

2. Der Bau 1934–1939

2.1 Vorbereitung, Baubeginn, Bauablauf



↑ Das Bild zeigt Arbeiter bei der an der Nordsüd-S-Bahn meistausgeübten Tätigkeit, dem Betonieren, hier der Tunnelsohle. In der Regel wurde der Beton in Anlagen unter dem Straßenland gemischt. Foto: Hist. Slg. DB AG (1935)

Bautechnische Herausforderungen

Die Nordsüd-S-Bahn sollte ebenso wie alle bisherigen Untergrundbahnstrecken in der „Berliner Bauweise“ hergestellt werden. Der Ablauf dabei ist:

- Herstellung einer offenen Baugrube;
- Einfassung der Baugrube durch Trägerbohlwände (eingerammte Träger werden mit dazwischen gespannten Bohlen zu einer Wand vereinigt);
- Trockenlegung des Baugrunds durch Grundwasserabsenkung mit Tiefpumpen.

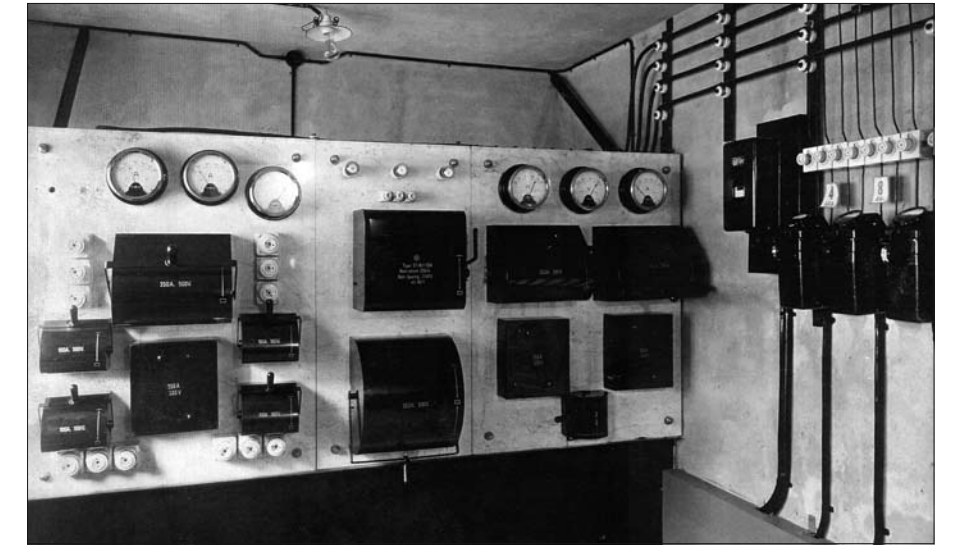
Eine bergmännische Bauweise barg des hohen Grundwasserspiegels wegen bekanntermaßen unkalkulierbare Risiken. Dort, wo im Boden verlegte Leitungen mit dem späteren Bauwerk kollidieren würden, waren diese neu zu ordnen. Die Sorge um diese Leitungen war groß, und so war das genaue Studium der unterirdischen Infrastruktur vor dem Rammen von Trägern unverzichtbar. In der Tat traten bei der Bauausführung dann nur wenige Schäden auf. Für den Schadenfall hielt man aber Holzstöpsel in den gängigen Rohrdurchmessern vor, um Wasser- oder Gasleitungen abdichten zu können.

Für die Einfassung der Baugruben und ihre Verstärkung galten strenge Richtlinien. Sie mußten zum einen den hohen Erddruck auf die Trägerbohlwände und zum anderen die Belastungen durch den Straßenverkehr aufnehmen, der während des Baues über die provisorisch abgedeckten Baugruben lief.

