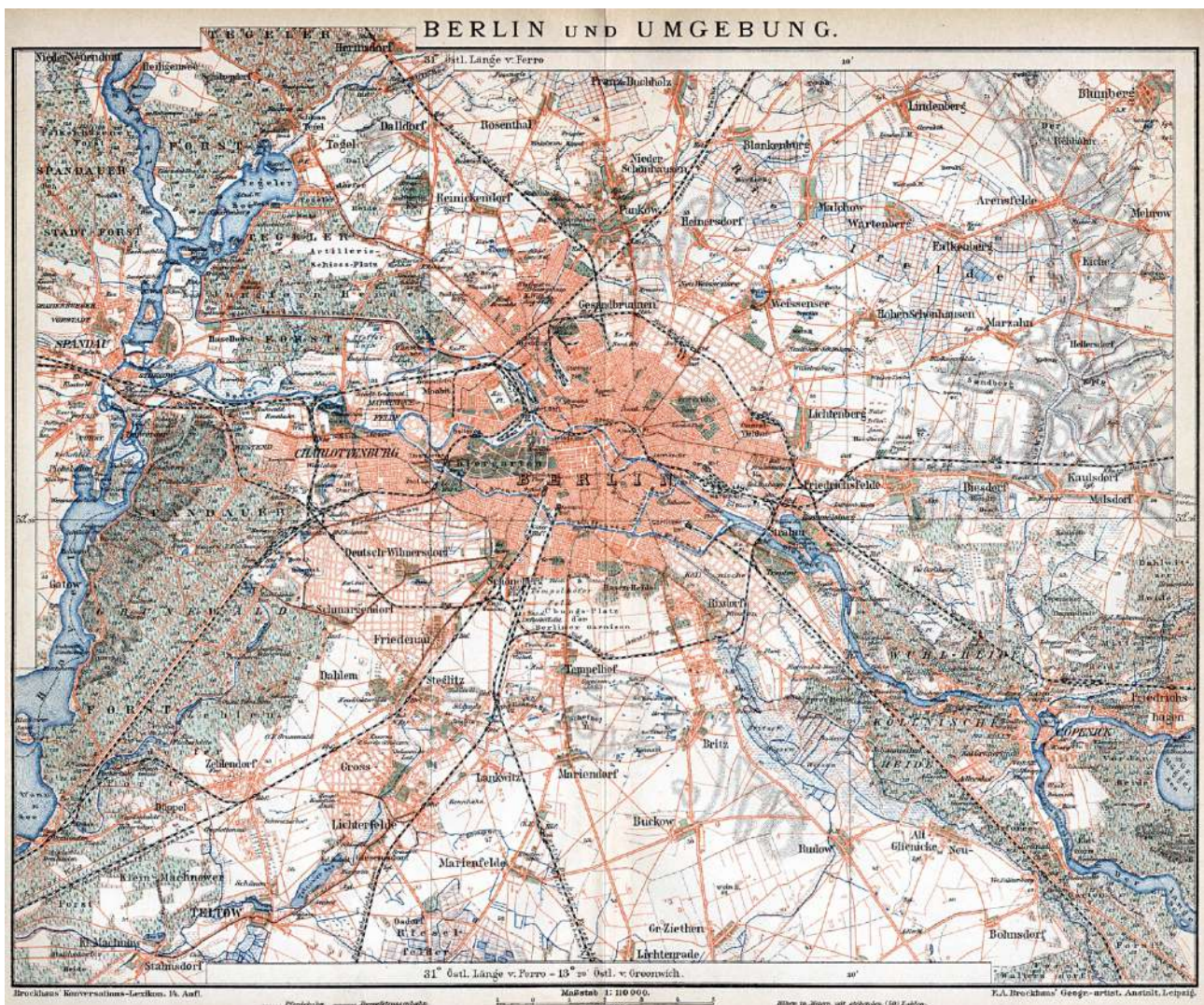


## 100 Jahre Großberlin Keine Entwicklung ohne Anschluss – Eisenbahnlinien Großberlins

### Berliner Eisenbahnen und Vorortbahnen im 19. Jahrhundert von Gerhard Hoya

Die wechselvolle Geschichte der Berliner Eisenbahnen ist ein Spiegelbild der politischen und der ökonomischen Entwicklung Berlins. Unbestreitbar ist der Aufstieg Berlins zur Weltstadt – zum politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Zentrum Deutschlands – im 19. Jahrhundert mit dem Aufbau eines leistungsfähigen Eisenbahnnetzes verbunden.



