

Nadine Lind

**Städtische Nahverkehrsmittel
in London und Berlin,
1830–1914**

Verlag Dr. Kovač

**Hamburg
2016**

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	11
Teil 1 Historischer Kontext	27
1. Die Verkehrsmittel in London und Berlin - Ein periodischer Überblick	27
1.1 Die Bevölkerungsentwicklung	27
1.2 Der öffentliche Personennahverkehr	28
1.3 Der Omnibus	29
1.4 Die Straßenbahn	32
1.5 Die Schnellbahnen	35
2. Die Administration	39
2.1 Die staatliche Verwaltung	39
2.1.1 London	39
2.1.2 Berlin	40
2.2 Das Local Gouvernment oder die kommunale Verwaltung	41
2.2.1 London	41
2.2.2 Berlin	43
3. Die Stadtplanung	45
3.1 Die Stadtplanung in London	45
3.2 Die Stadtplanung in Berlin	47
4. Interessenverbände	50

Teil 2 Die Omnibusse	57
1. Der Omnibus in London	57
1.1 Die staatliche Dimension der Einführung und Expansion des Omnibusses in London	57
1.2 Die municipale Interaktion zur Einführung des Omnibusses in London	63
1.3 Die privatwirtschaftlichen Initiativen und die Einflussnahme der Interessenvertretungen auf die Einführung des Omnibusses in London	65
1.3.1 George Shillibeer	65
1.3.2 Walter Hancocks Dampfomnibus	68
1.3.3 Von der Unternehmensvielfalt zur London General Omnibus Company (LGOC)	69
1.3.4 Die Einflussnahme der Interessengruppen	73
1.4 Die Wahrnehmung und Bedeutung des Omnibusses	74
1.4.1 Die Bedeutung der Verkehrsplanung	74
1.4.2 Die öffentliche Aufnahme des Verkehrsmittels	75
2. Der Omnibus in Berlin	80
2.1 Die staatliche Interaktion zur Einführung des Omnibusses in Berlin	80
2.2 Die kommunalen Interaktionen zur Einführung des Omnibusses in Berlin	83
2.3 Die privatwirtschaftlichen Initiativen und die Einflussnahme der Interessenvertretungen auf die Einführung des Omnibusses in Berlin	84
2.3.1 Die Rolle des Unternehmertums bei der Etablierung des Omnibusses	84
2.3.2 Die Einflussnahme der Interessengruppen	88

2.4	Die Wahrnehmung und Bedeutung des Omnibusses	88
2.4.1	Die Bedeutung der Verkehrsplanung	88
2.4.2	Die öffentliche Aufnahme des Verkehrsmittels	89
3.	Die Konvergenzen und Divergenzen in der Einführung und Entwicklung des Omnibusses in London und Berlin	93
Teil 3	Die Straßenbahnen	97
1.	Die Straßenbahn in London	97
1.1	Die staatlichen Debatten zur Einführung der Straßenbahn in London	97
1.1.1	Der Antrag der London General Omnibus Company	97
1.1.2	Die parlamentarische Debatte zur ersten konzessionierten Straßenbahn	98
1.1.3	Die parlamentarische Debatte zur Einführung des Tramways Act von 1870	100
1.1.4	Die parlamentarische Debatte zur Elektrifizierung der Straßenbahn	104
1.2	Die kommunalen Interaktionen zur Einführung der Straßenbahn in London	106
1.2.1	Die Vestries	106
1.2.2	Die City of London	111
1.2.3	Das Metropolitan Board of Works (MBW) und das London County Council (LCC)	113
1.2.4	Der Tramways Act von 1870 und die kommunalen Autoritäten	115
1.3	Die privatwirtschaftlichen Initiativen und die Einflussnahme der Interessenvertretungen auf die Einführung der Straßenbahn in London	116
1.3.1	George Francis Train	116
1.3.2	William Joseph Curtis	119
1.3.3	Die London General Omnibus Company (LGOC)	120