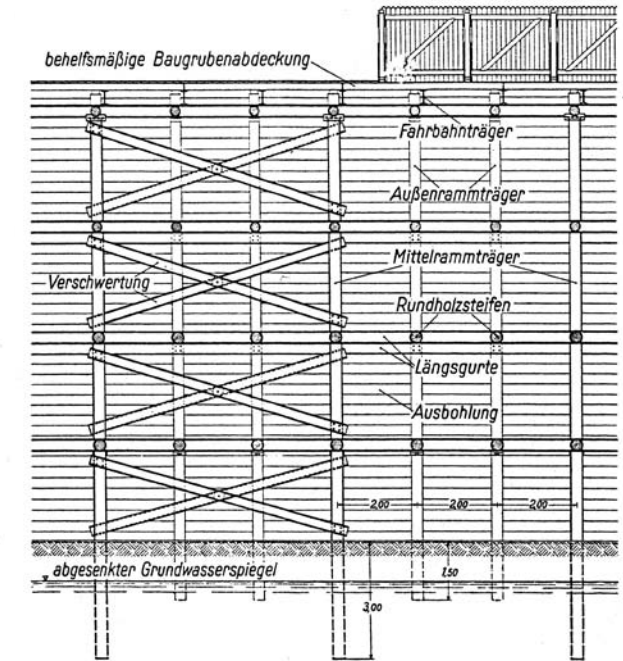
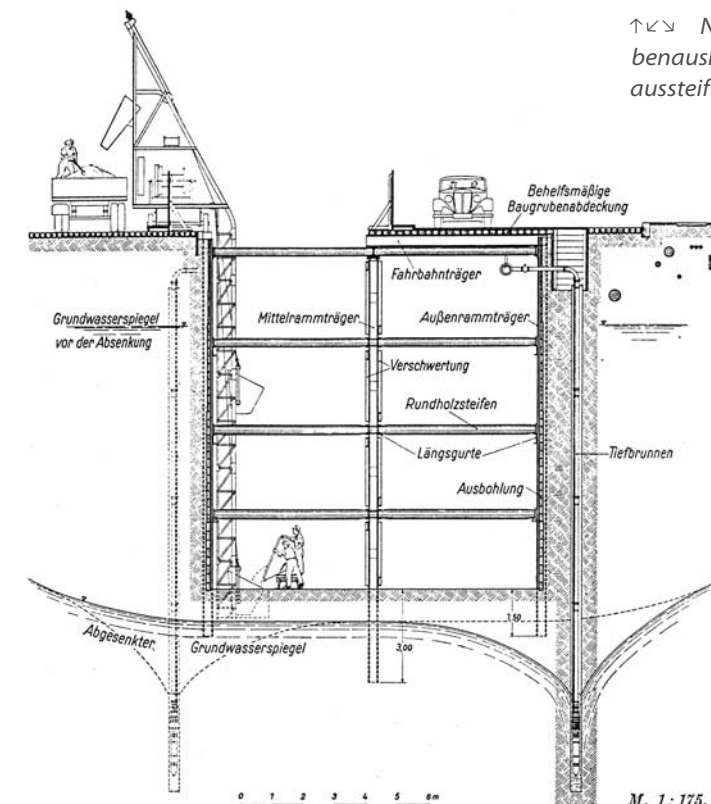
Der Baugrund blieb problematisch. Probebohrungen über die gesamte künftige Strecke hatten ergeben, daß die Baugrube überall zumindest zur Hälfte im Grundwasser liegen würde, zudem stand Boden völlig unterschiedlicher Beschaffenheit und Tragfähigkeit an. Insbesondere die tiefen Kolke – Reste früherer Wasserläufe – an der Friedrichstraße ließen zusätzliche Aufwendungen wahrscheinlich werden. Diese Erkenntnisse waren im Grunde von den bisherigen U-Bahnbauten bekannt.

Die Baugruben hatte man früher durch die höhengestaffelte Anordnung mehrerer elektrischer Pumpen, sogenannte Kaskaden trocken gelegt. Mit der Erfindung der Unterwassertiefpumpe war die Staffelanordnung aber überholt. Die unvermeidbar mitgerissenen Schwebeteilchen führten allerdings zu einem hohen Verschleiß an diesen Pumpen.

Auch bei der Trockenlegung gab es einen hohen Sicherheitsstandard. Üblich war die elektrische Einspeisung aus mehreren, voneinander unabhängigen Quellen. Somit war auch bei Ausfall einer Stromquelle ein Weiterbetrieb möglich und das „Absaufen“ der Baugrube die große Ausnahme. Die elektrischen Schalteinrichtungen befanden sich in separaten Baracken, den Pumpenstuben.



