

■ Berliner Verkehrsplanungen seit 1838

Fern-S-Bahn, Schnellstraßenbahn, U-Bahn nach Malchow

aus SIGNAL 05-06/2018 (Dezember 2018/Januar 2019), Seite 21-27 (Artikel-Nr: 10004182)
Jan Gypmel

Verkehrswegeplanung erscheint heute als selbstverständliche Aufgabe des Staates. Doch der interessierte sich dafür zunächst vor allem aus militärischen Erwägungen. Das Ergebnis war eine unkoordinierte, nicht selten vornehmlich an Profitinteressen orientierte Entwicklung, deren Folgen man jahrzehntelang zu korrigieren versuchte. Zugleich wurden im Laufe des 20. Jahrhunderts immer größere Pläne geschmiedet, insbesondere für den Ausbau des Schienenverkehrs. Doch nie wurden diese vollständig umgesetzt. Und obwohl die Vorhaben inzwischen meist deutlich bescheidenere Dimensionen haben, geht auch ihre Realisierung nur noch im Schneckentempo voran.

Als die Eisenbahn vor fast zweihundert Jahren ihren Siegeszug durch die Welt antrat und diese grundlegend veränderte, wusste die Obrigkeit in Preußen nicht so recht, wie sie darauf reagieren sollte: Die Bedeutung des neuen Verkehrsmittels wurde rasch deutlich, es selbst zu bauen, fehlte dem Staat jedoch das Geld. Überließ man es aber Privatunternehmen, Strecken zu errichten und zu betreiben, bedeutete dies zwangsläufig einen unerwünschten Machtzuwachs für das aufstrebende Bürgertum, welches über das notwendige Kapital verfügte.

Angesichts dieses Zwiespalts wurde die Entwicklung des modernen Schienenverkehrs in Preußen zunächst nicht konsequent befördert, zuweilen sogar behindert. Der Staat versuchte, sich über Gesetze Einfluss auf den Bahnsektor zu sichern, ohne sich finanziell zu engagieren. Wenn dabei Aspekte des Gemeinwohls eine Rolle spielten, dann nur, sofern man den Schutz gegen äußere Feinde dazu zählt.

Den Militärs war früh aufgegangen, welche Bedeutung die Eisenbahn bei der Kriegführung haben könnte. Schon wenige Jahre, nachdem 1838 zwischen Berlin und Potsdam die erste Dampfeisenbahn in Preußen in Betrieb genommen worden war, begann daher die Planung der Ostbahn: Sie sollte die Hauptstadt direkt mit der damaligen Ostgrenze verbinden. Das war zwar strategisch interessant, nicht aber ökonomisch, und die auch mit diesem Vorhaben verbundene Erschließung strukturschwacher Regionen eine ureigene Aufgabe der öffentlichen Hand.

Dies sahen in den 1840er Jahren freilich noch nicht alle so, und so entstand 1850/51 als erste preußische Staatsbahn eine andere Strecke, die ebenfalls von den im militaristischen Preußen mächtigen Militärs gefordert worden war: die Berliner Verbindungsbahn, welche es ermöglichte, Waggons zwischen den auf die Hauptstadt zulaufenden und in Kopfbahnhöfen endenden Strecken auszutauschen.

Der Staat springt ein

Freilich erwies sich die eingleisige, zum großen Teil durch öffentliches Straßenland verlaufende Verbindungsbahn mit ihren niveaugleichen Anschlüssen schon bald als viel zu wenig leistungsfähig für den schnell wachsenden Eisenbahnverkehr in der schnell wachsenden Stadt. Mit der zunächst »neue Verbindungsbahn« genannten



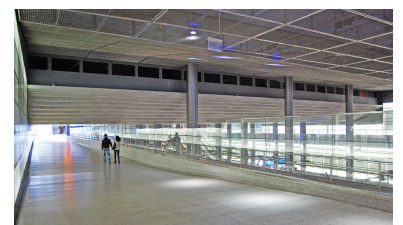
Seit über 25 Jahren soll eine Straßenbahnstrecke zum Potsdamer Platz gebaut werden. Seit 2000 liegen dafür in der westlichen Leipziger Straße und auf dem Leipziger Platz bereits Gleise. Zwar ist inzwischen mit der Vorplanung für die Trasse begonnen worden, doch fahren dürfte die Tram hier frühestens Ende der 2020er Jahre. (Foto: Jan Gypmel)



Der Berliner Außenring wurde in den 50er Jahren fertiggestellt zur Umgehung West-Berlins. Sein Südabschnitt galt als eine der am stärksten befahrenen Strecken der DDR und wurde noch in den 80ern teilweise viergleisig ausgebaut. Für den heutigen Verkehr ist dies überdimensioniert. Westlich des Bahnhofs Flughafen Schönefeld wurde ein Gleispaar inzwischen von der S-Bahn zum neuen Großflughafen BER übernommen und statt mit Oberleitung mit Stromschienen versehen. (Foto: Jan Gypmel)



