

■ Aktuell

Gedanken zur Ringbahn

aus SIGNAL 03/2002 (Juni/Juli 2002), Seite 5 (Artikel-Nr. 10002215)
Berliner S-Bahn-Museum

Verkehrsfunktion

Anders als andere Eisenbahnstrecken in Berlin hat die Ringbahn weder Anfang noch Ende. Sie verbindet all die übrigen Strecken, die radial auf das Zentrum Berlins zulaufen und in den 30er, 50er und 60er Jahren des 19. Jahrhunderts separat entstanden waren. So trägt die Ringbahn zum Kreislauf des Berliner Verkehrs bei.

Stadtentwicklung

Die Trasse der Ringbahn, in den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts weit außerhalb des damaligen Stadtgebiets angelegt, war eine der Voraussetzungen für das großzügige räumliche Wachstum Berlins im Industriezeitalter. Die Ringbahn mit ihrem Umfeld bietet der Stadt aber auch Potenziale für aktuelle und künftige Entwicklungen. Neue Stadtentwicklungs-Projekte prägen die Ringbahn auch heute und bringen ihr zusätzliche Fahrgäste: So wird das Messegelände modernisiert und der Flughafen Tempelhof soll nach seiner Stilllegung für Wohn- und Verwaltungszwecke genutzt werden.

Schon heute gibt es viele neue Einkaufszentren entlang des Rings, zum Beispiel an den Stationen Treptower Park, Schönhauser Allee und Frankfurter Allee. Das Velodrom am S-Bahnhof Landsberger Allee ist eine wichtige Sport- und Kultur-Begegnungsstätte.

Mikrokosmos Berlins

Eine Fahrt auf der Berliner Ringbahn zeigt die Vielfalt der Stadt: Mietskasernen, Hinterhöfe, Wohnquartiere, Fabriken, Verwaltungsbauten, Kraftwerke, Gasanstalten, Zentralviehhof, Fruchthof, Hafen, Flughafen, Messegelände und eine Reihe von Stadtteilzentren.

Kurzum: Alles was die Metropole Berlin ausmacht, huscht am S-Bahn-Fenster vorbei!

Nachkriegsgeschichte

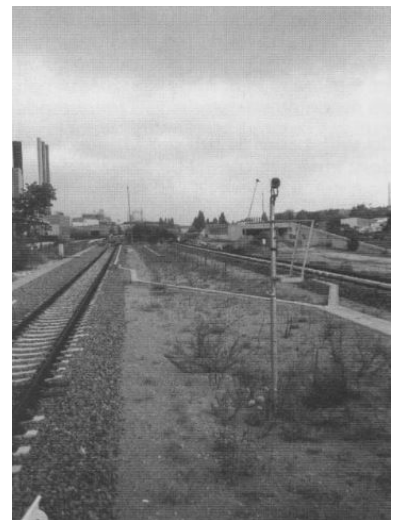
Die Ringbahn dokumentiert auf drastische Weise Nachkriegsgeschichte: 1945 noch »Verteidigungslinie" des untergehenden NS-Staates, wurde sie im gleichen Jahr wieder S-Bahn-Strecke. Sie gab den Menschen in der Stadt Rückhalt in schwieriger Zeit, mit Zügen, die durch alle vier Berliner Sektoren fuhren. Diese Klammerfunktion zwischen Ost und West endete abrupt am 13. August 1961 - Mit der Abriegelung Ost-Berlins wurde auch der S-Bahn-Ring zerbrochen.

Westring und Ostring

Im Westen Berlins entstand parallel zur Ringbahn eine Stadtautobahn, deren dichter Autoverkehr heute Unmengen an Abgasen produziert. Die S-Bahn-Stilllegung von



Bahnhof Jungfernhöhe, etwa Mitte der 70er Jahre. Einst konnte man von hier aus nicht nur auf dem S-Bahn-Ring nach Beusselstraße oder Westend, sondern nach Spandau und Gartenfeld fahren. Ob die beiden letztgenannten Verbindungen jemals wieder durch S-Bahn-Züge befahren werden, ist fraglich. (Foto: Archiv Berliner S-Bahn-Museum)



Hier gehts weiter in Richtung Wedding und Gesundbrunnen. Im September 1999 war allerdings von diesen Bauarbeiten noch nichts zu sehen. (Foto: Frank Böhnke)

1980 zeigt die Irrfahrt der Inselstadt: Berlin wird vom tosenden Autostrom erdrückt, mit Kreislauf-Stillstand im alltäglichen Stau. Der Ostring wurde im Ostteil der Stadt zur Hauptverkehrsachse zwischen Schönhauser Allee und Treptower Park mit Direktanbindung zum Zentrum, unter Nutzung der Gleisverbindungen am Ostkreuz. Die Strecken nach Westen waren unterbrochen, abgebaut, mit Wachtürmen besetzt.

S-Bahn und Regionalbahn

Ab dem Jahr 2002, wenn auf dem Vollring endlich wieder S-Bahnen unterwegs sind, erhält die Strecke nicht nur ihre Nahverkehrsfunktion für die Berliner Siedlungs- und Wirtschaftszentren zurück. Sie soll künftig auch Aufgaben im Regionalverkehr übernehmen. Wichtige Umsteigebahnhöfe entstehen am Gesundbrunnen, an der Papestraße und am Ostkreuz und weitere Regionalbahn-Stationen (zum Beispiel Jungfernheide) sollen folgen.

Aus:

»Strecke ohne Ende. Die Berliner Ringbahn«, GVE-Verlag

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002215>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten