlinie Preußens verlief ab 1841 mit der Berlin-Anhaltischen Bahn auch eine zweite wichtige überregionale Bahnstrecke durch Schöneberg und das Bahngelände weitete sich zu einer breiten Schneise auf Schöneberger Stadtgebiet aus. Pferdeomnibusse brachten ab 1860 und Pferdestraßenbahnen ab 1879 die Hauptstädter zum Sonntagsausflug nach Schöneberg. 1871 wurde für den Personen- und Güternahverkehr eine erste Station der Ringbahn in Schöneberg eröffnet und 1891 die Wannseebahn als Vorortstrecke. Sowohl die Einführung der elektrischen Straßenbahnen im Jahr 1902 als auch die 1910 fertig gestellte U-Bahn zwischen Nollendorfplatz und Innsbrucker Platz (heute U4) waren ehrgeizige Projekte der Stadt Schöneberg, um die damals neu entstehenden Wohngebiete zu erschließen.

Die Ende des 19. Jahrhunderts überall in der Umgebung Berlins entstehenden Mietshausquartiere breiteten sich auch in Schöneberg aus. Die ausgedehnten Felder um das Dorf wurden parzelliert und aus vielen Schöneberger Bauern wurden Grundstücksspekulanten. Den dadurch erwirtschafteten Reichtum kann man heute noch an ihren villenartigen Wohnhäusern in der Hauptstraße ablesen, die einfache Bauernhäuser ersetzten. Auf dem Alten Kirchhof stehen die mächtigen und aufwendigen Mausoleen der Bauernfamilien, die zu Geld gekommen waren.

Die Umwandlung der Feldflur des Dorfes in eine Großstadt begann in den nach Berlin eingemeindeten Gebieten im Norden, für die der 1861 aufgestellte Stadterweiterungsplan Berlins, der Hobrecht-Plan, galt. Bald danach wurden auch in den anderen Teilen weitläufige Mietshausviertel in Anlehnung an Berliner Vorbilder gebaut, so in den ehemaligen Dörfern Alt- und Neu-Schöneberg und ihrer unmittelbaren Umgebung sowie auf der sogenannten Schöneberger Insel zwischen Stadt- und Fernbahnrassen im Osten des Dorfes. Nach 1900 verwendeten die Bauunternehmer insbesondere im damaligen Westgelände (Bayerisches Viertel, Nollendorfplatz, Winterfeldtplatz und Viktoria-Luise-Platz) einen neuen großzügigen Mietshaustyp von gehobener Ausstattung, der von Anfang an für eine wohlhabende Bewohnerschicht gedacht war. Die Häuser zeichnen sich durch große Wohnungen, Vorgärten und begrünte Höfe ohne enge Hinterhofbebauung aus. Auch nach den Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges sind diese Wohngebiete in ihrer Grundstruktur erhalten, durch Neubauten ergänzt und bis heute äußerst beliebt. Südlich der Ringbahn blieb das Schöneberger Stadtgebiet lange und zum Teil bis heute un bebaut – Kleingartenkolonien, Friedhöfe, Parkanlagen auf ehemaligem Bahngelände und ein Autobahnkreuz prägen das Bild. Nur im westlichen Teil hat sich die Besiedlung schon seit der Gründung der Landhauskolonie Friedenau 1871 und der Eröffnung des Bahnhofs Friedenau 1874 ausgedehnt. Landhäuser und kleinere Mietshäuser zeugen hier vom Wunsch, die enger werdende Innenstadt zu verlassen und in ruhigere Vororte zu ziehen. Während um die Jahrhundertwende im Südosten an der Anhaltischen Bahnstrecke auch ein kleines Industriegebiet entwickelt wurde, entstanden auf einem Teil der Baulandreserve im Süden Schönebergs in den 1920er und 1930er Jahren größere Wohnsiedlungen.

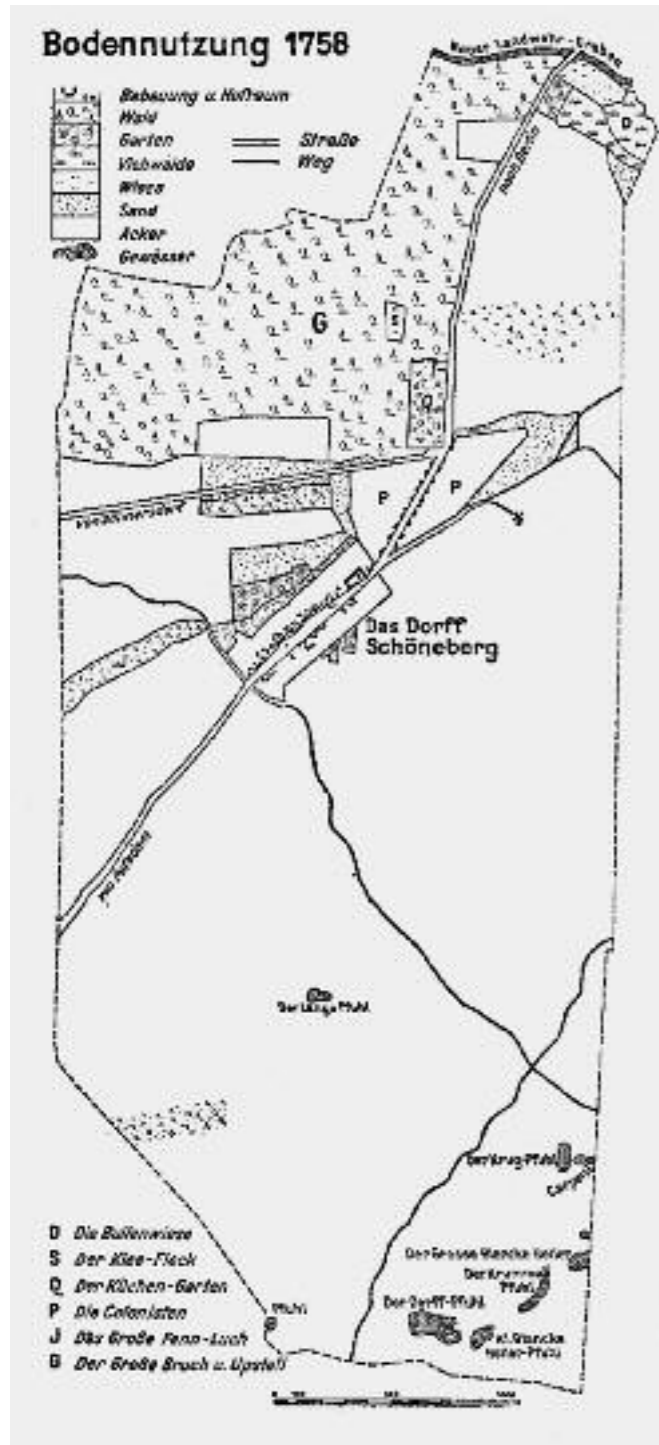
Abbild der Stadtentwicklung Schönebergs, die sich hauptsächlich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und im 20. Jahrhundert abspielte, ist der Bestand an Bau- und Gartendenkmälen. Die überwiegende Anzahl der eingetragenen Denkmale stammt aus dieser Zeit und die meisten Bauten, die dieser Band vorstellt, sind Denkmale des Wohnens aus den letzten 150 Jahren. Darüber hinaus zeugen Denkmale des Verkehrs und der öffentlichen Versorgung, zu denen Bahnhöfe und Bahnbetriebsgelände, Gas- und Elektrizitätswerke, Schulen, Sportstätten, Post-, Verwaltungs- und Gerichtsgebäude, Kirchen oder Friedhöfe gehören, von der Organisation und Ausgestaltung der wachsenden Großstadt. Schmuckplätze, Parks und andere Grünanlagen, die damals die wohlhabende Bürgerstadt aufwerteten, bieten als Gartendenkmale auch heute noch ein angenehmes Wohnumfeld. Einige herausragende Beispiele der Industriebaukunst am Anfang des 20. Jahrhunderts sind im Schöneberger Industriegebiet erhalten. Und im Umfeld des 1914 eröffneten Rathauses, das sich zum Zentrum eines neuen Verwaltungsbezirks entwickelte, sowie im ehemaligen Charlottenburger Ostviertel rund um den Wittenbergplatz belegen Büro- und Geschäftshäuser die Entwicklung dieses Bautyps vom

GESCHICHTE UND STADTENTWICKLUNG VON BERLIN-SCHÖNEBERG

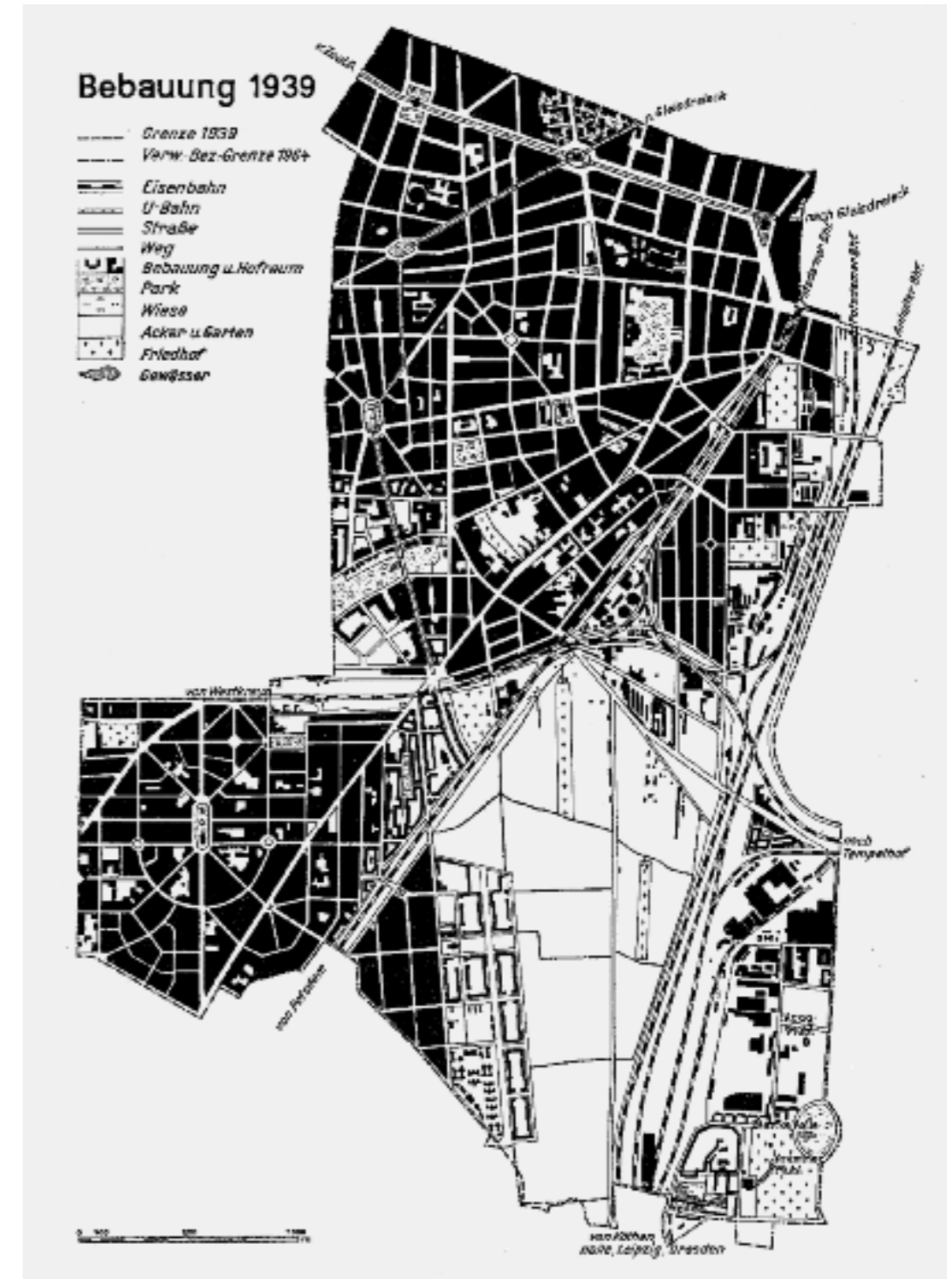
Zahlreiche Schriften und Abhandlungen belegen das große Interesse an Schönebergs Entwicklung vom märkischen Dorf über die prosperierende selbstständige Großstadt bis zum dicht besiedelten, verkehrsreichen Innenstadtbezirk Berlins.¹ Neben einer umfangreichen und leicht zugänglichen „Heimatliteratur“² verfügt der Bezirk über hervorragende Spezial-Untersuchungen zu The-

men wie Vor- und Frühgeschichte, Orts- und Kulturgeschichte, Verwaltungs- und Bauwesen bis hin zu Schul- und Kirchengeschichte sowie Militär- und Wirtschaftsgeschichte.³ Eine wichtige Quelle bilden die drei umfangreichen Verwaltungsberichte der Stadt Schöneberg aus den Jahren 1899 bis 1910, aus denen alle Autoren ausgiebig schöpften. Zu würdigen sind auch die Aktivitäten des Schöneberger Stadtmuseums in Verbindung mit dem Kunstamt und der Berliner Geschichtswerkstatt, die sich immer wieder mit besonderen Aspekten der Ortsgeschichte auseinandersetzten, insbesondere mit der Zeit zwischen 1933 und 1945 aus Sicht der verfolgten, vor allem im Schöneberger Westen sehr zahlreichen jüdischen Mitbewohner. Auch die umfangreiche Publikationsreihe „Schöneberg auf dem Weg nach Berlin“, die zur 750-Jahr-Feier Berlins 1987 erschien, befasste sich ausführlich mit einzelnen Themen der Stadtentwicklung.

Wenn man eine Phase aus der Stadtentwicklungsgeschichte Schönebergs besonders hervorheben möchte, dann wäre dies die von heftiger Bau- und Bodenspekulation begleitete Erschließung ausgedehnter Mietshausgebiete um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert. Auch wenn die benachbarten Städte und Gemeinden Vergleichbares durchlebten, so kulminierte die Entwicklung auf Schöneberger Boden, wo auf Grund der Nähe zu Berlin und der Tätigkeit Georg Haberlands und seiner Berlinischen Boden-Gesellschaft eine besondere Situation entstanden war. Haberland wurde bereits von zeitgenössischen Gegnern um den Bodenreformer Adolf Damaschke bekämpft und seither ausgiebig kommentiert. Eine zusammenfassende Darstellung dieser städtebaulich wie stadtsociologisch interessanten Thematik steht jedoch noch aus.⁴ Aber es bleibt festzustellen, dass die Entwicklung des Mietshausbaus in Schöneberg, trotz großer Kriegsverluste, in zahllosen Beispielen außergewöhnlich gut dokumentiert ist. Eindrucksvoll ist nachvollziehbar, wie sich innerhalb von vier Jahrzehnten – von 1875 bis 1915 – der Charakter des Ortes von Straßenzug zu Straßenzug, von Wohnquartier zu Wohnquartier veränderte. Die repräsentativen fünf- und sechsgeschossigen Häuser der späten 1870er Jahre in spätklassizistischer Gewandung, mit engen Höfen und flachen „Berliner Dächern“⁵ findet man beispielsweise noch zahlreich im Norden Schönebergs, im so genannten Berliner Ortsteil, etwa in Blumenthal-, Steinmetz- und Alvenslebenstraße wie auch in der Ziethen- und der östlichen Nollendorfstraße. Mietshäuser, die bis zur neuen Bauordnung von 1887 mit auffallend steilen Proportionen und hohen, in Neo-Renaissanceformen symmetrisch gestalteten Fassaden sowie tiefen Höfen errichtet wurden, sind in zum Teil geschlossenen Reihen in der Kulmer Straße anzutreffen. Um 1900 hält das Malerische und damit Formen aus dem Villen- und Landhausbau Einzug in den Mietshausbau. Die Fassaden werden asymmetrisch und reich gestaffelt, formal stark aufgelöst und individualisiert. Die etwas steifen Berliner Dächer entwickeln sich zu Dachlandschaften; Giebel und Türmchen in unterschiedlichsten Formen beleben das Straßenbild. Individueller werden auch die Wohnungsgrundrisse, obwohl bei großen Wohnungen auf das „Berliner Zimmer“



Das Dorf Schöneberg (1758) vor dem Brand 1760



Der Großstadtbezirk Schöneberg 1939

noch nicht verzichtet wird. Häuser wie diese findet man beispielsweise noch in der Luitpoldstraße. Um 1910 kommt es im Wohnhausbau wie überall in der Architektur zu einer Monumentalisierung der Formen. Die Traufhöhe bleibt auf 22 Meter beschränkt, aber Schmuckformen werden straffer, größere Wandflächen werden spannungsreich gegeneinander gesetzt, die Dächer mächtig. Diesen Reformwohnungsbau findet man, seltener in geschlossener Formation als in Einzelbeispielen, im gesamten Westen Schönebergs, wie zum Beispiel am Bayerischen Platz, in Kufsteiner oder Bozener Straße. Zu dieser Gattung gehören auch

die stärker dekorierten Häuser in Heward-, Heyl- und Nymphenburger Straße, bei denen Wohnungsgrößen bis 270 Quadratmeter keine Seltenheit sind. Nach dem Ersten Weltkrieg ist die Entwicklung weitgehend abgeschlossen, nun entstehen vor allem Siedlungsbauten außerhalb des Zentrums. Schöneberg gehört heute neben Kreuzberg und Charlottenburg zu den Berliner Bezirken mit dem größten Bestand an vor 1918 gebauten Mietshäusern. Dies spiegelt auch die Denkmalliste wider: Etwa zwei Drittel der in die Denkmalliste eingetragenen Gebäude in Schöneberg sind Mietshäuser.

die über die eigentliche Stadtgrenze hinaus auch die angrenzenden Gemeinden einbezog. Für das nun Berlin zugehörige „Potsdamer Viertel“ wurde der vom späteren Stadtbaurat James Hobrecht entwickelte „Bebauungsplan von den Umgebungen Berlins“, der so genannte „Hobrecht-Plan“ von 1862, verbindlich. Er sah unter anderem die Bebauung des Tempelhofer Feldes und des Schöneberger Niederlandes mit tiefen, durch breite „Gürtelstraßen“ erschlossenen Baublöcken vor. Der Verlauf des boulevardartigen Generalzuges⁶⁴ sollte – abweichend vom realisierten Projekt – die gerade Verbindung vom Kreuzberger Südsterne zu Nollendorf- und Wittenbergplatz schaffen. Hobrecht stützte sich bei der Planung des großen Straßenzuges auf frühere Bebauungspläne von Carl Ludwig Schmidt (1828) und Peter Joseph Lenné (1844/1851).⁶⁵ Die Gleise der Potsdamer- und Anhaltischen Bahn durchschnitten jedoch das Planungsgebiet, sodass die nach Süden verschwenkte Straße unter den Yorckbrücken entlanggeführt werden musste. Dort, wo die Bülowstraße nach Süden abknickt, wurde der dreieckige Dennewitzplatz ausgespart. Zur Unterteilung des Terrains entstanden Steinmetz-, Blumenthal-, Alvensleben- und Kirchbachstraße.