F.A. Brockhaus, Berlin und Wien, 1894

Bereits Mitte der 1840er Jahre war die Stadt zum Zentrum des norddeutschen Netzes geworden und verfügte zu diesem Zeitpunkt über ein Schienennetz wie keine zweite Stadt Deutschlands. Die 1837 gegründete Berlin-Potsdamer Eisenbahngesellschaft stellte in etwa 15 Monaten eine eingleisige Strecke von Berlin über Zehlendorf nach Potsdam betriebsfähig her. In den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts setzte eine stürmische Entwicklung ein. Wesentlich für diese Entwicklung war die Beseitigung der Zollmauer bzw. Accisemauer, die die lange verhinderte großflächige Ausdehnung Berlins ermöglichte. Dazu kam der fortschreitende Aufbau von Industrie und Handel, der eine umfassende Erweiterung des Eisenbahnnetzes sowohl überregional als auch innerhalb Berlins erforderte. In den 1860er Jahren begann die Erschließung des Geländes zwischen Berlin und Potsdam zur Errichtung von Villenkolonien.

## Wannseebahn

1869 regten Grundstücksbesitzer den Bau einer Zweigbahn zur Erschließung des Geländes am Wannsee und Schlachtensee an. Die eingleisige Strecke sollte bei Zehlendorf aus der Stammbahn Berlin – Potsdam ausfädeln, in Schlachtensee und Wannsee jeweils eine Haltestelle bekommen und bei Kohlhasenbrück wieder in die Stammstrecke einfädeln.



Alter Potsdamer Hauptbahnhof ca. 1900

Der spätere zweigleisige Ausbau sollte beim Bau berücksichtigt werden.

Die Strecke über Wannsee sollte ausschließlich dem Lokalverkehr vorbehalten sein, die Stammbahn ausschließlich dem Fernverkehr.

Der Vorortverkehr zwischen Berlin, Steglitz und Zehlendorf nahm in den 1880er Jahren infolge des raschen Bevölkerungswachstums stark zu. 1880 verkehrten pro Tag zwischen Berlin und Zehlendorf 96 Züge.

## Anhalter Vorortbahn



Askanischer Platz mit Anhalter Bahnhof

Lichterfelde wuchs bereits seit den 1870er Jahren zu einem Villenvorort. Die Anzahl der Vorortzüge auf der Anhalter Bahn nahm in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts beständig zu. Die stetig steigende Bevölkerung im Großraum Berlin führt zu einem Fahrgastanstieg auf den Vorortstrecken. Von 1887 bis 1899 stieg das Fahrgastaufkommen zwischen beiden Endbahnhöfen der Anhalter Bahn von jährlich 600.000 Fahrgästen auf über 3,2 Millionen Fahrgäste an. Hinzu kamen auf dem gleichen Abschnitt 52 Fernzüge. Die Dresdener Bahn, deren Züge ebenfalls im Anhalter Bahnhof begannen und endeten,

fädelte erst südlich des Landwehrkanals aus der Anhalter Bahn aus und belastete diesen kurzen Abschnitt mit zusätzlich 20 Vorortzügen und 12 Fernzügen, insgesamt also täglich 154 Züge. Durch die ungleiche Belastung im Berufsverkehr waren in Spitzenzeiten zehn bis elf Züge in der Stunde unterwegs.

Am 1. Dezember 1901 konnte der Betrieb auf der 9,32 Kilometer langen Anhalter-Vorortbahn bis nach Groß-Lichterfelde Ost aufgenommen werden.