↕ ↖ ↗ Niederspannungsverteilung in der Baugrube (oben), Andeutung des Baugrubenaushubs mit Bodenabfuhr per Lastwagen (links) sowie Schema der Baugrubenaussteifung mit Hölzern. Aus: ZdBV 20/1938





↑ 19. November 1937: Nach Osten geht der Blick vom Kaffee „Potsdamer Platz“ in Richtung Leipziger Straße. Über den Platz fließt der Verkehr wie eh und je, auf den Wegen der Leipziger Straße traben Fußgängerscharen. Holzbohlen, die als vorläufiger Fahrbahnbelag dienen, bedecken die Baugrube. Eine Ampel hat den Verkehrsturm an der belebten Kreuzung ersetzt. Der Omnibus der Linie 2 fährt Richtung

Potsdamer Straße, auf dem Platz begegnen sich zwei „Elektrische“ der Linie 25 (Tegel—Mariendorf, Rennbahn). Links im Bild ist das MER-Gebäude zu sehen, das an den achteckigen Leipziger Platz heranreicht (1814 zur Erinnerung an die Völkerschlacht so benannt). Ihn begrenzen die beiden 1824 erbauten Schinkelschen Torhäuser. Im Hintergrund das 1897 eröffnete Wertheim-Warenhaus (Archi-

tekt: Alfred Messel). Zu dieser Zeit hatten die Nazis bereits die jüdischen Eigentümer aus ihrem Unternehmen gedrängt und die Firma in Allgemeine Warenhandels-Gesellschaft (AWAG) umbenannt. Hinter diesem langgezogenen Gebäudekomplex residiert die Deutsche Reichsbahn in mehreren Gebäuden an den Ecken Voß-/Wilhelmstraße/Leipziger Straße. Foto: Hist. Slg. DB AG/Ragotzi



↑ 19. November 1937: Am selben Tag aufgenommen wie das Foto auf der linken Seite, geht hier der Blick vom MER-Gebäude nach Süden über den verkehrsreichen Potsdamer Platz. An der linken Ecke ragt das 1906/07 erbaute Hotel Fürstenhof der Aschinger AG (Architekturbüro Bielenberg & Moser) ins Bild, das dem Baustil nach Elemente von Jugendstil, beginnender Moderne und Neobarock verei-

nigt und das wie das Palasthotel (und fast alle benachbarten Häuser) beim Luftangriff am 24. November 1943 in Trümmer fallen wird. Im Hintergrund erhebt sich der Potsdamer Bahnhof, in der Bildmitte am Potsdamer Platz 3 das Pschorr-Haus, erbaut 1909/10 als „Bierhaus Siechen“ (Architekten: Johann Emil Schaudt und Paul Zimmerer). Daran schließt sich seit 1928/29 bis zur Linkstraße

die geschwungene Fassade der Konditorei Telschow an (Architekten: Wassili und Hans Luckhardt, Alfons Anker), die mit ihrer fahnen-gleichen Form aus opakweißem Glas besticht. Hat sich der Architekt Richard Brademann von diesem Haus möglicherweise für seinen weißen S-Bahnhof inspirieren lassen? Foto: Hist. Slg. DB AG/Ragotzi



Der Anhalter S-Bahnhof
 Die Ausgangssituation für den Bau dieses Bahnhofs war ähnlich schwierig wie die seines Nachbarn, auch wenn es hier zunächst keine unterschiedlichen Planungsvarianten gab. Von vornherein waren zwei Bahnsteige für die Fahrtrichtungen Lichterfelde Ost (prognostisch nach Rangsdorf, Außengleise) und Wannsee im Richtungsbetrieb vorgesehen. Der Bahnhofstunnel war demgemäß ähnlich dem des Stettiner Bahnhofs und des Bahnhofs Potsdamer Platz zu dimensionieren. Am Süd- und am Nordende des Bahnhofs waren eine zwei- und eine eingleisige Kehranlage geplant.

Hinter dem Bahnhof Potsdamer Platz und nach Unterfahrung der U-Bahnlinie A hatte der Tunnel die in der Saarlandstraße geplante Tiefenlage schon erreicht. Die Gleise zwischen dem Bahnhof Potsdamer Platz und dem Bauplatz Anhalter Bahnhof waren bereits 1938 verlegt worden und wurden sogleich von Bauzügen benutzt. In der Saarlandstraße sicherte man einige Gebäude durch chemische Bodenverfestigungen, Unterfahrungen waren hier nicht notwendig.

Die Baustelle des Bahnhofs lag größtenteils auf Reichsbahngelände. Dort mußten vorübergehend die äußeren westlichen Gleise des Fernbahnhofs ent-

fernt werden, unumgänglich war auch der Abbruch eines Teils des denkmalgeschützten Anbaues am Fernbahnhof mit Fahrstuhl, Fürstenportal, Speise- und Wartesaal. Erhalten blieb dagegen das nahegelegene alte Maschinenhaus samt Schornstein. Weiterhin waren mehrere Wohnhäuser angrenzender Straßen abzureißen. Sehr viel Mühe investierte man in den Wiederaufbau des Wartesaals. So wurden die Fassadenelemente vor dem Abriß nummeriert und von Reichsbahnfotografen detailliert dokumentiert. Ein Teil des Anbaues konnte erhalten und mit Mastschen Preßbetonpfählen abgefangen werden. Deren Tragkraft war mit je etwa 400 Kilonewton jedoch zu gering, um den Abbruch vollständig vermeiden zu können.