Der Aufstieg Berlins zur Hauptstadt des Norddeutschen Bundes (1867) und zur deutschen Reichshauptstadt (1871) hatte auch für die angrenzenden Gemeinden weitreichende Folgen. Nach allen Richtungen wucherte die Wohnbebauung über die Stadtgrenzen hinaus. Erstmals in der Stadtbaugeschichte Schönebergs trug der Bau dringend erforderlicher Wohnungen einen deutlich spekulativen Charakter. Zu diesem Zeitpunkt begann die kapitalträchtige, gewerbsmäßige Terrain- und Bauspekulation großen Stils. Sie vollzog sich anfangs außerhalb der Schöneberger Gemeindegrenzen, zum einen auf dem damals zu Charlottenburg gehörenden Gebiet nördlich des Nollendorfsplatzes, dem Kielgan-Viertel, zum anderen nach der Gründung Friedenaus an der süd-westlichen Gemarkungsgrenze zu Wilmersdorf und Steglitz; schließlich im gesamten, 1861 eingemeindeten „Berliner Ortsteil“. Diese drei Bebauungsgebiete boten sehr unterschiedliche Voraussetzungen. Die etwa 80 Morgen am Nollendorfplatz befanden sich seit Jahrzehnten in der Hand des Gärtners und Gutsbesizers Georg Friedrich Kielgan, der seinen Besitz vom Baumeister Otto Wuttke parzellieren, Haupt- und Stichstraßen anlegen (Kielgan-, Ulmen-, Buchen-, Ahorn- und Maienstraße) und einen Bebauungsplan mit detaillierten Villen- und Landhausentwürfen anfertigen ließ. Mit wenigen Modifizierungen wurden die Pläne seit den späten 1860er Jahren realisiert.⁶⁶

Am südwestlichen Rand Schönebergs setzte die Bebauung ab Ende 1871 mit der Landhauskolonie Friedenau durch den Großkaufmann, Stadtentwickler und Terrainspekulanten Johann Anton Wilhelm Carstenn ein.⁶⁷ Von Johannes Otzen und Otto Busse ließ sich dieser eine Anlage projektieren, die der von England ausgehenden Gartenstadtidee nahe stand und eine deutlich differenzierte Siedlungsstruktur im Vergleich zu den innerstädtischen Quartieren besaß. An seinen südlichen Randalagen griff das prosperierende Friedenau auf das Schöneberger Gebiet über und sorgte hier noch heute für einen typologischen Zusammenhang zwischen den beiden Ortsteilen.

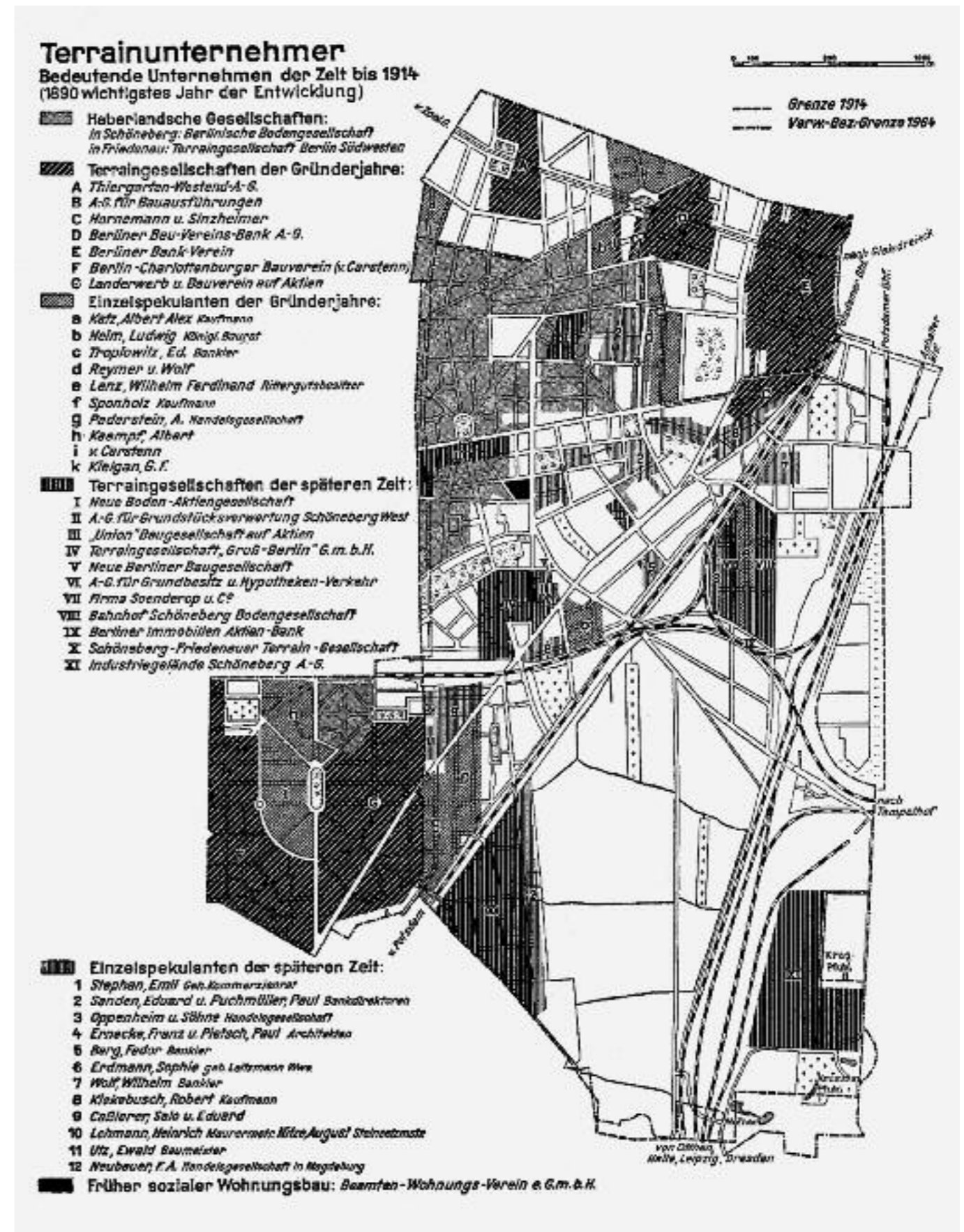
Auf dem Gelände des Berliner Ortsteils entwickelte sich ein Siedlungsgebiet mit drei Unterzentren: Rund um die 1871–74 errichtete Zwölf-Apostel-Kirche entstanden gleichzeitig Mietshäu-

ser, die einen eher vorstädtischen Charakter besaßen. Ursprünglich über die Bülowstraße hiermit verbunden schließt sich ein zweiter, heute nur noch südlich des Generalzugs als zusammengehörig zu erkennender Bereich um Zieten-, Nollendorf- und Schwerinstraße an. In Umsetzung des Hobrecht-Plans wurde dieses Gebiet von der 1872 gegründeten Berliner Bau-Vereins-Bank AG mit viergeschossigen sehr einheitlichen Wohnhäusern und – seinerzeit – beträchtlicher Hofüberbauung geprägt. Noch stärker äußerte sich dieser spekulative Zug im Mietshausgebiet an der Kurfürstenstraße, im Bereich Steinmetz- und Blumenthalstraße. Während die Gebäude an der Zwölf-Apostel-Kirche von Kleinunternehmern und Privatleuten errichtet wurden, geriet der gesamte Bereich in den Besitz großer, von Berlin aus agierender Terraingesellschaften. Begünstigt durch die Berliner Bauordnung von 1857, schossen hier vielstöckige „Mietzinhäuser“ wie Pilze aus dem Boden, vergleichbar denen der innerstädtischen Wohngebiete in Berlin von Prenzlauer Berg, Moabit oder Luisenstadt. Für diese Gebäude mit engen Höfen, Quer- und Seitenflügeln hatte sich bereits der Begriff „Mietkaserne“ eingebürgert. Rund um den Dennewitzplatz, zwischen Kurfürstenstraße, den Bahnanlagen, der Großgörschen- und Potsdamer Straße, erschloss der Berliner Bank-Verein das Gebiet mit großen Mietshausblöcken, während die Berliner Bau-Vereins-Bank AG zwischen Mackensen-, Kurfürsten-, Froben-, Winterfeldt- und Maaßenstraße baute.⁶⁸

Die bauliche Verdichtung, die auch für andere Randgemeinden Berlins prägend war, führte 1875 zum Preußischen Fluchtliniengesetz, das die Gemeindebehörden zur Aufstellung von Bebauungsplänen und Bau- und Straßenfluchtlinien verpflichtete. Im Anschluss daran entstanden die meisten der Bebauungspläne Schönebergs, die in der Folgezeit noch vielfach verändert und korrigiert wurden. Die Bauordnung für Berlin von 1872 war nur für den Berliner Ortsteil gültig; sie gestattete eine Überbauung von 65 Prozent der Grundfläche ohne Höhenbeschränkung, was durch die neue Bauordnung von 1887 auf 60 Prozent bei fünf Wohngeschossen innerhalb und vier Wohngeschossen außerhalb der Ringbahn vermindert wurde.

Die Bevölkerungszahl Schönebergs hatte sich in der Zeit von 1885 bis 1890 von rund 16.000 auf 29.000 Personen fast verdoppelt; 1895 gab es 62.000 Einwohner, 1900 bereits 96.000 und 1910 waren es mit 173.000 Personen etwa zehnmal so viele wie 25 Jahre zuvor.⁶⁹ Für die wachsende Stadt war ein funktionierender Personennahverkehr unverzichtbar. Über die Verbindungs- und spätere Ringbahn erreichte man den Ort seit 1872, die mittleren Wohnareale um die Potsdamer Straße bis hinauf nach Friedenau und um den Nollendorfplatz erschloss die Pferdeisenbahn seit 1876. Schon zehn Jahre später verband eine Dampfstraßenbahn Steglitz und Friedenau mit dem Nollendorfplatz, sie verlief über die Dorfau, durch Akazien- und Goltzstraße.

Ein wichtiger Schritt zur dringend notwendigen Verbesserung der städtischen Infrastruktur war die Gasversorgung durch die seit 1871 an der Torgauer Straße produzierende „Imperial Continental Gas Association“. 1888 konnte, zunächst für den Norden Schönebergs, die unterirdische Kanalisation fertig gestellt werden. Schon vier Jahre zuvor hatte man begonnen, das Frischwasser von den Charlottenburger Wasserwerken zu beziehen. Der Schwarze Graben, lange Zeit Schönebergs offener Vorfluter, konnte nach Teilkanalisierung durch ein Tonröhrensystem ab 1880 zuge-



Terrainunternehmer in Schöneberg bis 1914

zeitig die Else-Lasker-Schüler-Straße zur Zwölf-Apostel-Kirche geführt und die spitzwinkelige Ecke mit einem Wohnhausriegel besetzt. Dieser Konzeption wurde der ehemalige Landhaus-Charakter des Kielgan-Viertels geopfert.