## Berliner Nordbahn

Stralsunder Kaufleute bemühten sich mit einer inzwischen neu gegründeten Berliner Nord-Eisenbahn-Gesellschaft um eine direkte Verbindung mit Berlin und legten 1869 Entwürfe zu einer Bahnlinie Berlin – Neustrelitz – Stralsund – Arkona vor. Im Jahre 1870 erteilten die Staaten Preußen und Mecklenburg-Strelitz dafür schließlich die Konzessionen. Am 1. Januar 1878 konnte der Betrieb auf der neuen Berliner Nordbahn mit Stralsund als Endstation aufgenommen werden.

Der Bau der Nordbahn hatte bedeutende Auswirkungen auf die Dörfer im Einzugsbereich der Bahnstrecke. Teilweise vervielfachte sich deren Einwohnerzahl in den folgenden Jahrzehnten. Im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts ließ die Preussische Staatsbahn die Bahnanlagen im Bereich Gesundbrunnen umfassend umbauen.

Bis 1912 wurden von den Ferngleisen getrennte Vorortgleise zwischen Gesundbrunnen und Frohnau gebaut. Gleichzeitig wurde die Strecke auf einen Damm verlegt, um im Straßenniveau liegende Bahnübergänge zu vermeiden.

Die Vorortbahnen mit ihrem Nahverkehrstarif gelten als Vorläufer der S-Bahn

## Die Beteiligung der Stadtschnellbahnen (S- und U-Bahn) an der Werdung der neuen Stadtgemeinde Berlin – Groß-Berlin

von Dipl.-Ing. Klaus Krause

Das Netz der Berliner U-Bahn befindet sich heute fast völlig innerhalb des Stadtgebiets. Die U-Bahn dient mitsamt Tram und Bus der BVG dem innerstädtischen Personenverkehr. Einige Oberflächenverkehrsmittel führen auch über die Stadtgrenze hinaus. Dabei gilt im Regelfall, dass die U-Bahn gegenüber der Tram die doppelte Geschwindigkeit und die dreifache Kapazität erreicht. Das Netz der Berliner S-Bahn reicht mit den meisten Strecken über die Stadtgrenze hinaus. Die S-Bahn dient sowohl dem innerstädtischen Personenverkehr wie auch dem Vorortverkehr. In diesem Bereich und darüber hinaus hat die Regionalbahn Bedeutung. Diese kann und soll aber bei der Betrachtung des Bahnverkehrs der ersten Jahrzehnte des neunzehnten Jahrhunderts nicht einbezogen werden.

Die ersten U-Bahnstrecken wurden von der Siemensgesellschaft für Hoch- und Untergrundbahnen errichtet. Die ersten Eröffnungen erfolgten 1902. Schon diese reichten über die damalige Stadtgrenze hinaus zu selbstständigen Städten, bis Schöneberg und Charlottenburg. Der Weiterbau ging zügig voran. Im Jahre 1913 reichte dieses Netz von Warschauer Brücke (heute Warschauer Straße) bis Reichskanzlerplatz (heute Theodor-Heuss-Platz), Nordring (heute Schönhauser Allee), Richard-Wagner-Platz (am Ort des heutigen gleichnamigen Bahnhofs), Uhlandstraße und Thielplatz. Damit waren auch die Stadt Wilmersdorf und die Domäne Dahlem angeschlossen. Außerdem existierte seit 1910 die selbstständige Schöneberger U-Bahn von Innsbrucker Platz bis Nollendorfplatz, dort mit zunächst eigenem Bahnhof.



Dies alles sind Kleinprofilstrecken für entsprechend schmale und Kurze Fahrzeuge.

Seit 1912 bzw. 1913 bauten die Stadt Berlin bzw. die AEG je eine neue Strecke im Großprofil (heute U6 und U8). Diese sollten durchaus über die damalige Stadtgrenze hinausführen.

Westlicher Eingang zum U-Bahnhof „Kaiserhof“ Wilhelmplatz (heute Station „Mohrenstraße“)

Somit war durch vorhandene bzw. in Bau befindliche U-Bahnstrecken ein Verkehrsgebiet abgesteckt das über das damalige Gebiet Berlins teilweise weit

hinausging. Die Zusammengehörigkeit mehrerer Städte, Landgemeinden und Gutsbezirke war auch durch dieses Verkehrsmittel mit Einheitstarif deutlich.

Eine viel spätere Besonderheit war der 1989 eröffnete U-Bahnhof Hönow. Dieser war direkt außerhalb der Stadtgrenze auf dem Gelände der Gemeinde Hönow errichtet worden. Mit den nach der Wiedervereinigung erfolgten geringfügigen Grenzkorrekturen wurde der Bereich dieses U-Bahnhofs Berlin zugeschlagen.

Anders ist es mit der S-Bahn. So wie wir sie heute kennen existierte sie 1920 nicht. Zwar gab es seit 1900 einzelne Versuchsstrecken mit elektrisch betriebenen Zügen für den Nahverkehr, doch die systematische Elektrifizierung begann erst 1924 mit den Nordstrecken und die große Elektrifizierung (Elektrisierung hieß es damals) erfolgte 1928/29 für die Stadtbahnstrecken und die Ringbahn. Der Begriff S-Bahn wurde erst 1930 für die elektrifizierten Strecken der Berliner Stadt-, Ring und Vorortbahn eingeführt. Wir müssen also auf die Bedeutung dieser dampfbetriebenen Stadt-, Ring und Vorortbahn für die Entwicklung Berlins zurückgehen.

Dieser Vorläufer der S-Bahn galt mit seinem Nahverkehrstarif bis Velten, Oranienburg, Bernau, Strausberg, Erkner, Königswusterhausen, Lichtenrade, Lichterfelde Süd, Stahnsdorf Friedhof Wiederaufbau angestrebt), Potsdam Wustermark und Nauen. Nur die Ost-West-Strecken führten über die Stadtbahn durch die Kernstadt. Die Nordstrecken endeten im Vorortbahnhof des Stettiner Bahnhofs (nahe dem heutigen Nordbahnhof). Die Südstrecken endeten im Ringbahnhof und im Wannseebahnhof (Flügelbahnhöfe des Potsdamer Fernbahnhofs am Ort des heutigen Elise-Tilse-Park). Die Ringbahn fuhr nicht den Vollring sondern nutzte den Ringbahnhof für eine Spitzkehre. Außerdem gab es Nordring- und Südringzüge die über nur noch rudimentär erkennbare Verbindungskurven die Stadtbahn erreichten. Die

Strecken der Stadt-, Ring und Vorortbahn verbanden zwar auch die Bereiche des späteren Groß-Berlin, eine besondere Bedeutung hatten sie für den Vorortverkehr aus den sich entwickelten Siedlungen im Umland.



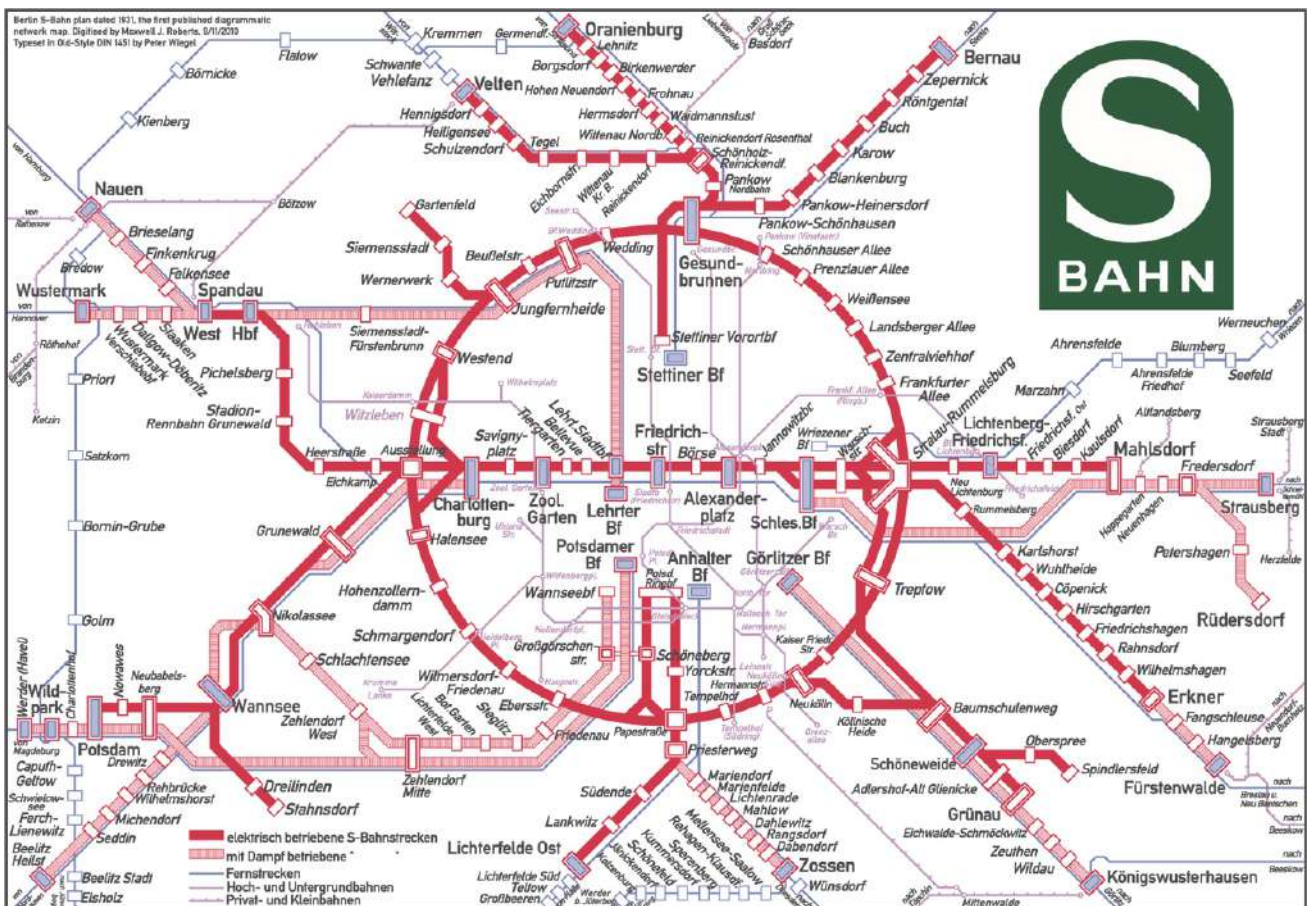
S-Bahn station Warschauer Strasse, 1930, ADN-ZB/Archiv

Bei den Bestrebungen zur Bildung von Groß-Berlin unter der Bezeichnung neue Stadtgemeinde Berlin wurde versucht, den Wirtschafts- und Verkehrsraum so weit wie möglich zusammen zu fassen. Inwieweit dies gelang, schildern wir in einem später erscheinenden Aufsatz.

Zwar waren auch hier die Widerstände recht groß („es geht nicht um die Einbeziehung von Charlottenburg nach Berlin sondern um die von Berlin nach Charlottenburg). Doch gerade weitgehend Wohnsiedlungen zu Berliner Industriegebieten wie Falkenhagen und Seefeld

(später Falkensee), Verwaltungstädte wie Bernau und das sehr vornehme Neubabelsberg widerstanden erfolgreich der Eingemeindung. Damit gehörten sie allerdings 25 Jahr später zur sowjetischen Besatzungszone und nicht zur Viermächtestadt Berlin.

Gerade in den 1920er Jahren mit U- und S-Bahn und mit der Nord-Süd-S-Bahn in den 1930er Jahren entwickelten sich das Verkehrsnetz und Groß-Berlin gemeinsam zu einer modernen Stadt. Das basierte auf Vorarbeiten seit dem späten neunzehnten Jahrhundert. Die Entwicklung wurde beeinträchtigt durch die Zerstörungen im 2. Weltkrieg, durch den Abbau von Gleisen als mit den westlichen Alliierten vereinbarte Reparationsleistung für die Sowjetunion und die Streckenstilllegungen während der Teilung. Zwar entstanden gänzlich neue S-Bahn-Strecken im Nordosten der Stadt und Teltow bekam mit Teltow-Stadt einen direkten Anschluss, doch fehlen immer noch Strecken die mit Krieg und Mauerbau verschwunden sind.



Linienplan Berlin 1931

### Im Newsletter Juli: Die Villenkolonie Zehlendorf