1.3.4	John Noble and Company	122
1.3.5	Die drei ersten erfolgreichen Straßenbahnlinien	122
1.3.6	Die Einflussnahme der Interessengruppen	124
1.4	Die Wahrnehmung und Bedeutung der Straßenbahn	127
1.4.1	Die Bedeutung der Verkehrsplanung	127
1.4.2	Die öffentliche Aufnahme des Verkehrsmittels	128
2.	Die Straßenbahn in Berlin	131
2.1	Die staatliche Interaktion zur Einführung der Straßenbahn in Berlin	131
2.1.1	Die ersten Konzessionsgesuche	131
2.2	Die kommunalen Interaktionen zur Einführung der Straßenbahn in Berlin	138
2.2.1	Die Rolle der Stadt bei der Entstehung der Straßenbahnen	138
2.2.2	Die Kommunalisierung der Straßenbahnen	143
2.3	Die privatwirtschaftlichen Initiativen und die Einflussnahme der Interessenvertretungen auf die Einführung der Straßenbahn in Berlin	145
2.3.1	Die Kleinunternehmer	145
2.3.2	Die Vormachtstellung der Großen Berliner Pferdebahn	146
2.3.3	Die technische Entwicklung und die Elektrifizierung der Straßenbahn	148
2.3.4	Die Einflussnahme der Interessengruppen	150
2.4	Die Wahrnehmung und Bedeutung der Straßenbahn	156
2.4.1	Die Bedeutung der Verkehrsplanung	156
2.4.2	Die öffentliche Aufnahme des Verkehrsmittels	157
3.	Die Konvergenzen und Divergenzen in der Einführung und Entwicklung der Straßenbahnen in London und Berlin	161

Teil 4 Die Schnellbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen	169
1. Die Untergrundbahn in London	169
1.1 Die staatliche Dimension der Einführung und Expansion der Untergrundbahn in London	169
1.1.1 Charles Pearson und das City-Terminus-Projekt	169
1.1.2 Die Metropolitan Railway	172
1.1.3 Die Hammersmith and City Railway	181
1.1.4 Die Metropolitan Distrikt Railway	182
1.1.5 Die elektrische Traktion und die City and South London Railway	184
1.2 Die municipale Interaktion zur Einführung der Untergrundbahn in London	187
1.2.1 Die City of London	187
1.2.2 Die Vestries	195
1.2.2.1 St. Pancras	195
1.2.2.2 St. Marylebone	197
1.2.2.3 St. Mary Islington	199
1.2.2.4 Whitechapel	200
1.2.3 Das Metropolitan Board of Works (MBW)	200
1.3 Die privatwirtschaftlichen Initiativen und die Einflussnahme der Interessenvertretungen auf die Einführung der Untergrundbahn in London	203
1.3.1 Die wirtschaftlichen Akteure und Charles Pearsons City Terminus	203
1.3.2 Die Metropolitan Railway Company	205
1.3.3 Die Metropolitan District Railway	213
1.3.4 Die Elektrifizierung der Untergrundbahn	215
1.3.5 Die Einflussnahme der Interessengruppen	217
1.4 Die Wahrnehmung und Bedeutung der Untergrundbahn	219
1.4.1 Die Bedeutung der Verkehrsplanung	219
1.4.2 Die öffentliche Aufnahme des Verkehrsmittels	220

2. Die Schnellbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin	227
2.1 Die staatliche Interaktion zur Einführung der Schnellbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin	227
2.1.1 Die Verbindungsbahn	227
2.1.2 Die Ringbahn	232
2.1.3 Die Stadtbahn	238
2.1.4 Die Hoch- und Untergrundbahn	244
2.2 Die kommunalen Interaktionen zur Einführung der Schnellbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin	249
2.2.1 Die Verbindungsbahn	249
2.2.2 Die Ringbahn	249
2.2.3 Die Stadtbahn	251
2.2.4 Die Hoch- und Untergrundbahn	255
2.3 Die privatwirtschaftlichen Initiativen und die Einflussnahme der Interessenvertretungen auf die Einführung der Schnellbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin	259
2.3.1 Die Verbindungsbahn	259
2.3.2 Die Ringbahn	261
2.3.3 Die Stadtbahn	262
2.3.4 Die Hoch- und Untergrundbahn	268
2.3.5 Die Einflussnahme der Interessengruppen	275
2.4 Die Wahrnehmung und Bedeutung der Schnellbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin	280
2.4.1 Die Bedeutung der Verkehrsplanung	280
2.4.2 Die öffentliche Aufnahme der Verkehrsmittel	282
3. Die Konvergenzen und Divergenzen in der Einführung und Entwicklung der Schnell-, Hoch- und Untergrundbahnen in London und Berlin	289
Zusammenfassung	299
Bibliografie	313