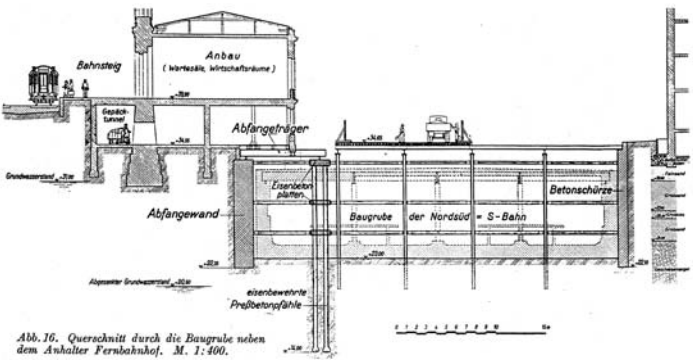


Abb. 16. Querschnitt durch die Baugrube neben dem Anhalter Fernbahnhof. M. 1:400.

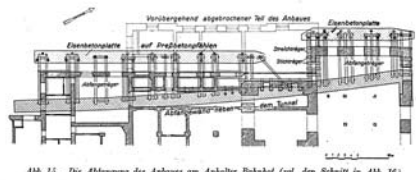
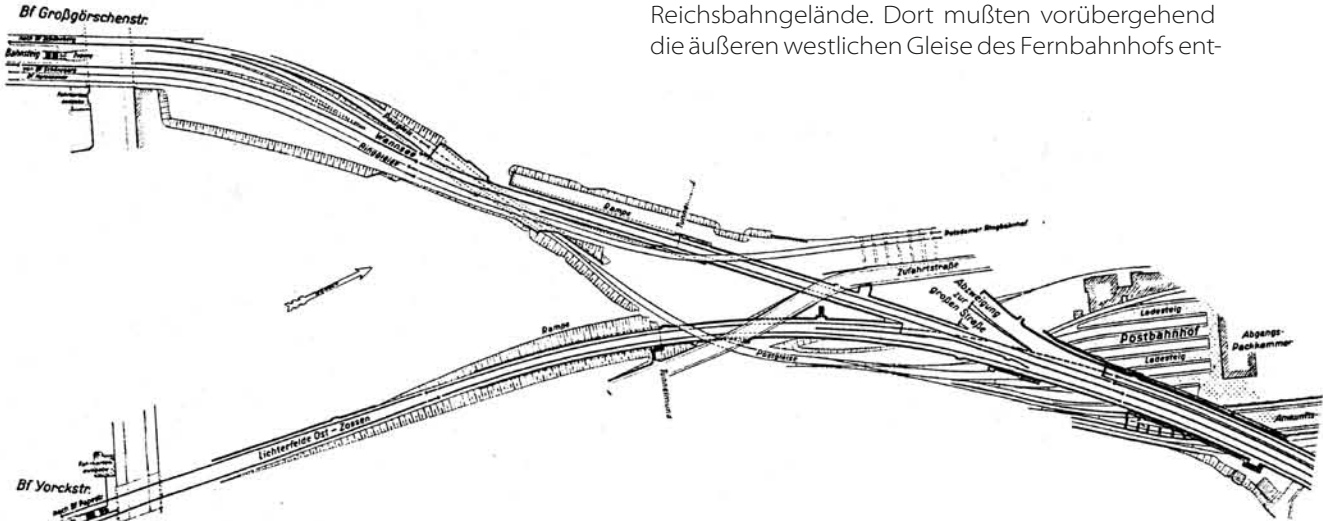
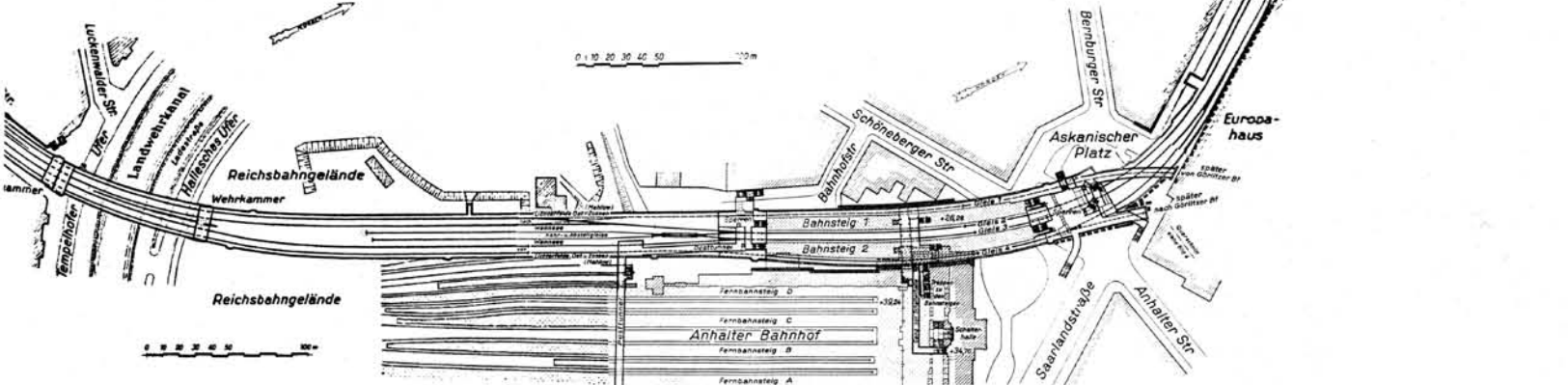