Der Ausbau der autogerechten Hauptverkehrsstraßen wurde durch die Stilllegung der Straßenbahnen zu Beginn der 1960er Jahre gefördert. Die zumeist in der Mitte der Straßenprofile verlegten Schienen wurden entfernt und die Fahrbahnen verbreitert. Neben der Hobrechtschen Gürtelstraße Yorck-, Bülow-, Kleist- und Tauentzienstraße wurden mit der Grunewaldstraße und dem Straßenzug Goeben-/ Pallas-/ Hohenstaufenstraße weitere Ost-Westverbindungen ausgebaut. Bei letzterer konnten die Planungen bis heute wegen der Widerstände einiger Hauseigentümer nicht realisiert werden. Besonders deutlich wird dies an der Hohenstaufenstraße, wo ein Wohnhaus in das schon verbreiterte Straßenland hineinragt, während die westlich sich anschließenden Zeilenbauten bereits 1978 an der geplanten Straßenflucht errichtet wurden.⁹⁰ Weitere Pläne, wie die Begradigung der Kolonnenstraße und der Durchbruch von der Haupt- zur Grunewaldstraße über das Gelände der „Maison de Santé“ konnten nicht zuletzt durch Bürgerwiderstand verhindert werden.⁹¹ Als Entlastung der Rhein-, Haupt- und Potsdamerstraße wurde die Stadtautobahn A 103 erbaut, die sich im nördlichen Südgelände über ein Kleeblatt mit der A 10, dem West-Ost-Ring verbindet. Auch gegen den Weiterbau der A 103 Richtung Norden formierte sich massiver Widerstand, zumal er den Abriss großer Wohnbereiche auf der Schöneberger Insel und eine Zufahrt an der Crellestraße bedeutet hätte. Die „Bürgerinitiative Südtangente“ erreichte über Bezirk und Stadt hinaus Bekanntheitsgrad. So endet die Autobahn gegenwärtig abrupt nördlich der Sportanlagen am Sachsendamm.⁹²

Ende der 1960er Jahre waren die großflächigen Neubaumaßnahmen im innerstädtischen Berlin im Wesentlichen beendet, der für

Wohnsiedlungen zur Verfügung stehende Raum war ausgeschöpft. In Randlagen in Spandau, Neukölln und Reinickendorf waren die Großsiedlungen beziehungsweise Satellitenstädte Falkenhagener Feld, Gropiusstadt und Märkisches Viertel entstanden. Nach dem Mauerbau verlor West-Berlin viele Einwohner durch Abwanderungen ins westliche Deutschland. Der rückläufige Bedarf an Wohnraum führte besonders im dicht besiedelten Norden Schönebergs zu einem weiteren Verfall des bislang weitgehend unsanierten Altbaubestands.⁹³ 1963 wurde vom Berliner Senat das „Erste Stadterneuerungsprogramm von Berlin-West“ aufgelegt, nach dem in einem Zeitraum von 15 Jahren sechs Innenstadtbereiche West-Berlins saniert werden sollten.⁹⁴ Sanierung bedeutete damals, wie man an Beispielen im Wedding und in Kreuzberg sehen kann, Abriss der heruntergekommenen historischen Mietshäuser und Neubau in modernen Siedlungsformen. Die angestrebte Verbesserung der Wohnverhältnisse schloss sowohl Überlegungen zu den als problematisch eingestuften Sozialstrukturen als auch die „nicht autogerechten Wege“ ein. In Schöneberg waren erste Planungen bereits 1963 vom Stadtplanungsausschuss erarbeitet worden, die Realisierung wurde jedoch erst zu Beginn der 1970er Jahre eingeleitet.

Der Kernbereich der Stadterneuerung lag beiderseits der Bülowstraße zwischen Winterfeldt- und Kurfürstenstraße, sowie im gesamten ehemaligen Berliner Ortsteil bis hinab zur Großgörschenstraße.⁹⁵ Die Schöneberger Sanierungsgebiete stehen beispielhaft für ein Umdenken und für die Modifizierung von Sanierungsstrategien. Bis zu Beginn der 1970er Jahre dachte man noch an die berühmte „Kahlschlag“- oder Flächensanierung, wenig später zeichneten sich erste Ansätze der „behutsamen Stadterneuerung“ ab. Bewohner der Sanierungsgebiete widersetzten sich dem verordneten Auszug zwecks Totalabriss aller Wohngebäude und gründeten 1975 eine erste Bürgerinitiative. Mieterbeiräte be-



Bülowstraße, Sanierungsgebiet Schöneberg, Aufnahme um 1975



Fern- und S-Bahnhof Südkeuz, 2003–06, Aufnahme 2017

kämpften den infolge konzeptloser Früh-Entmietungen verursachten Wohnungsleerstand. 1979 entschloss sich der Bezirk, Mieterbeiräte in die Planungsforen einzubeziehen. Dennoch begannen die 1980er Jahre mit Hausbesetzungen und entsprechenden Räumungsaktionen. Zur Deeskalation trug die vom Bezirksamt 1981 beauftragte unabhängige Mieterberatungsgesellschaft SPAS e.V. bei. Die Objektsanierung rückte in den Vordergrund. Zu Wohnraumabbrüchen kam es – vornehmlich in den Hofbereichen – zwar auch weiterhin, doch ging es nun nicht mehr um stereotype Flächenfreilegungen, sondern um verbesserte Licht- und Raumverhältnisse. Die Ziele der Sanierungen waren neben der Beseitigung unzumutbarer hygienischer Verhältnisse eine Auflockerung stark überbauter Wohnblöcke durch große nutzbare Höfe im Blockinnenbereich, die Anlage verkehrsfreier Wohnstraßen und die Trennung von Wohnen und Arbeiten, also die Beseitigung des einstmaligen typischen Hofgewerbes. Gerade letztere Maßnahme hat sich im Gesamtzusammenhang als problematisch erwiesen, weil sie tief in gewachsene Strukturen der Stadtquartiere eingriff. Denn nicht nur das Kleingewerbe verschwand aus den Höfen, sondern auch die kleinen vertrauten Verkaufsläden. Vielfach zogen sich auch Kneipen und Gaststätten zurück und gerade in den unterprivilegierten Wohngegenden brach der vorhandene „Kiezcharakter“ auseinander. Beispielhaft wird das im Block Bülow-, Froben-, Winterfeldt- und Maaßenstraße mit der kreuzenden Zie-

tenstraße, sowie Nollendorf- und Schwerinstraße deutlich. Weil das prämierte Konzept der Architekten von Beulwitz, Bonn und Dietz, das einen Wechsel von belebten und ruhigen Zonen sowie städtebauliche Sichtbezüge vorsah, nur in einigen Punkten ausgeführt wurde, blieb das gesamte ausgeführte Ensemble aus Alt- und Neubauten mit einer gepflasterten und möblierten Fußgängerzone sowie einer Platzerweiterung innerhalb der Schwerinstraße hinter den Erwartungen zurück.

Schöneberg nach der Wiedervereinigung

Als am 10. November 1989 vor dem Schöneberger Rathaus Vertreter der Bundesregierung und des Berliner Senats den Mauerfall feierten und die Nationalhymne sangen, stand Schöneberg für einen kurzen Moment im Mittelpunkt des Weltinteresses. Doch schon bald nach der Wiedervereinigung Deutschlands und der beiden Stadthälften Berlins am 3. Oktober 1990 geriet der Bezirk aus dem Fokus, lag er doch mitten im alten West-Berlin und wurde an keiner Stelle von der Mauer berührt. Der Sitz des Berliner Senats und des Regierenden Bürgermeisters war ab 1991 wieder das Rote Rathaus in Berlin-Mitte, 1993 überließ der Alliierte Kontrollrat das Gerichtsgebäude am Kleistpark dem Berliner Kammergericht und der Sender Deutschlandradio Kultur über-

gangsportale mit Haupttreppenhäusern an Gleditsch- und Vorbergstraße sowie drei Nebentreppenhäuser, die vom Hof zugänglich sind, erschließen die je vier Vier- und Fünfstückwohnungen in den Obergeschossen, die mit Badezimmern und Mädchenkammer großzügig ausgestattet waren.

Als Reit- und Feldweg verband die heutige Grunewaldstraße einst die Stadt Berlin über Schöneberg und Wilmersdorf mit dem Grunewald. Seit der Eingemeindung des nördlichen Teils von Schöneberg im Jahre 1861 stellte sie bis 1938 zugleich die Grenze zwischen Berlin und Schöneberg dar. Dieser Weg zweigte südlich des ehemaligen Königlichen Hopfengartens (seit 1679 Botanischer Garten, heute Kleistpark) von der Potsdamer Chaussee ab, verlief entlang der Nordgrenze der Kolonistensiedlung Neu-Schöneberg nach Westen und überquerte auf Höhe der heutigen Gleditschstraße den so genannten Schwarzen Graben. Dahinter weitete sich der Weg zur Chaussee nach Wilmersdorf; an der Südseite erstreckte sich das Akazienwäldchen, dem die Akazienstraße ihren Namen verdankt. Auf diese Stelle deutet noch immer der Versprung in der Fluchtlinie der Häuser an der Grunewaldstraße hin. Die zwischen 1878 und 1892 errichteten Mietshäuser Grunewaldstraße 83–89 und Grunewaldstraße 78–82 (siehe Gebiet 5) zeichnen mit ihren Fluchtlinien noch den ursprünglichen Verlauf und die unterschiedliche Breite des Weges nach, wie er beispielsweise auf einem Plan von 1856 zu erkennen ist.¹⁷⁹ Als die Grunewaldstraße befestigt wurde, standen die Häuser schon und so blieb die Situation erhalten. Auch dass die Gleditschstraße, die bald nach 1900 über die Grunewaldstraße hinaus nach Süden verlängert wurde, zu diesem Zeitpunkt nur noch zwischen den Häusern Grunewaldstraße 82 und 83 über ein schmales Grundstück verlegt werden konnte, das wegen des Schwarzen Grabens nicht bebaut war, ist bis heute zu erkennen: Die Straße wird von den Brandwänden der angrenzenden Mietshäuser flankiert.¹⁸⁰

Das Mietshausensemble **Grunewaldstraße 83–89** (Abb. 52, Liste Nr. 2) besteht aus einer geschlossenen Zeile von vier- bis fünfgeschossigen Häusern, die in einem Zeitraum von etwa zehn Jahren zwischen 1878 und 1888 errichtet wurden; es dokumentiert die Anfänge der Verstädterung auf Schöneberger Gebiet. Die Häuser besitzen, wie in den 1880er Jahren in den Vorstädten üblich, flache Stuckfassaden, meist ohne Erker und Balkone. Den Übergang zu einem repräsentativeren Typus deutet das 1888 fertig gestellte Gebäude Nr. 87 an. Gemeinsam ist allen Häusern auch der niedrige Standard in Größe und Ausstattung der Wohnungen; in den zweispännigen Vorderhäusern waren in der Regel Dreizimmerwohnungen untergebracht, in den Seitenflügeln und Querhäusern gab es meist nur so genannte „Stube-Küche-Kammer“-Wohnungen. Der Qualitätsunterschied zwischen Vorder- und Hinterhaus zeigt sich oft auch in der dekorativen Ausstattung der Durchfahrten und Treppenhäuser. In den bis zu sechsgeschossigen Seitenflügeln und Quergebäuden sowie niedrigeren Hofbauten auf den zum Teil sehr tiefen Grundstücken kamen zur Wohnnutzung meist gewerbliche Nutzungen hinzu.