Die Anfang 1967 erfolgte Verbannung der Straßenbahn vom Alexanderplatz war verkehrlich immer unsinnig und folgte nur der damals herrschenden Ideologie: Das angeblich veraltete Verkehrsmittel hatte im »sozialistischen Stadtzentrum«, das von der um »Weltniveau« bemühten DDR nach den (westlichen) Lehrbüchern des modernen Städtebaus gebastelt wurde, nichts zu suchen. Umwege und zusätzliche Umsteigezwänge waren die Folge. Im Dezember 1998 kehrte die Straßenbahn - deren Netzausbau in den 90er Jahren noch vergleichsweise schnell voranging - auf den Alex zurück. (Foto: Jan Gypmel)



Zu den bizarrsten Fehlplanungen im Berliner Bahnnetz gehört die U-Bahn-Linie F bzw. 10 (zeitweise auch als 3 bezeichnet), für die seit fast 100 Jahren Bauwerke auf Vorrat errichtet werden, bei denen nicht absehbar ist, wann sie je in Betrieb gehen: Zuletzt entstand für diese Linie, die von Weißensee oder gar Malchow nach Steglitz/Lichterfelde oder Charlottenburg verlaufen soll, um die Jahrtausendwende am Potsdamer Platz ein zweiter U-Bahnhof, der über dem Regionalbahnhof von außen sichtbar ist (die schwarzen Felder sind Fenster). Die Idee, die Strecke von hier aus nach Steglitz zu führen, stammt übrigens nicht - wie oft behauptet - aus der Zeit des S-Bahn-Boikotts, sondern bereits aus den 1920er Jahren. (Foto: Jan Gypmel)



Ringbahn gelang dann in den 1860er Jahren durch staatliche Planung, staatlichen Bau und Betrieb (durchgeführt von der staatseigenen Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn) ein großer Wurf, von dem Berlin bis heute profitiert.

Dabei war vor hundertfünfzig Jahren noch überhaupt nicht absehbar, dass die Ringbahn eines Tages mehr oder weniger die Innenstadt von Groß-Berlin umschließen und auch geographisch definieren würde: Bei ihrer offiziellen Eröffnung in den Jahren 1871 und 1877 verlief die Strecke größtenteils weit vor den Toren der Stadt, durch viel unbebautes Gebiet, vorbei an Kleinstädten und Dörfern wie Tempelhof, Schöneberg oder Wilmersdorf. Ein privatwirtschaftlicher Bau und Betrieb wäre unter diesen Bedingungen kaum denkbar gewesen. Das staatliche Interesse galt dann auch, neben der Abwicklung des Güterverkehrs, wiederum vor allem militärischen Erwägungen.

Deren Richtigkeit wurde spätestens im Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71 bestätigt: Der schnellere Transport der Truppen an die Schlachtfelder durch ein dafür besser geeignetes Eisenbahnnetz gilt als wichtiger Grund für den raschen Sieg Preußens und seiner Verbündeten.

Dennoch wurde erst gegen Ende jenes Jahrzehnts damit begonnen, die Verstaatlichung der großen Bahngesellschaften und damit aller Hauptstrecken konsequenter (und am Ende erfolgreicher) voranzutreiben als je zuvor und so das damals mit Abstand schnellste und leistungsfähigste Verkehrsmittel in die Verfügungsgewalt der öffentlichen Hand zu bringen. Dabei hatte der Staat schon kurz nachdem Berlin zur Hauptstadt des 1871 gegründeten Deutschen Reiches aufgestiegen war, bei einem bedeutenden Infrastrukturvorhaben einspringen und dessen Bau und Betrieb übernehmen müssen: Andernfalls hätte die als privates Projekt begonnene Berliner Stadtbahn vermutlich nicht bis 1882 fertiggestellt werden können.

Der einfachste Weg statt des besten

Die Stadtbahn bot allerdings auch ein Beispiel dafür, was geschieht, wenn Bahnstrecken eher nach ökonomischen Kriterien und mit der Aussicht auf den geringsten Widerstand geplant werden als nach verkehrlichen Gesichtspunkten und dem größten Nutzen für die Allgemeinheit: Die geradlinige Führung entlang der Friedrichsgracht und parallel zur Leipziger Straße (die bis zu ihrer Zerstörung im Zweiten Weltkrieg die bedeutendste Einkaufsmeile Berlins war), vorbei am Potsdamer Platz und dem damals sehr stark frequentierten Potsdamer Bahnhof sowie entlang des südlichen Tiergartenrands, vereitelten zu hohe Grundstückspreise und der Widerstand der einflussreichen Bewohner des noblen Tiergartenviertels.