Abb. 17. Plan der Baugrube des Anhalters Fernbahnhofs. M. 1:400.

←↑ Baugrube auf der nordwestlichen Seite des Anhalter Bahnhofs. Teile des Empfangsgebäudes, u. a. das denkmalgeschützte Fürstenportal, wurden abgebrochen und nachfolgend wieder aufgebaut. Die Zeichnungen zeigen die Unterfahrung im Detail. Foto: Max Krajewsky/Slg. SBM (11.12.1936). Zeichnungen aus: ZdBV 4-5/1940



↑ Lageplan des Südabschnitts von der Saarland- Ecke Köthener Straße (km 3,9, rechte Seite) über Anhalter Bahnhof, Landwehrkanal- und Postbahnhof-Unterfahrung und den südlichen Tunnelausläufen für die Wannseebahn (S-Bahnhof Großgörschenstraße bei km 6,0) und die Lichterfelder Vorortstrecke. Aus: ZdBV 4-5/1940



↑ Unter den Berliner Fernbahnstationen gilt der Anhalter Bahnhof als der berühmteste. An dessen Westseite verlief die Baugrube, hier ein Blick zum Südportal. Foto: Slg. Michael Braun (um 1935)

3. Die Nordsüd-S-Bahn im Zweiten Weltkrieg

↓ Berlin im Jahr 1944: Der Luftkrieg hinterläßt seine Spuren in der Stadt. Das südliche Torhäuschen am Leipziger Platz ist getroffen, das beim Bau der Nordsüd-S-Bahn aufwendig unterfahrene MER-Gebäude (links) ist seit dem 24. November 1943 ausgebrannt.

Foto: Slg. Michael Braun



Bauliche Veränderungen seit Kriegsbeginn

Ab Mitte 1940 unterlag auch die Nordsüd-S-Bahn der Geheimhaltung. Baumaßnahmen der folgenden fünf Jahre ließen sich nur anhand von Beobachtungen beschreiben. Den tiefliegenden S-Bahnhöfen Potsdamer Platz und Anhalter Bahnhof waren im Kriegsgeschehen anscheinend strategische Aufgaben zugedacht worden. Im Anhalter S-Bahnhof hatte die Fertigstellung des Übergangs zum Fernbahnhof am 19. Dezember 1940 und der Überführungsmöglichkeit für Gepäck und Expreßgut am 1. Juli 1941 aber zutiefst zivilen Charakter. Dabei ging

auch die Fahrtreppe mit der größten Hubhöhe der gesamten Nordsüd-S-Bahn (etwa 10 m) in Betrieb. Im Jahr 1940 wechselten die Ziele der Zugläufe, und am 12. April 1940 wurden die Wiederherstellungsarbeiten am U-Bahnhof Potsdamer Platz mit einer amtlichen Abnahme offiziell abgeschlossen.

Die Folgen des Luftkrieges

Seit Herbst 1939 beherrschte ein neues Thema zunehmend die Verantwortlichen: Die Verdunkelung von Bahnanlagen und Zügen.

Dazu erhielten die S-Bahnfahrzeuge Tarnscheinwerfer und vor den Signallampen Blenden; an den Viertelzugenden wurden Schutzbügel (Fangbügel) angebracht, um bei der oft mangelhaften Beleuchtung ein Hinabstürzen der Reisenden in die Räume zwischen den Wagen zu verhindern. An den Bahnsteigen an der Oberfläche bestand nämlich die Notwendigkeit nicht nur die Eingangsbereiche zu verdunkeln.

Um am besonders gefährdeten Wagen-Bahnsteigkante-Bereich Unfälle zu verhüten, unternahm man im Bahnhof Schöneberg Versuche, nur die Bahnsteigkante zu beleuchten. Die Reisenden schalteten diese Leuchten erst beim Durchschreiten einer Lichtschranke ein.

Ein besonderes Kapitel war die Verdunkelung bei Fliegeralarm. An den Bahnhöfen der Nordsüd-S-Bahn betraf sie zunächst ausschließlich die S-Bahnzeichen an den Eingängen. Auf Maßnahmen an Bahnhöfen der Oberfläche, wo penibel aufnotiert war, wie die Spannung der „drei Glühlampen der Bahnsteiguhren à 15 Watt“ auf 35 Prozent zu senken war, konnte hier verzichtet werden.

Noch im Jahre 1939 hat die Firma AEG, die auch die Zeichen selbst hergestellt hatte, einen Auftrag zur Tarnung erhalten. Bekanntlich existierten pro Treppe zwei weiß leuchtende Neonröhren. Nachdem Versuche an Röhren mit anderen Gasen



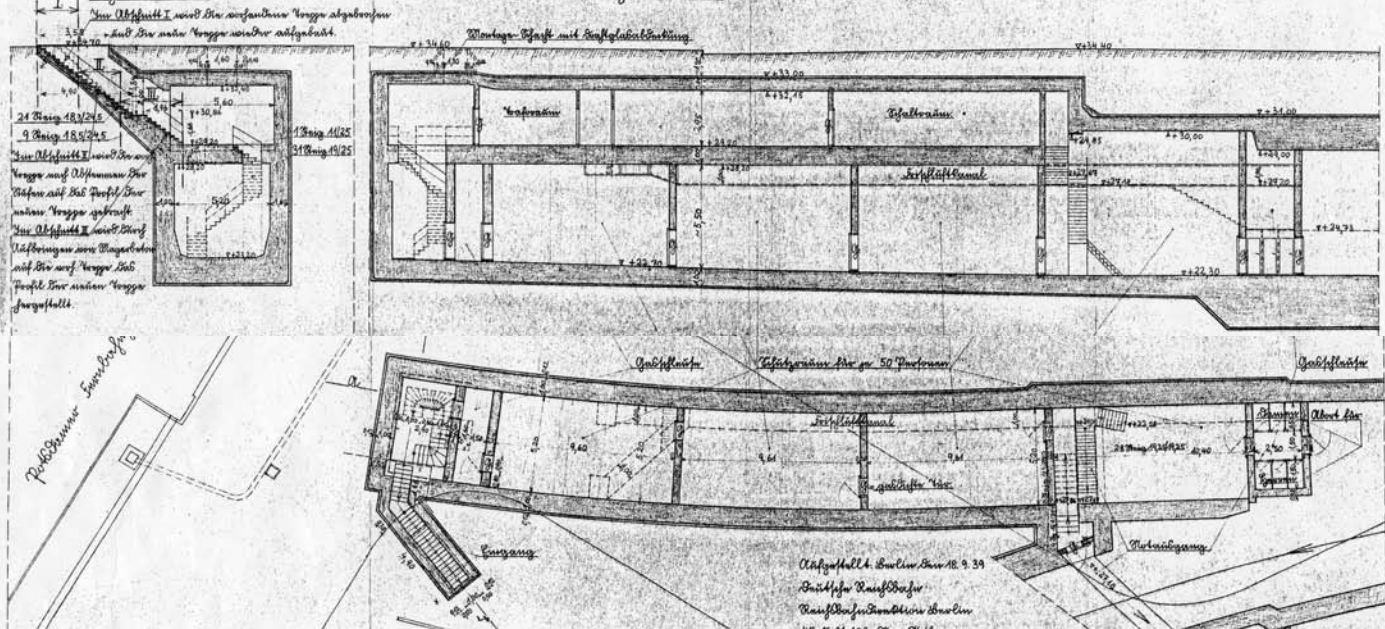
↑ In der Tat sollten beim Luftkrieg über Berlin auch die S-Bahnzeichen abgedunkelt werden können. Dieses hier am Bahnhof Potsdamer Platz ist noch unverändert. Foto (1939): Hist. Slg. DB AG

und somit anderer Farbe erfolglos geblieben waren, wurden dann sogenannte „Luftschutzabdeckbleche“ vor die Neonröhren gesetzt. Diese erhielten im Abstand von zwei Zentimetern Bohrungen von zwei Millimetern Durchmesser, die dem Lichtdurchtritt dienten, zusätzlich seitliche Abdeckungen und eine Mattglasscheibe. Der Preis für solch ein Kunstwerk addierte sich auf 2700 Mark/Stück. Davon erhielten die Bahnhöfe Potsdamer Platz 18, Anhalter Bahnhof 6, Unter den Linden 6, Oranienburger Straße 4, in der Summe 44; später gelangten gleich-