Zu den ältesten Gebäuden an der Grunewaldstraße gehört das Mietshaus **Grunewaldstraße 83**, Gleditschstraße 75 (Abb. 52, Liste Nr. 165). 1874–75 ließ der Fuhrherr Gustav Gläsig vom

Maurermeister C. Diederich zunächst im Hof ein dreigeschossiges Quergebäude und einen zweigeschossigen Stall an der Westseite errichten. Erst 1877–78 folgte das vom Maurermeister Julius Henke (?) ausgeführte viergeschossige Vorderhaus, das im Laufe seiner Geschichte mehrfach verändert wurde. So wurden beispielsweise 1898 im Erdgeschoss die Ladenlokale eingebaut. Die symmetrisch gegliederte Straßenfassade mit zehn Fensterachsen und großem Rundbogenportal in der Mitte zeigt sich heute ohne ihren ursprünglichen Stuckdekor, der bereits 1936 entfernt wurde. Die Hofgebäude erlebten ebenfalls vielfältige bauliche Veränderungen, vor allem für unterschiedliche gewerbliche Nutzungen: Unter anderem wurde 1898 das Quergebäude für eine Kaffeerösterei umgebaut, 1940–41 ließ der Eigentümer Hans Martin für seine Präzisionswerkzeug-Fabrik von dem Architekten Gerhard Dehmel das Vorderhaus umbauen und den östlichen Seitenflügel als massives Fabrikgebäude mit Luftschuttkeller neu errichten.¹⁸¹

Das Mietshaus **Grunewaldstraße 84** (Abb. 52, Liste Nr. 166) wurde 1882 vom Maurermeister Ernst Rudolph, der auch als Bauherr auftrat, als viergeschossiges Vorderhaus mit hohem Souterrain und einem lang gestreckten östlichen Seitenflügel errichtet.¹⁸² Die mit einem großen Rundbogenportal für Eingang und Hofdurchfahrt sowie einem Raster aus gleichmäßig verteilten Fensteröffnungen mit einfachen spätklassizistischen Rahmungen, jedoch ohne Balkone, Erker oder Loggien, gegliederte Fassade verweist auf die einfachen Dreizimmerwohnungen, von denen es zwei pro Etage gibt. Im Seitenflügel waren zwei Zweizimmerwohnungen auf jedem Geschoss untergebracht. Das Haus ist heute weitgehend unverändert und mit vielen originalen Ausstattungsdetails überliefert.

Das viergeschossige Mietshaus **Grunewaldstraße 85** (Abb. 52, Liste Nr. 167) wurde 1883 von Fr. Hahnemann für den Asphaltfabrikanten Paul Günthermann in spätklassizistischen Formen errichtet. Es enthält Eineinhalb- und Dreizimmerwohnungen, die mit wenig Komfort ausgestattet waren. Die siebenachsige Fassade wird durch kräftig ausgebildete Fensterverdachungen in geschossweise unterschiedlichen Formen und ein auskragendes Traufgesims betont. Die beiden linken Fensterachsen über dem Eingangportal im rustizierten Sockelgeschoss, das zugleich als Hofdurchfahrt dient, sind durch gemeinsame Verdachungen zusammengefasst. Auf dem tiefen Grundstück wurden 1886–87 ein sechsgeschossiges Quergebäude – die Fassade mit feiner Putzgliederung – mit kleinen Wohneinheiten sowie ein Stallgebäude im zweiten Hof errichtet. Hier entstand an der Westseite in den 1890er Jahren ein Pferdestall; beide Bauten sind noch vorhanden.

Das Mietshaus **Grunewaldstraße 86** (Abb. 52, Liste Nr. 168) ließ der Klempnermeister H. Koch 1883 von S. Klein mit einer sieben Achsen umfassenden, symmetrisch angelegten und in spätklassizistischen Formen dekorierten Stuckfassade errichten. Es überragt das gleichzeitig entstandene Nachbargebäude Nr. 85 um ein fünftes Obergeschoss. Über einem hohen, zur Ladenzone ausgebauten Erdgeschoss und einem ersten Obergeschoss mit Bossenmauerwerk erheben sich zwei Stockwerke, die durch



52. Grunewaldstraße 83–89, Mietshäuser (von links: angeschnitten 88, 87–83, 89 o. Abb.)

Pilaster flankierte Fensteröffnungen als Hauptetagen gekennzeichnet sind. Ein Attikageschoss und ein flaches Dach schließen das Haus oben ab. Die Hofbebauung besteht aus einem fünfgeschossigen Quergebäude und einer Remise mit Fachwerkobergeschoss.

Das Mietshaus **Grunewaldstraße 87** (Abb. 52, Liste Nr. 169) unterscheidet sich von dem bis in die 1880er Jahre üblichen spätklassizistischen Schema seiner Nachbarbauten: Mit seitlichen, stark aus der Bauflucht vortretenden Erkern, einem Farbkontrast von roten Verblendziegeln und weiß gestrichenen Putzelementen, erhöhtem Sockelgeschoss und höherer Traufe sowie einem überbordenden Baudekor in barockisierenden Formen setzt sich der fünfgeschossige Bau in der Häuserreihe an der Grunewaldstraße deutlich ab. Der Bauherr, Steinmetzmeister H. Richter, hatte zunächst ab 1883 zwei Quergebäude im hinteren Bereich seines langen Grundstücks errichten lassen. Erst 1887–88 schloss er die Baulücke mit einem Vorderhaus nach Entwurf von Nikolaus Becker, der die Gestaltung an die inzwischen für Schöneberg übernommene Berliner Bauordnung von 1887 anpasste. In überraschender Vollständigkeit und bemerkenswerter Qualität hat sich im Vorderhaus die originale Treppenhäusausstattung mit ornamentaler Schablonenmalerei erhalten.

In der Traufhöhe deutlich niedriger als das Nachbargebäude, verfügt das 1884 von Carl Hoffmann errichtete fünfgeschossige Mietshaus **Grunewaldstraße 88** (Abb. 52, Liste Nr. 170) über eine flache spätklassizistische Straßenfassade. Die drei oberen Geschosse setzen sich durch ihre in Ziegel ausgeführten Wandflächen von den stückierten Fensterrahmen und den Sockelgeschossen mit Quaderputz deutlich ab. Zwei später angefügte Balkone betonen die Mittelachse. 1885–87 wurden die Hofbauten errichtet.

An der zurückhaltend in spätklassizistischen Formen gestalteten Putzfassade des fünfgeschossigen Mietshauses **Grunewaldstraße 89** (o. Abb., Liste Nr. 171), 1888 von W. Becker errichtet, dominieren die Balkone in der Mittelachse die ansonsten flache Front. Nur die kräftig ausgebildeten Fensterverdachungen, die geschossweise als Segmentbogen, Dreiecksgiebel und Gesims geformt sind, betonen die drei oberen Geschosse. Die im klassischen Berliner Mietshausstil mit Seitenflügel und Quergebäude errichtete Anlage verfügt im zweispännigen Vorderhaus über unterschiedlich große Wohnungen, in den Hintergebäuden befanden sich ursprünglich Kleinstwohnungen, die aus Stube und Küche bestanden. Der im mittleren Teil zerstörte Seitenflügel wurde nach dem Zweiten Weltkrieg nicht vollständig wiederaufgebaut.



57. Erdmannstraße 5, Mietshaus, 1892–93 von Eduard Schenk

Das 1892–93 von dem Architekten und Maurermeister Eduard Schenk für den Wilmersdorfer Fabrikanten Emil Schulz erbaute Mietshaus **Erdmannstraße 5** (Abb. 57, Liste Nr. 112) fällt durch eine originelle Fassadengestaltung auf, die mit der Putzquaderung in den Sockelgeschossen, mit Säulenportal, Rund- und Segmentbögen oder einem Palladio-Motiv in der Fenstergestaltung einem Renaissancepalast nachempfunden ist. Diese kräftigen Formen werden durch feingliedrige Stuckdekorationen, für die die Zeit des Barock und Rokoko Vorbild war, ergänzt und verfeinert. Eines der beiden Ladenlokale im Erdgeschoss diente ursprünglich einer Bäckerei; die Backstube mit großem Ofen befand sich im Kellergeschoss. Je zwei Sechszimmerwohnungen im ersten und zweiten Obergeschoss des Vorderhauses waren mit Bädern und Mädchenkammern großzügig ausgestattet. Im dritten und vierten Obergeschoss waren hingegen jeweils eine Drei-, eine Vier- und eine Zweizimmerwohnung untergebracht; in den beiden Seitenflügeln gab es auf allen Etagen nur Stube-Küche-Kammer-Wohnungen mit Toiletten auf halber Treppe.

In seltener Vollständigkeit präsentiert sich das fünfgeschossige, zwölffachige Mietshaus **Willmannsdamm 7** (Abb. 58, Liste Nr. 369) mit einer anspruchsvoll gegliederten Stuckfassade. Es wurde 1892 durch A. Reichert als Vierflügelanlage um einen quadratischen Innenhof gebaut. Über einem Sockelgeschoss erheben sich drei Hauptwohngeschosse sowie ein Attikageschoss mit Rechteckfenstern und einem dekorativen Konsolgesims; die Wohnungen sind mit Erkern und Balkonen ausgestattet. An der symme-



58. Willmannsdamm 7, Mietshaus, 1892 von A. Reichert

trisch gegliederten Fassade mit zwei dreigeschossigen, zweiachsigen Erkern, die durch Balkone miteinander verbunden sind, verwendete der Architekt bei der Gestaltung unterschiedliche Stilelemente: Die Putzquaderung der drei Hauptgeschosse kombinierte er mit Stuckornamenten in Formen des Barock und Klassizismus; mit figurativen Zutatenerhöhte er die repräsentative Wirkung, so zum Beispiel mit Hermenpilastern am dritten Obergeschoss, Löwenköpfen an Fensterverdachungen oder Frauenporträts am Konsolgesims.

Auf den beiden nördlichsten Parzellen der ehemaligen Kolonistensiedlung Neu-Schöneberg zwischen Willmannsdamm, Großgörschenstraße, Hauptstraße und Potsdamer Bahnlinie war 1823 auf Antrag des Gartenbaudirektors Peter Joseph Lenné eine Gärtnerlehranstalt errichtet worden. Dabei war die Nähe zum gegenüberliegenden Botanischen Garten sicher ein Grund für die Standortwahl gewesen. 1858 erwarb der Berliner Stadtrat Carl August Sommer das Gelände und ließ dort einen sehenswerten Garten und Park anlegen, den sein Enkel 1889 an die Firma Hornemann und Sinzheimer verkaufte. Diese ließ den 25.000 Quadratmeter großen Park in Mietshausparzellen aufteilen und den alten Baumbestand vollständig vernichten.¹⁸⁸

Auf diesem Terrain wurde auch das fünfgeschossige Mietshaus mit zwei Seitenflügeln **Willmannsdamm 8** (Abb. 59, Liste Nr. 370) 1892 von Franz Pannier errichtet. Für Gliederung und Gestaltung der Fassade wählte der Architekt ein ähnliches Schema wie es am gegenüberliegenden, zeitgleich entstandenen Haus



59. Willmannsdamm 8, Mietshaus, 1892 von Franz Pannier

Willmannsdamm 7 zu finden ist: Zwischen zwei zweiachsigen, dreigeschossigen Erkern sind Balkone gespannt, die Fassade ist mit kräftigen Putzquadern und neobarocken Elementen stark plastisch, Fensterverdachungen mit Medaillons und Halbsäulenvorlagen an den Erkern zeichnen das dritte Obergeschoss aus. Nur das vierte und das Dachgeschoss haben vermutlich nach Kriegsschäden ihre ursprüngliche Gestaltung verloren. Foyer und Treppenhaus besitzen noch die ursprüngliche Ausstattung mit Stuckverzierungen und Malereien.

Das benachbarte Mietshaus **Willmannsdamm 6** (Abb. 60, Liste Nr. 368) wurde in ähnlicher Form als fünfgeschossiges Vorderhaus mit zwei Seitenflügeln und aufwendig dekorierte Stuckfassade 1894 für den Kaufmann Carl Hornemann nach Entwurf von Joseph Bering errichtet. Während der Fassadenschmuck verloren ist, hat sich die Ausstattung im Inneren – die kunstvoll geschmiedete Eingangstür des Portals, das mit Stuck verzierte Vestibül mit breiter Marmortreppe sowie das Treppenhaus mit prächtiger Holztreppe – weitgehend erhalten.

Auch entlang der Großgörschenstraße verlief seit 1861 die Grenze zwischen Berlin und Schöneberg. Sie bildete darüber hinaus eine Grenze zwischen zwei Terrangesellschaften, die die ehemalige Neu-Schöneberger Feldflur für den Mietshausbau entwickelten. Auf Berliner Seite arbeitete der Berliner Bank Verein, auf Schöneberger Seite die bereits erwähnte Firma Hornemann und Sinzheimer.¹⁸⁹ Die Mietshäuser des Berliner Bank Vereins waren mit



60. Willmannsdamm 6, Eingangportal, Vestibül und Treppenhaus des Mietshauses, 1894 von Joseph Bering

größeren Wohnungen für eine wohlhabendere Mieterschicht ausgestattet; in Schöneberg wurden im Durchschnitt kleinere Wohnungen gebaut. Trotzdem suchten Hornemann und Sinzheimer, die Häuser durch prächtige Fassaden attraktiv zu gestalten. Zudem parzellierten sie das Gelände so, dass jeweils ein Mietshaus am Willmannsdamm und eins in der Großgörschenstraße eine Hofgemeinschaft bildeten; so wurden bei gleicher Auslastung der Grundstücke enge Hinterhöfe vermieden.

Das Eckwohnhaus **Großgörschenstraße 8**, Neue Kulmer Straße 1 (Abb. 61, Liste Nr. 146), wurde 1890 mit zwei Flügeln und einer abgeflachten Ecke mit Balkonen nach Entwurf von Heinrich Thiel errichtet. Das Mietshaus ist mit Vierzimmerwohnungen ausgestattet, die durch Balkone und Erker aufgewertet sind. Laden- und erstes Obergeschoss sind als Sockel mit Putzquadern und Putzbossen verkleidet, die Fassaden der Obergeschosse werden durch den lebhaften Farbkontrast von glatten, roten Ziegelwänden und hellen, neobarocken Stuckornamenten an Erkern, Fensterrahmen und -verdachungen betont. Im Zweiten Weltkrieg wurde der östliche, zur Neuen Kulmer Straße gelegene Flügel des Hauses zerstört; den wieder aufgebauten Bauteil erkennt man am glatten Fassadenputz.

1890–91 errichteten Zimmermeister Richard Weise und Maurermeister Wilhelm Plümke das Mietshaus **Großgörschenstraße 7** (Abb. 62, Liste Nr. 145) als Vorderhaus mit zwei Seitenflügeln, das mit dem Haus Willmannsdamm 6 eine Hofgemeinschaft bildet.

prachtvolle Gestaltung des fünften Obergeschosses: Rundbogenblenden und Pilaster rahmen die Fenster, dazwischen treten Säulen mit korinthischen Kapitellen weit vor und tragen den als Architrav gestalteten Drempel. Die übrigen Gliederungselemente der Fassade – die Rustizierung des Hochparterres, das große rechteckige Portal mit dekorativen Holztüren und die schlichten Rahmungen der übrigen Fenster – ergänzen die vornehme Wirkung des Gebäudes.

Im nördlichen Abschnitt der Dennewitzstraße erweckt ein Altbau mit auffallend prächtig gestalteter Sandsteinfassade, der heute frei zwischen modernen Stadtvillen und Wohnbauten der 1990er Jahre steht, die Aufmerksamkeit. Das schmale viergeschossige Mietshaus **Dennewitzstraße 24A** (Abb. 116, Liste Nr. 100) mit einer Fassadengestaltung in Neorenaissance-Formen ist betont vertikal gegliedert. Die Rustika im Erdgeschoss, Kolossalpilaster mit korinthischen Kapitellen an den oberen Geschossen sowie Balkone mit Balustraden, vor allem aber der Dachkerker im steilen Satteldach, der in einer Rollwerkkartusche das Berliner Stadtwappen trägt, lassen auf eine öffentliche Nutzung schließen. Tatsächlich war das Gebäude ursprünglich Teil einer 1898–1901 vom Berliner Stadtbaurat Ludwig Hoffmann errichteten Volksbadeanstalt, deren Hauptgebäude auf dem Hofgrundstück zwischen den Wohnhäusern an der Dennewitzstraße, der Fabrik von Mix & Genest, den Gleisanlagen der Potsdamer Bahn sowie dem etwa gleichzeitig gebauten Hochbahnviadukt eingeklemt war. Das



115. Bülowstraße 73, Mietshaus, 1876–77 von Ferdinand Gutzeit und A. Grotte

im Krieg zerstörte Gebäude der Schwimmhalle war dem versteckten Bauplatz entsprechend insgesamt einfach gestaltet, nur die Eingangsfront unmittelbar unter den Gleisen war mit rustiziertem Sockelgeschoss sowie gequadrerten Pilastern und Rundbogenöffnungen dekoriert. Reste davon sind noch unter den Hochbahngleisen erhalten.²⁸² Durch das damals zur Badeanstalt gehörende, ebenfalls nach Plänen von Ludwig Hoffmann 1899–1901 ausgeführte Mietshaus, in dem ursprünglich Dienstwohnungen untergebracht waren, betrat man den Hof vor der Schwimmhalle. Es wird bis heute als Wohnhaus genutzt und erinnert in der stark veränderten Umgebung an ein Werk des Berliner Stadtbaurats und an die Zeit, als dieser Teil Schönebergs zu Berlin gehörte.