Also umfuhr die Stadtbahn den damaligen Stadtkern kurvenreich auf der Trasse des dafür zugeschütteten Königsgrabens, über die seinerzeit noch unbebaute Nordspitze der Museumsinsel und am Nord- und Ostrand des Tiergartens entlang. Die Leipziger Straße wurde durch niveaufreien (und entsprechend schnellen und leistungsfähigen) Schienenverkehr erst über ein Vierteljahrhundert später erschlossen, als 1908 die U-Bahn-Strecke von der heutigen Station Potsdamer Platz bis Spittelmarkt in Betrieb ging.

Dass sich die heutige U 2 durch Nebenstraßen windet statt den geraden Weg durch die Leipziger Straße zu nehmen, ist vor allem dem Wandel der städtischen Verkehrspolitik

zu verdanken, der um 1900 endlich eingetreten war: Zunächst hatte man sich auf kommunaler weit mehr als auf staatlicher Ebene dem naiven Glauben hingegeben, der freie Markt - wie ihn die in Preußen 1810 eingeführte und dann schrittweise ausgeweitete Gewerbefreiheit ermöglicht hatte - werde auch auf diesem Felde alles bestens regeln. Dazu zählte, im Bereich des öffentlichen Verkehrs recht freizügig Konzessionen zu vergeben, zumal manche Behördenvertreter bezweifelten, dass ein Unternehmen allein die Nachfrage bewältigen könnte.

Geschenkte Straßenbahnen

Entsprechend neu und ungewöhnlich war es, als die frisch gegründete Große Berliner Pferde-Eisenbahn AG 1871 gleich ein ganzes Straßenbahnnetz von zunächst 160 Kilometern Streckenlänge plante, mit dem sie alle wichtigen Straßen und Verkehrsknotenpunkte erschließen wollte. Bis dahin hatten Straßenbahnunternehmen, auch wegen ihrer geringeren Kapitalausstattung, immer nur Bau und Betrieb einzelner Strecken beantragt.

So war es zu einem ebenso unkoordinierten Wachstum wie bei der Eisenbahn gekommen. Engagement der öffentlichen Hand gab es nur durch kleinere Vororte wie Tegel, Niederschönhausen, Britz, Tempelhof oder Mariendorf, die Tramstrecken Richtung Berlin auf Gemeindekosten bauten und diese dann der »Großen Berliner« praktisch schenkten, auf dass sie eine möglichst weit in die Berliner Innenstadt reichende Linie einrichte und den damals »jwd« gelegenen Orten den für ihre Entwicklung immens wichtigen Straßenbahnanschluss verschaffe. Erst um die Jahrhundertwende begann die Stadt Berlin, wirklich aktiv in die Planung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einzugreifen - um dann die nächsten zwei Jahrzehnte zunächst einmal vor allem damit beschäftigt zu sein, die durch das Nichtstun entstandenen Fehlentwicklungen zu korrigieren.

Im damals noch eigenständigen Schöneberg entstand schon 1908-10 die erste deutsche U-Bahn-Strecke im Auftrag und auf Rechnung der öffentlichen Hand (die heutige U 4). Die Stadt Wilmersdorf weihte 1913 ihre kommunale U-Bahn ein, an die sich eine staatliche Schnellbahnstrecke durch Dahlem anschloss (heute Westast der U 3). Die Fertigstellung der ersten von der Stadt Berlin errichteten U-Bahn (heute Teil von U 6 und U 7) erfolgte, verzögert durch den Ersten Weltkrieg, erst 1923. Die von der Kommune ebenfalls geplante Strecke durch die Leipziger Straße wurde bis heute nicht gebaut.

Berlin kauft seine Tram

Von Vorteil war der Krieg immerhin bei der Straßenbahn: Durch ihn geriet die einst mächtige »Große Berliner«, die in der Stadt nicht nur den Tramverkehr beherrschte, sondern den gesamten ÖPNV dominierte, in eine schwierige wirtschaftliche Situation. Vor allem dadurch gelang es dem per Gesetz von 1911 geschaffenen (Zweck-) »Verband Groß-Berlin« - einem Zusammenschluss der Hauptstadt, der wichtigsten ihrer noch eigenständigen Vororte und der beiden angrenzenden Landkreise -, die Aktionäre der »Großen Berliner« 1919 zum Verkauf zu bewegen. Versuchen, ein städtisches Konkurrenzunternehmen aufzubauen, war wenig Erfolg beschieden gewesen.