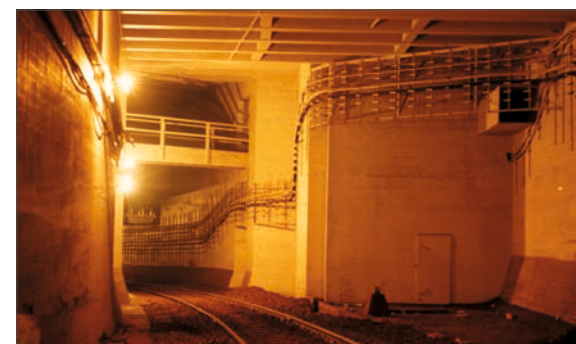


←↑ Lichtdämpfer hingegen haben die Signalleuchten der S-Bahnzüge – wie jener in Betriebsbahnhof Schöne-weide – erhalten, außerdem unter dem mittleren Fenster einen Tarnscheinwerfer, wie er an Kraftfahrzeugen üblich war (Zeichnung links). Über dem Stationschild (oben) zeigte im Ernstfall ein kleiner Kasten mit blauem Licht den Namen an.

Foto: Max Ittenbach/Slg. Sigurd Hilkenbach, Zeichnung: Archiv HSB



↑↓ Seit 1942 heißt es: „Räder müssen rollen für den Sieg“, auch an der Front des Potsdamer Bahnhofs. Die Szenerie indes wirkt überhaupt nicht heiter: Der Lichtmast rechts im Bild trägt schon die berühmte Verdunkelungs-Phosphorfarbe, nur das S-Bahnzeichen blieb unverdunkelt. Neben der Baracke (links) steht ein kleines Häuschen, das die Zugangstreppe zum Luftschutzbunker beherbergt, der sich im Tunnelstutzen des Gleises 1 befindet, auf der Zeichnung links. Foto: W. Steiner/Slg. Sigurd Hilkenbach



↓ Im Tunnelstutzen von Gleis 1 am Bahnhof Potsdamer Platz findet man noch heute die Reste der einstigen Luftschutzanlage, die dort eingezogen wurde. Oben der Blick vom Bahnsteig aus auf den Schutzraum, darunter eine Innenansicht mit der typischen Zellenstruktur (Mitte). Fotos: Frank von Riman-Lipinski, Markus Jurziczek. Zeichnung: Archiv BUeV

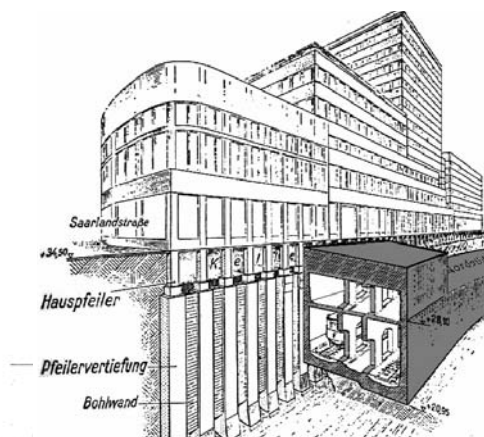
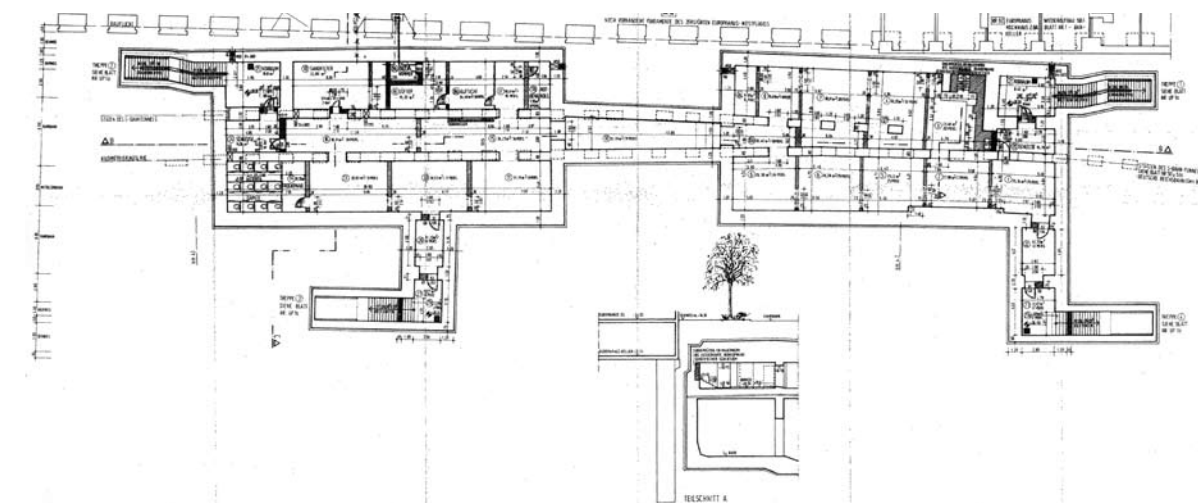
Luftschutz an der Nordsüd-S-Bahn