Als im Jahr 1902 die so genannte Stammstrecke der Berliner **Hoch- und Untergrundbahn** (Abb. 117, Liste Nr. 24) eröffnet wurde, verlief sie auf heutigem Schöneberger Gebiet über den so genannten „Generalszug“ entlang der Bülowstraße und der Kleiststraße; zu den Haltepunkten gehörten die Bahnhöfe Bülowstraße, Nollendorfplatz und Wittenbergplatz.²⁸³ Diese erste elektrisch betriebene Schnellbahn Deutschlands verkehrte als Hochbahn auf Viadukten auf einer Strecke von etwa elf Kilometern zunächst zwischen Warschauer Brücke und Nollendorfplatz sowie weiter als Unterpflasterbahn bis zum Bahnhof Knie (heute Ernst-Reuter-Platz). Die aufgeständerte Bahntrasse wurde ab 1896 als Eisenkonstruktion nach einem Typenentwurf von der Bauabteilung der Firma Siemens & Halske (Heinrich Schwieger und Johannes



116. Dennewitzstraße 24A, Wohnhaus der Volksbadeanstalt, 1898–1901 von Ludwig Hoffmann



117. Hoch- und Untergrundbahn, Stammstrecke (heute Teil der U-Bahnlinien 1 und 2) zwischen U-Bahnhof Warschauer Straße und U-Bahnhof Ruhleben, 1896–1902 von Siemens & Halske (Heinrich Schwieger und Johannes Bousset)

Bousset) ausgeführt.²⁸⁴ Auch die ersten Bahnhöfe mit Seitenbahnsteigen folgten zunächst einem einheitlichen Schema, das heute noch in Kreuzberg an den Stationen Görlitzer Bahnhof und Prinzenstraße zu erkennen ist: Die Bahnsteighallen sind als schlichte Eisen-Glas-Konstruktion mit einfachen Stahlblechbrüstungen, gesprossenen Fenstern und Wellblech gedecktem Tonnendach gestaltet.²⁸⁵ Nach Protesten gegen die als ästhetisch unbefriedigend empfundenen Bahnanlagen wurde 1897 ein Wettbewerb ausgeschrieben, der Lösungen für einen Hochbahnhof in Verbindung mit einer Straßenbrücke und einer Viadukt-Strecke finden sollte. Gewinner war der Architekt Bruno Möhring, der die Vorteile des Materials Eisen für freie Formgebungen nutzte. Er überzog die konstruktiven Teile der Stützen mit schmiedeeisernem Dekor und schuf als ästhetisches Gegengewicht massive Steinportale in Jugendstilformen sowie steinerne Giebelbauten und Pfeiler an Straßenkreuzungen und Bahnhöfen. Im Verlauf

der einzelnen Abschnitte der Bahntrasse in Kreuzberg und Schöneberg lässt sich zum Teil heute noch die sich verändernde Gestaltung ablesen: Von der reinen Zweckform im östlichen Teil entwickelte sich in Richtung Westen mehr und mehr eine Verschmelzung von Ingenieur- und Kunstform. Mit elegant geschwungenen Baugliedern und dekorierten Steinpfeilern entlang der Bülowstraße traf Möhring den damaligen Zeitgeschmack.²⁸⁶

Auch der **U-Bahnhof Bülowstraße** (Abb. 118, Liste Nr. 344) war von Bruno Möhring entworfen und 1900–01 ausgeführt worden.²⁸⁷ Der Bahnsteighalle, einer Konstruktion des Siemens-Ingenieurs Fritz Schumacher, fügte Möhring eine über seitliche Treppen zugängliche Vorhalle an, die er in Formen des Jugendstils mit Sandsteingiebeln, Masken besetzten Pylonen und Schmuckportalen schmückte. Die Eisenpfeiler ließ er als organisch ausschwingende Bauteile ausführen. Die ungewöhnliche Wirkung des Bahnhofs,



257. Heilbronner Straße 20, Ev. Kirche zum Heilsbronnen, 1911–12 von Ernst Deneke, 1956 Wiederaufbau von Geber & Risse

überliegenden Straßenseite. Das imposante Eckgebäude, das viele gestalterische Details in dem von Haberland bevorzugten Altdeutschen oder Nürnberger Stil aufweist, gehört zu den letzten erhaltenen Beispielen für die historische Bebauung in diesem Teil des Bayerischen Viertels. Dekorierte Erker, unterschiedliche Fenstertypen und Giebel geben den ansonsten glatt verputzten Fassaden ein abwechslungsreiches und elegantes Erscheinungsbild. Das ebenfalls gut erhaltene Entree mit der alten Fahrstuhl-anlage, reichem vergoldeten Stuckdekor und einer Kaminimitation zeugt vom hohen Wohnstandard, den das ganze Quartier einst auszeichnete.⁵¹⁰

Nur noch teilweise erhalten ist der vormals reiche Fassadendekor des Mietshauses **Heilbronner Straße 3–3A** (Abb. 256, Liste Nr. 200), das 1904 nach Entwürfen von Arthur Schurig, der auch der Bauherr war, ausgeführt und von Paul Zion mit Stuckdekor versehen wurde. Ein hoher geschwungener Hauptgiebel, ein mit Pilastern, Relief und gesprengtem Giebel gerahmtes Eingangsportal und einige wenige erhaltene Stuckreliefs lassen erkennen, dass der Fassadendekor in Formen des Neobarock gestaltet war. Einzigartig sind die phantasievollen Mosaikarbeiten im Entree und Treppenhaus des ansonsten durch Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg und den Wiederaufbau stark in Mitleidenschaft gezogenen Gebäudes.

Einer der letzten Überreste der nahezu komplett zerstörten historischen Bebauung im Umfeld des Bayerischen Platzes ist die evangelische **Kirche Zum Heilsbronnen, Heilbronner Straße 20** (Abb. 257–258, Liste Nr. 201), mit Pfarr- und Gemeindehaus. Der 1911–12 nach Entwurf von Ernst Deneke errichtete und 1943 bis auf die Umfassungsmauern ausgebrannte Kirchenbau wurde 1956 von den Architekten Hans Geber und Otto Risse vereinfacht wiederhergestellt.⁵¹¹ Der in die Straßenflucht eingefügte rote Backsteinbau mit dem markanten Turm ist auch heute noch eine auffällige Landmarke im Bayerischen Viertel. Die schlichte Neugestaltung des Kircheninneren durch Geber & Risse in Zusammenarbeit mit den Künstlern Hans Joachim Burgert, Waldemar Otto und Gerhard Schreiter stellt ein bedeutendes Beispiel für die sakrale Kunst der 1950er Jahre dar.⁵¹²

Auf dem vergleichsweise kleinen Grundstück hatte der Architekt Ernst Deneke, Gewinner eines von der Kirchengemeinde 1910 ausgeschriebenen Wettbewerbes, einen einfachen Hallenbau mit Emporen für rund 700 Plätze geschaffen. Der vierkantige Turm mit Satteldach und hohem Dachreiter schließt an der Westseite den Kirchenraum ab und wird vom fünfgeschossigen Pfarr- und Gemeindehaus flankiert. Die Straßenfassade, die zurückhaltend mit neogotischen Stilelementen gestaltet ist und betont wird durch das Doppelportal in einer großen Spitzbogennische mit Mittelrose, die ein engmaschiges Blendnetz aus Vierpässen rahmt, ist weitgehend in ihrem ursprünglichen Zustand erhalten. Auch an den drei obersten Geschossen, in denen einst Dienstwohnungen, Gemeinderäume und Konfirmandensäle untergebracht waren, gibt es noch die vier Erkertürmchen. Von der Eingangshalle im Erdgeschoss des Turmes gelangt man in den einschiffigen Saal mit rechteckigem Chor, der durch die moderne Raumgestaltung von Hans Geber und Otto Risse sowie die vergrößerten, bunt verglasten Fenster von Hans Joachim Burgert bestimmt wird.



258. Ev. Kirche zum Heilsbronnen, Innenansicht



259. Münchener Straße 48, Mietshaus, 1903–04 von Walter Zander und Robert Zetzsche

Als die Bebauung im nördlichen Teil des Bayerischen Viertels um 1903 begann, waren die meisten der Parzellen noch im Besitz der Berlinischen Boden-Gesellschaft. Zu den Baufirmen, die Grundstücke von der Terraingesellschaft gekauft und in eigener Regie mit Mietshäusern bebaut haben, gehörten Robert und Friedrich Zetzsche; sie besaßen um 1904 mehrere Häuser in der Münchener und Hohenstaufenstraße, die sie zum Teil in den folgenden Jahren weiterverkauften.⁵¹³ Auch das Mietshaus **Münchener Straße 48** (Abb. 259, Liste Nr. 279) war im Besitz des Architekten Robert Zetzsche, der es in Zusammenarbeit mit dem Architekten Walter Zander 1903–04 ausführte. Das fünfgeschossige Vorderhaus besitzt einen schmalen Vorgarten zur Straße; zwei lange Seitenflügel fassen einen Hof ein, hinter dem einst die zentrale Pumpstation der Schöneberger Kanalisation lag.⁵¹⁴ Die symmetrisch gegliederte Fassade wird durch zwei Ständerker bestimmt, die mit massiven Balkonen in der Mitte verbunden sind; ein geschwungener Giebel mit Ovalfenster vor der Traufkante überfängt den gesamten mittleren Bereich. Während das hohe Erdgeschoss und das erste Obergeschoss durch Putzrustika geprägt sind, zeich-

Gebiet 8

Von der Schöneberger Insel zur Schöneberger Linse

Das Denkmalgebiet 8 wird im Norden begrenzt von der Yorckstraße, im Süden vom Sachsenendamm, im Westen von den Gleisen der S-Bahnlinie S1 und im Osten von der Bezirksgrenze zu Tempelhof entlang der S- und Fernbahngleise. Den größten Teil dieses Areals nimmt die so genannte Schöneberger Insel ein, die vollständig von den Gleisanlagen der ehemaligen Berlin-Potsdamer und Berlin-Anhalter Bahn sowie der Ringbahn umschlossen wird. Südlich der Insel fassen Ringbahn und Sachsenendamm eine Fläche ein, die wegen ihrer Form als Schöneberger Linse bezeichnet wird. Dieses von Verkehrswegen und Gewerbe bestimmte Gebiet gehört zusammen mit ehemaligen Bahn- und Gewerbebeständen auf der Schöneberger Insel seit 2005 zu dem von Bundesregierung und Land Berlin geförderten Stadtentwicklungs-Projekt „Stadtumbau West/ Schöneberg Südkreuz“. Als ein Teil des Projektes wurde 2008 der Bahnhof Südkreuz am Standort des ehemaligen S-Bahnhofs Papestraße eröffnet; er fungiert nun als Kreuzungsbahnhof zwischen der Ringbahn und den Fern- und S-Bahnen der Nord-Süd-Strecke. Der Neubau hatte und hat auch noch in näherer Zukunft für die angrenzenden Flächen in Tempelhof und Schöneberg vielfältige Stadtumbau- und Stadtentwicklungsplanungen zur Folge. In dem ehemals abgelegenen und eher dünn besiedelten Gebiet wird es daher weitere bauliche Veränderungen geben.

Zu den bereits fertig gestellten Maßnahmen des „Stadtumbau West“ gehört der in mehreren Bauabschnitten seit 2012 eröffnete Park am Gleisdreieck, der auf den einstigen Gleisanlagen der Potsdamer- und Anhalter Bahn sowie den Flächen ihrer Personen- und Güterbahnhöfe im Grenzgebiet von Kreuzberg, Schöneberg und Tempelhof angelegt wurde. Sein südlichster Abschnitt, der so genannte Park im Flaschenhals zwischen Yorck- und Monumentenstraße liegt im Bereich des hier behandelten Gebiets. Der gesamte Park ist zudem Teil einer Fuß- und Radwegeverbindung, die vom Potsdamer Platz im Norden bis zum Natur-Park Schöneberger Südgelände entlang der Bahngleise – im Bereich der Schöneberger Insel als so genannte Schöneberger Schleife – verlaufen wird.⁷⁷² Eine weitere neue Fuß- und Radwege-Verbindung verläuft in Ost-West-Richtung quer über die Schöneberger Insel bis zum Tempelhofer Feld; Bestandteile der Strecke sind der Alfred-Lion-Steg und die Hertha-Block-Promenade, die beide 2012 eröffnet wurden. Weitere Planungen des „Stadtumbau West“ betreffen Gewerbeflächen auf der Schöneberger Insel östlich der Naumannstraße sowie im Bereich der Schöneberger Linse, wo zwischen dem Bahnhof Südkreuz und dem Areal des ehemaligen Gaswerks neue Standorte für Gewerbe, Hotels, Wohnungen und Kultur entstehen sollen.

Die Entwicklung der östlich des Schöneberger Dorfkerns gelegenen, ehemaligen Feldflur zum heutigen Wohn- und Gewerbegebiet auf der Schöneberger Insel begann in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts und war insbesondere von der Eisenbahn und dem Militär geprägt.⁷⁷³ Während die Bahntrassen mit ihren Haltestellen und Brücken zum größten Teil noch im Stadtbild präsent sind, kann man die Geschichte der Bauten und Freiflächen für die Kö-

niglich Preußische Militäreisenbahn nur noch an einigen wenigen Stellen nachvollziehen. Sowohl die ab 1871 südlich der Monumentenstraße errichteten Kasernen mit ihren Exerzierplätzen als auch der 1875 eröffnete Militärbahnhof südlich der Kolonnenstraße an der heutigen Wilhelm-Kabus-Straße – mit einem riesigen Truppenübungsplatz südlich des Zwölf-Apostel-Friedhofs entlang der Naumannstraße – wurden in den 1950er Jahren weitgehend abgerissen; nur zwei Gebäude aus den 1890er Jahren sind noch erhalten.⁷⁷⁴ Erkennbar sind die ehemals militärisch genutzten Areale allerdings noch immer im Stadtgrundriss, denn die Wohnbebauung hat diese Flächen stets ausgespart. Auch nach dem Abriss von Bahnhof und Kasernen blieben die Grundstücke als Ganzes gewerblichen und öffentlichen Bauten vorbehalten: An der Kesselsdorfstraße waren 1974 eine Schule mit Sporthalle und zwei Sportplätzen sowie ein BSR-Betriebshof errichtet worden⁷⁷⁵; am einstigen Standort von Militärbahnhof und Exerzierplatz östlich der Naumannstraße entstand ein großflächiges Gewerbegebiet.

Die Frühzeit der baulichen Entwicklung auf der Schöneberger Insel dokumentieren die beiden 1856 und 1864 angelegten Friedhöfe der Gemeinden St. Matthäus (zwischen Großgörschen- und Monumentenstraße) und Zwölf-Apostel (südlich der Kolonnenstraße). Von ihren Anlagen und Grabmälern sind trotz Abrissplänen in der NS-Zeit und trotz einiger Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg noch viele Zeugnisse aus der Mitte des 19. Jahrhunderts vorhanden. Ab 1871 produzierte das ehemalige Gaswerk an der Torgauer Straße, im Winkel von Potsdamer Bahn und der gerade entstehenden Ringbahn, das Gas für Schöneberg und andere Gemeinden südwestlich von Berlin. Es entstand in einer Zeit, als die etwa zur gleichen Zeit errichteten ersten Wohnhäuser auf der Schöneberger Insel nur vereinzelt und noch weit entfernt an der Sedanstraße (heute Leberstraße) standen. Erst nach dem Anschluss der Insel an Kanalisation und Trinkwassernetz wurden in den 1880er und 1890er Jahren die langen, von nur zwei Querstraßen unterbrochenen Nord-Süd-Achsen – Cherusker-, Goten- und Leberstraße – mit einfachen Mietshäusern bebaut, wie sie hier heute noch vorherrschen.⁷⁷⁶ Die Wohnhäuser an Gustav-Müller- und Naumannstraße, am Leuthener- und Gustav-Müller-Platz sowie die katholische St. Elisabeth-Kirche und die evangelische Königin-Luise-Gedächtniskirche entstanden sogar erst nach 1900. Eine erste Gemeindeschule auf der Insel war 1894 an der Kolonnenstraße gebaut worden, 1908 wurde sie um eine Realschule und eine höhere Mädchenschule ergänzt.

Durch die Lage zwischen Militär- und Bahnflächen war die Schöneberger Insel nie ein attraktives Wohngebiet – in ihrem Kerngebiet hatten die auf schmalen Parzellen errichteten Häuser überwiegend kleine Wohnungen mit niedrigem Standard; Grünflächen, außer auf den Friedhöfen, oder Vorgärten und Straßenbäume gab es nur wenige. Trotzdem lebten 1905 etwa 30.000 Einwohner hier. Wegen der damals überwiegend sozialdemokratischen Wählerschaft und dem Widerstand der Bewohner gegen das NS-Regime erhielt das Gebiet den Namen „Rote Insel“.⁷⁷⁷

Den Bereich zwischen Ringbahn und Sachsenendamm, der in der Stadtplanung des „Stadtumbau West“ als Schöneberger Linse bezeichnet wird, wollte die Stadt Schöneberg bereits im Zusammenhang mit den Planungen für die Bebauung des Schöneberger Südgeländes ausbauen. Davon zeugen heute am Tempelhofer



380. Yorckstraße, Yorckbrücken, 1883–1935 u. a. von Franz Schwechten

Weg noch ein ehemaliges Schalt- und Umformerhaus des ab 1899 entstandenen Kraftwerks der Elektrizitätswerk Südwest AG und die 1906–08 errichtete 15. und 16. Gemeindeschule.

Neben den Überresten der Bahnhöfe und Gleisanlagen von Potsdamer-, Anhalter-, Dresdner-, Militär- und Ringbahn⁷⁷⁸ zählen die Brücken im Bereich der Schöneberger Insel zu den wichtigen Zeugnissen der Eisenbahngeschichte. Von ganz besonderer stadt- und technikgeschichtlicher Bedeutung sind die **Yorckbrücken**, auf denen einst sämtliche Gleise der Nord-Süd-Bahnen die **Yorckstraße** (Abb. 380, Liste Nr. 383) überquerten.⁷⁷⁹ Auf einer Strecke von 600 Metern sind von ehemals 45 Brücken, die zwischen 1883 und 1935 gebaut wurden, heute noch 26 erhalten. Vier Brückenneubauten wurden nach 1995 hinzugefügt. Die historischen Brücken sind herausragende Zeugen einer Zeit, in der die Eisenbahn eine dominante Rolle beim Aufstieg Berlins zur Metropole spielte und ihre Betriebsflächen stetig und weitgehend frei von städtebaulichen Zwängen in der Stadt ausdehnte. Zudem dokumentiert die stadtbekannteste, einzigartige Situation an der Yorckstraße den von 1844 bis 1882 sich hinziehenden Interessenkonflikt zwischen Stadtplanung und privaten Eisenbahngesellschaften. Deren Einflussnahme verhinderte immer wieder, dass ein Abschnitt des so genannten Generalszugs an der zuerst von Peter Joseph Lenné, später von James Hobrecht geplanten Stelle ausgeführt wurde. Anstelle der boulevardartigen Gürtelstraße,

die das Bahngelände zwischen Bülow- und Gneisenaustraße geradlinig kreuzen sollte, konnte erst nach Abschluss der Verstaatlichung der Eisenbahnen im Jahr 1882 die nun nach Süden verschwenkte, schmalere Yorckstraße mit den Brückenbauwerken überspannt werden.⁷⁸⁰ Heute fahren nur noch die Fernbahn, zwei S-Bahnen und eine Museumsbahn auf sieben zum Teil neu gebauten, zum Teil sanierten Brücken über die Yorckstraße; die übrigen stillgelegten Brückenbauten werden im Zusammenhang mit dem Park am Gleisdreieck nach und nach instand gesetzt und sollen als Fuß- und Radwegeverbindung dienen.⁷⁸¹

Die 26 historischen Yorckbrücken stammen aus den Bauphasen 1883–1905 und 1905–34. Von den ursprünglich 45 Brücken aus der Zeit vor 1935 dienten die westlichen neun der Potsdamer Bahn, der Neuen Wannseebahn und der Ringbahn⁷⁸²; die 36 Brücken östlich der Bautzener Straße wurden von der Dresdner Bahn, der Anhalter Bahn, den Vorortbahnen nach Lichterfelde-Ost und Zossen sowie der Militäreisenbahn genutzt.

Das letzte erhaltene Exemplar von ursprünglich fünf 1883 errichteten Brücken der Dresdner Bahn ist die Brücke Nr. 5; sie stellt damit die älteste Brücke an der Yorckstraße dar. Die anderen vier (Nr. 6, 7, 8, 10) wurden in den 1930er Jahren erneuert.⁷⁸³ Zur ersten Generation der Brückenbauten für die Anhalter Bahn, die vermutlich vom Architekten des Anhalter Bahnhofs, Franz Schwechten, gestaltet wurden, gehören noch die Brücken Nr. 13 (1887) und Nr. 15 (1885). Ab 1905 kam für die Anhalter Bahn