Die Krönung der kommunalen Bemühungen, den ÖPNV zum Wohle der Allgemeinheit umzugestalten, stellte ein Jahrzehnt später die Gründung der BVG dar, die am 1. Januar 1929 ihre Tätigkeit aufnahm. Schon 1926 war die Hochbahngesellschaft von der 1920 gebildeten Gemeinde Groß-Berlin (die den Zweckverband beerbt hatte) erworben worden und damit auch die den Omnibusverkehr beherrschende ABOAG vollständig in städtischen Besitz übergegangen. Innerhalb weniger Jahre hatte man damit weite Teile des Berliner ÖPNV kommunalisiert. Schon 1927 war ein Verbundtarif für Straßenbahn, U-Bahn und Omnibus eingeführt worden, mit Umsteigeberechtigung zwischen diesen Verkehrsmitteln. Ein Jahr später folgte die Erweiterung auf den Nahzonenbereich der von der Reichsbahn betriebenen Stadt-, Ring- und Vorortbahn, die seit 1930 »S-Bahn« heißt.

Hat Berlin bald sechs Millionen Einwohner?

Ohne großartigen Gesamtplan, dafür aber in heute unvorstellbarem Tempo begann in den 1920er Jahren, kaum war die Hyperinflation überwunden und die gesamtwirtschaftliche Lage etwas besser geworden, der Ausbau des Berliner Straßenbahnnetzes: Zwischen 1925 und 1931 gingen unter anderem die Strecken auf der Heerstraße zwischen Bahnhof und Pichelsdorf (samt einer Schleife zum Stadion), auf der See-, Osloer, Bornholmer und Wisbyer Straße, in der Lichtenberger Straße (heute Indira-Gandhi-Straße) und im Weißenseer Weg, von der Rennbahn Mariendorf zum Bahnhof Lichtenrade, von Friedrichshagen zum Strandbad Müggelsee und die Anbindung des Flughafens Tempelhof in Betrieb.

Bei der U-Bahn wurde dagegen vor allem Angefangenes fertiggestellt und lange Geplantes umgesetzt (wie die heutige U 5 zwischen Alexanderplatz und Friedrichsfelde). Als dies fast geschafft war, begann man, große Pläne zu schmieden. Nun endlich sollte der Berliner ÖPNV auch baulich so richtig umorganisiert, modernisiert und zukunftssicher gemacht werden. Dies vor allem im Hinblick auf das erwartete weitere Wachstum der Stadt: Noch um 1890 hatte das damalige Berlin rund 1,6 Millionen Einwohner gezählt, seine Vororte wie Charlottenburg, Schöneberg, Köpenick, Spandau oder das spätere Neukölln waren Kleinstädte gewesen. Ende der 1920er Jahre war Groß-Berlin auf 4,3 Millionen Einwohner angewachsen, und man rechnete in absehbarer Zeit mit einer Steigerung auf fünf, sechs Millionen.

Also lautete insbesondere für den U-Bahn-Bau das Motto, ganz im Einklang mit dem Zeitgeist, der sich an großen Projekten und der Organisation von Massen berauschte: »Think very big.«

84 Kilometer neue U-Bahn in fünfzehn Jahren

Im Januar 1929 veröffentlichten der Ingenieur Johannes Bousset, der seit deren Anfangstagen immer wieder an der Berliner Hoch- und Untergrundbahn gearbeitet hatte, Hermann Zangemeister, einer der Direktoren der frisch gegründeten BVG, und Ernst Reuter, damals als Stadtrat für Verkehr eigentlicher Vater der BVG, ihre »Denkschrift über das künftige Berliner Schnellbahnnetz«. Darin wurden zunächst auch einige der Konzepte aus den vorangegangenen Jahren aufgezählt: »Pläne für das künftige Gesamliniennetz [der Schnellbahnen, Anm.] sind in früherer Zeit bereits mehrfach aufgestellt worden. Alle diese Arbeiten - sowohl die von den städtischen

Stellen (Stadtbaurat Dr. Krause und neuerdings Stadtbaurat Dr. Adler), die der früheren Hochbahngesellschaft, ferner die Entwürfe für den Wettbewerb vom Jahre 1909 um einen Grundplan für die Bebauung von Groß-Berlin, an denen sich berufene Verkehrstechniker beteiligten, vor allem auch die von Prof. Dr. Giese als damaligem Mitglied des Zweckverbandes Groß-Berlin verfaßten Arbeiten über Das zukünftige Schnellbahnnetz von Groß-Berlin, endlich eine Reihe von Einzelvorschlägen des Geheimrats Dr. Kemmann - sind ebenso wie die Aeüßerungen der Mitglieder des Aufsichtsrates [der BVG, Anm.] bei der endgültigen Aufstellung des in der vorliegenden Denkschrift entwickelten Liniennetzes berücksichtigt worden.« Dieses könne aber »über die früheren Vorschläge hinausgehen«. Bis 1945, also innerhalb von rund fünfzehn Jahren, wollte man 84 Kilometer neue Strecken errichten und damit den Umfang des U-Bahn-Netzes mal eben auf 164 Kilometer mehr als verdoppeln. Kosten sollte dies rund eine Milliarde Reichsmark - eine gewaltige Summe, welche die BVG zudem selbst aufbringen sollte, teils aus ihrem Gewinn (damals war ÖPNV noch profitabel), teils durch Kredite. Förderung durch den Freistaat Preußen oder das Reich (entsprechend dem Verfahren des 1971 in Kraft getretenen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes) waren nicht zu erwarten.

Es ist bemerkenswert, dass heute bezüglich der Berliner U-Bahn-Planungen der Zwischenkriegszeit gern vom »Größenwahn« der Nazis gesprochen, aber übersehen wird: Größenwahnsinnig waren der gesamte Nationalsozialismus und die von Hitler persönlich vorangetriebenen Umgestaltungspläne für Berlin. An diese wurden die Planungen zum Ausbau des U-Bahn-Netzes aber nur angepasst, auf der Grundlage der 1929 veröffentlichten Denkschrift, die bereits völlig überzogene und vor allem unrealistische Ziele formuliert hatte. (Im Jahre 2018 umfasst das Berliner U-Bahn-Netz eine Bauwerkslänge von rund 154 Kilometern, voraussichtlich 2020, nach Fertigstellung der westlichen Verlängerung der U 5, werden es rund 156,5 Kilometer sein.)

Furcht vor dem Nord-Süd-Fernbahntunnel

Noch stärker als bei der U-Bahn schlugen sich Hitlers Stadtumbaupläne bei der Eisenbahn inklusive der S-Bahn nieder. Aus Sicht der Zeitgenossen bestand hier allerdings auch seit Jahrzehnten dringender Handlungsbedarf: Obwohl sich die Hauptstrecken in und um Berlin seit Ende der 1880er Jahre im Besitz des Staates befanden, hatte dieser zunächst nur wenig Anstalten gemacht, den entstandenen Wildwuchs zu ordnen, die längst erkannten und viel beklagten Schwachstellen des Netzes zu beseitigen. Zunächst wurden Investitionen auch für anderes benötigt, allen voran die Höher- oder Tieferlegung vieler Strecken in der Stadt und ihrer Umgebung, die zunehmend bebaut wurde, die Errichtung separater Gleise für den Vorortverkehr und schließlich dessen Elektrifizierung. Abhilfe vor allem für den Güterverkehr schufen außerdem die um die Jahrhundertwende begonnene Umgehungsbahn und die großen neuen Rangierbahnhöfe in Seddin und Wustermark.

Zu den dringendsten Problemen, die ab Anfang des 20. Jahrhunderts auch auf dem Gebiet der Eisenbahn endlich richtig angepackt und gelöst werden sollten, gehörte die fehlende Nord-Süd-Verbindung durch das Berliner Zentrum. Es gab viele Vorschläge, wie sie geschaffen werden könnte, unter anderem im schon erwähnten »Wettbewerb um einen Grundplan für die Bebauung von Groß-Berlin«, dessen Ergebnisse 1910 präsentiert wurden. Schon damals tauchte die Idee eines - natürlich mit Elektroloks

betriebenen - Fernbahntunnels zwischen dem Lehrter Bahnhof und dem Vorfeld von Potsdamer und Anhalter Bahnhof auf, wie er rund hundert Jahre später realisiert wurde. In der NS-Zeit hatte man sich dies technisch noch nicht zugetraut. Zudem wurden das Gebiet der drei genannten Stationen und insbesondere die ihnen vorgelagerten Flächen für den Bau der Prachtstraße »Nord-Süd-Achse« mit ihren monströsen Gebäuden benötigt. So wollte man den gesamten Fernverkehr auf die Ringbahn verlegen, mit je einem riesigen Nord- und Südbahnhof sowie etwas kleineren Stationen auf Höhe von West- und Ostkreuz.

Ein voller Wunschzettel

Der 1934-39 errichtete Nord-Süd-Tunnel der S-Bahn hätte eine Ergänzung durch einen zweiten, mit ihm verflochtenen erfahrenen - letztendlich also genau jene Lösung, an der jetzt seit Jahren (und noch auf Jahre hinaus) unter dem Stichwort »S 21« gebastelt wird. (Die in der NS-Zeit vorgesehene unterirdische Strecke zwischen Anhalter und Görlitzer Bahnhof war übrigens nur der Rest eines schon Ende der 1920er Jahre vorgesehenen S-Bahn-Tunnels zwischen Görlitzer und Lehrter Bahnhof.)

Die Ferngleise der Stadtbahn wären von einer »Fern-S-Bahn« übernommen worden: Expresszügen, die man als Verwandte heutiger Regionalzüge betrachten kann. Und auch dass Stationen wie Zoo, Friedrichstraße und mittlerweile sogar Ostbahnhof ihren Fernverkehr weitgehend oder vollständig verloren haben, gleicht den Planungen aus der NS-Zeit.

Generell wurde der Aus- und Neubau der Bahnanlagen in Berlin und seiner näheren Umgebung (nicht zuletzt im Hinblick auf den umfangreichen Güterverkehr) damals sehr großzügig geplant - gemäß dem vorgesehenen Stadtumbau, aber sicher auch, weil die Fachleute gern der Aufforderung folgten, eher mehr als weniger auf ihren Wunschzettel zu schreiben. Wie all dies hätte finanziert werden sollen - im Zweifelsfall wohl durch die Ausplünderung der besetzten Länder und unterjochten Völker nach dem »Endsieg«?

Berlin ist zu groß für seine Bevölkerung

Bekanntlich brachte der Nationalsozialismus statt Auf- und Ausbau am Ende nur Zerstörung. Nicht nur dadurch und durch die auf den nationalsozialistischen Krieg folgende Teilung Berlins hatten sich die Pläne zum Ausbau von U-, S- und Eisenbahn weitgehend erledigt. Auch war die Stadt deutlich geschrumpft: In den Jahrzehnten nach 1945 lebten in ihr gut eine Million Menschen weniger als zuvor. Dass Berlin für diese Einwohnerzahl eigentlich zu groß war, konnte man vielerorts sehen: Die vielen brachgefallenen Flächen, nicht nur bei der Eisenbahn, hatten auch mit diesem Bevölkerungsrückgang zu tun.

Zudem wohnten durch die Kriegszerstörungen und die politischen Prioritäten beim Wiederaufbau fortan deutlich mehr Berliner außerhalb als innerhalb der Ringbahn. Die Verkehrsströme hatten sich aber auch durch die Teilung verändert - oder sollten es aus politischen Gründen tun: Ab 1948 erhielt der Aus- bzw. Neubau des schon in der NS-Zeit geplanten Güteraußenrings höchste Priorität, um den gesamten DDR-Binnenverkehr der Eisenbahn um West-Berlin herumzuleiten. Letzteres geschah schon ab 1952, verbunden mit der Stilllegung aller Kopfbahnhöfe, obwohl der neue

Ring erst 1956/57 geschlossen war; der leistungsfähige Ausbau vor allem seiner Anschlüsse dauerte noch Jahrzehnte. Heute gibt es auf Teilen von ihm längst keinen regelmäßigen Personenverkehr mehr, und die mit vier Bahnsteigen versehene Station Flughafen Schönefeld ist für heutige Bedürfnisse überdimensioniert.

Anderorts währte zum Zwecke der Abgrenzung Geschaffenes nicht lange: Falkensee hat seinen S-Bahn-Anschluss - 1951 in Betrieb genommen, um Züge in der Betriebspause nicht in West-Berlin abstellen zu müssen - schon 1961 mit dem Mauerbau wieder verloren.

U-Bahn-Bau als politische Demonstration

War die Errichtung des Berliner Außenrings noch mit dem Bau neuer Trassen verbunden, so erfolgte später nur ein Ausbau vorhandener Strecken, wiederum vor allem weniger nach einem großen Plan als nach Dringlichkeit, bei der S-Bahn vor allem zur Anbindung der großen Neubausiedlungen Marzahn und Hohenschönhausen. Als die Kapazitäten dieses Verkehrsmittels erschöpft waren, entstand dann - zur Anbindung der Trabantenstadt Hellersdorf - auch die einzige längere neue U-Bahn-Strecke der SED-Zeit, bezeichnenderweise kostensparend weitgehend oberirdisch.

Dabei war die Erweiterung der Ost-Berliner U-Bahn (bei der nach dem Mauerbau von einem »Netz« nicht mehr die Rede sein konnte, da sie nur noch aus zwei Strecken bestand) vor allem in den 60er und frühen 70er Jahren wiederholt angekündigt worden: So sollte die schon vor dem Krieg geplante Strecke vom Alexanderplatz nach Weißensee entstehen, in die entgegengesetzte Richtung eine Verlängerung zur Französischen Straße, außerdem von Tierpark mindestens bis Oberschöneweide und manches mehr.

Auf der anderen Seite der Sektorengrenze wurden, bereits ab 1953, Tunnelstrecken gebaut - in den 50er und 60er Jahren auch, um im heftig tobenden Kalten Krieg die ökonomische Überlegenheit des westlichen Systems zu demonstrieren und zu zeigen, dass ins bedrängte West-Berlin investiert wird. Dabei folgte man dem bis 1955 (zunächst noch in Abstimmung mit Ost-Berlin) erstellten Plan zum Ausbau des U-Bahn-Netzes auf eine Streckenlänge von rund zweihundert Kilometern, also um rund das Anderthalbfache des 1953 Vorhandenen.

Ab 1971 ging's bergab

Für die Straßenbahn gab es in den ersten Nachkriegsjahrzehnten nur die Planung ihrer Zerstörung, die in West-Berlin 1967 vollendet wurde (derweil in der Zwischenkriegszeit Konzepte kursiert hatten, die Tram zwar in der Innenstadt stillzulegen, sie aber in den Außenbezirken um so stärker und vor allem um so moderner - Stichwort »Schnellstraßenbahn« - auszubauen). Das dabei gern propagierte, beim 200-Kilometer-Plan berücksichtigte Ziel, die wichtigsten Tramstrecken durch die U-Bahn zu ersetzen, wurde nur in wenigen Fällen erreicht: so in Gestalt praktisch der gesamten U 7, der U 9 zwischen Zoo und Steglitz und der U 6 von Wedding nach Tegel sowie von Kreuzberg nach Mariendorf. Wobei gerade die beiden letztgenannten Verlängerungen einen Nachteil dieses Konzeptes zeigen: Die Straßenbahn hatte nicht in Alt-Tegel und Alt-Mariendorf geendet, sondern war bis

Heiligensee, Tegelort, Lichtenrade gefahren.

Außerdem kam der Ausbau des U-Bahn-Netzes, der noch in den 60er Jahren zeitweise an vier Stellen gleichzeitig erfolgt war, bald fast zum Erliegen: Nie zuvor seit 1945 wurde auf einen Schlag so viel neue U-Bahn-Strecke eröffnet wie am 29. Januar 1971 mit den zusammen 8,7 Kilometer Bauwerkslänge messenden Trassen zwischen Möckernbrücke und Fehrbelliner Platz sowie Spichernstraße und Walther-Schreiber-Platz - und nie mehr seither.

Bald tauchten Finanzprobleme der öffentlichen Hand auf («Sparpolitik« gibt es seit nunmehr fast fünf Dekaden), die heute gern als »fröhliches Jahrzehnt« verklärten 70er Jahre waren von einer ökonomischen Dauerkrise geprägt, und in den 80ern mussten eigentlich für den U-Bahn-Bau vorgesehene Mittel für die Sanierung der 1984 von der DDR-Reichsbahn übernommenen West-Berliner S-Bahn abgezweigt werden.

U 10 nach Steglitz: Ein Plan von 1929

Nun erschien es auch als völlig überflüssig, die U 10 anzugehen, wie es kurz zuvor noch für deren Abschnitt zwischen Kurfürstenstraße und Walther-Schreiber-Platz geplant war. Bis heute wird diese Strecke gern als Paradebeispiel dafür angeführt, dass man im vom Kalten Krieg geprägten West-Berlin nicht einmal vor dem Bau von U-Bahn-Tunneln zurückschreckte, die parallel zur seit dem Mauerbau 1961 boykottierten S-Bahn verliefen. Dabei wird stets übersehen, dass diese Trassierung (als Fortsetzung der heutigen U 5) schon in der 1929 veröffentlichten Denkschrift von Reuter, Bousset und Zangemeister vorgesehen war und dort unter den »zunächst 3 weitere[n] Citylinien«, die »wegen ihrer Wichtigkeit als Hauptcitylinien bezeichnet werden«, sogar an erster Stelle genannt wurde. (Auch die manchmal ebenfalls als Parallelverkehr zur S-Bahn bezeichnete U 7 westlich von Möckernbrücke findet sich bereits in der Denkschrift.)

Die U 10, die zunächst am Rathaus Steglitz enden und später im Süden bis zur Ecke Hindenburgdamm und Drakestraße, in der Innenstadt über Potsdamer Platz, Leipziger Straße und Alexanderplatz bis in den Norden Weißensees führen sollte, ist das größte Projekt, welches vom 200-Kilometer-Plan unrealisiert blieb.

In Ost-Berlin war zeitweilig sogar an einen Bau bis ins noch heute dörflich anmutende Malchow gedacht: Hier sollte auf dem Außenring eine Fern- und S-Bahn-Station als nördliches Pendant zum Bahnhof Flughafen Schönefeld entstehen, der bis Anfang der 80er Jahre ausgebaut wurde. Gleiches geschah 1973-82 mit dem Bahnhof Lichtenberg, der zu Mauerzeiten und nach dem Bau der östlichen Trabantenstädte innerhalb Ost-Berlins durchaus zentral lag. Und der Ostbahnhof stieg sogar zum Hauptbahnhof auf - zumindest dem Namen nach. Die Begradigung der Stadtbahn hatte man da, wie manch anderes aus dem Generalverkehrsplan der 60er, allerdings längst verworfen.

Nicht zuletzt wurde in den 70er und 80er Jahren die »große« Bahn um und in Berlin endlich elektrifiziert - freilich mit Ausnahme des Westteils der Stadt, wengleich auch für diesen bereits entsprechende Pläne geschmiedet wurden. Zuweilen wird heute vergessen, dass der 1992-98 erfolgte Bau der Schnellfahrstrecke nach Hannover bereits vor 1989 verfolgt wurde, als diese noch dem Transitverkehr durch die DDR gedient hätte.

Fehleinschätzungen beim Pilzkonzept

Mit der Wiedervereinigung 1990 wurde es notwendig, die Berliner Eisenbahnanlagen umfassend auszubauen. War dies doch im östlichen Teil der Stadt nur unzulänglich geschehen und eher gemäß dem ökonomisch Möglichen als dem verkehrlich Wünschenswerten. Und im westlichen Teil war der Bahnverkehr sogar massiv abgebaut und dann bewusst kleingehalten worden.

Vom nach großen Diskussionen beschlossenen »Pilzkonzept« wurden (oder werden) zwar die vorgesehenen Strecken realisiert, die großen Fernbahnstationen Hauptbahnhof, Südkreuz und Gesundbrunnen blieben jedoch mal mehr, mal weniger unvollendet. Andere Bahnhöfe verloren ihren Fernverkehr (teils entgegen der ursprünglichen Planung) oder wurden sogar - wie Baumschulenweg und jüngst Karlshorst - zu reinen S-Bahn-Stationen degradiert. Und während der viergleisige Nord-Süd-Tunnel auch noch zwölf Jahre nach seiner Eröffnung überdimensioniert wirkt angesichts des eher überschaubaren Verkehrs, der sich in ihm abspielt, ist der einst als überflüssig verworfene Wiederaufbau der Gütergleise des Südrings inzwischen weitgehend erfolgt.

Als weitere Fehleinschätzung zeichnet sich der vorläufige Verzicht auf den Wiederaufbau der Stammbahn ab: Eine zweite Verbindung zwischen Potsdam und der Berliner Innenstadt dürfte mittelfristig unentbehrlich sein. Dies um so mehr, als die S-Bahn-Strecke zwischen Wannsee und Griebnitzsee noch immer nicht durchgehend zweigleisig ist. Doch was will man erwarten, wenn im Netz der Berliner S-Bahn noch immer nicht all jene Strecken wiederhergestellt worden sind, die 1961 durch den Mauerbau verloren gingen, und dies, obwohl diese Wiederherstellung mit dem Bund vereinbart worden war? Wenn nicht nur Berlin und Brandenburg die Einhaltung dieser Zusage nicht einfordern, sondern es auch jahrelang brandenburgische Politik war, die Schaffung leistungsfähiger S-Bahn-Verbindungen nach Berlin als überflüssig zu erachten?

Je kleiner, desto wahrscheinlicher?

Allerdings hat man auch in Berlin keine ernsthaften Anstalten gemacht, die S-Bahn zumindest bis zur Landesgrenze zu verlängern. Der weitere Ausbau der Schienennetze erfolgt im nun schon nicht mehr so neuen Jahrtausend ohnehin nur noch im Schnecken tempo: Während die U5-Verlängerung von Alexanderplatz nach Hauptbahnhof längst die am langsamsten gebaute Berliner U-Bahn-Strecke aller Zeiten ist, entwickelt sich der zweite Nord-Süd-Tunnel der S-Bahn (»S 21«) zu einer ähnlich unendlich scheinenden Geschichte.

Mit den seit 1990 veröffentlichten vollmundigen Ankündigungen und Konzepten zur Erweiterung des Tramnetzes ließe sich inzwischen ein Buch füllen. Realisiert wurde in den 90ern relativ wenig und seit der Jahrtausendwende noch weniger - von den rund dreißig Kilometern neue Straßenbahnstrecke, die in Ost-Berlin zwischen 1975 und 1991 in Betrieb gingen, kann man heute nicht einmal mehr träumen. Man darf gespannt sein, ob bis zu den Abgeordnetenhauswahlen 2021 - wie in der Koalitionsvereinbarung des aktuellen Senats festgelegt - die seit Jahren in Planung befindlichen neuen Strecken (Hauptbahnhof--Turmstraße, Adlershof-- Schöneweide, Verlegung Ostkreuz und Mahlsdorf) fertiggestellt sind. Ganz zu schweigen von dem

ebenfalls vereinbarten Baubeginn fünf weiterer.

Angesichts solcher Erfahrungen sollte man vielleicht froh sein, wenn seit geraumer Zeit immer vorsichtiger und meist in bescheidenerem Umfang geplant wird als früher: Vielleicht wird ja von all den schönen Plänen, wenn sie kleiner sind, am Ende mehr realisiert.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004182>.

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