Bekanntlich sind es die Bahnhöfe der Nordsüd-S-Bahn gewesen, die als erste von ihrer Inbetriebnahme an Luftschutzeinrichtungen erhalten haben. Belegt ist das z.B. für den Bahnhof Humboldtthain: „Schließlich hat der Bahnhof als erster S-Bahnhof Berlins im Untergeschoß... einen kleinen, nach den Vorschriften des Reichsluftfahrtministeriums ausgeführten Luftschutzbunker... erhalten“, die Stationen Bornholmer und Oranienburger Straße folgten mit Luftschutz- oder Gasschutzräumen. Wo nicht von Anbeginn her, sind Bahnhöfe oft entsprechend nachgerüstet worden, so im Oktober 1939 der Bahnhof Potsdamer Platz. Dessen westlicher und allzeit unbe-nutzt gebliebener Verbindungstunnel(stutzen) zur Ringbahn ist etwa 1940 als Luftschutzraum für etwa 350 Personen ausgebaut worden. Noch heute ist die Luftschutztür vom südlichen Bahnsteigende des S-Bahnhofs Potsdamer Platz gut zu erkennen.

Auch der Anhalter S-Bahnhof hat eine Luftschutzfunktion eingenommen. Schon 1938 war unter der Saarlandstraße (heute Stresemannstraße) eine Bunkeranlage eingebaut worden. Sie war für das im Europahaus untergebrachte Reichsarbeitsministerium vorgesehen und wurde mit einem direkten Zugang in das Kellergeschoß des Gebäudes ausgestattet. Nur infolge der großen Tiefenlage des S-Bahntunnels, der am Potsdamer Platz die U-Bahn



↑ Zwischen Anhalter Bahnhof und Potsdamer Platz: der immer leere Gleistrog, der einmal ein Kehrgleis aufnehmen sollte. Zwischen der darüber erkennbaren Betondecke und der Straßenebene befindet sich ein Luftschutzbunker, der sogenannte Hängebunker. Im Hintergrund führt eine Treppe aus dem Tunnel dorthin, weitere Zugänge existieren von der Straße aus. Foto: Markus Jurziczek



←↑ Das Grundrißschema zeigt die weitläufige zweigeteilte Bunkeranlage, die räumliche Darstellung daneben das Zusammenspiel mit der Nordsüd-S-Bahn. Zeichnungen: Archiv BUeV

4. Fahrzeuge – Stromversorgung – Signale



Fahrzeuge

Für den Verkehrszuwachs, den die Berliner S-Bahn durch die Nordsüd-S-Bahn erfahren sollte, wurde ein Mehrbedarf von maximal 15 Vollzügen kalkuliert. Die zu beschaffenden Wagen sollten noch 1935 in Bauart und Ausstattung denen der Wannseebahn gleichen. Der Bedarf wurde wie folgt begründet:

„Die Verkehrssteigerung auf der Berliner S-Bahn und der zu erwartende Massenverkehr, der 1936 während der Olympiade eintreten wird, verlangen die Vermehrung des S-Bahn-Wagenbestandes um 44 Zugeinheiten (= Viertelzüge zu je zwei Wagen). Von ihnen konnten im Fahrzeugbeschaffungs-Programm 1935 nur 20 berücksichtigt werden. Über die jetzt zu beschaffenden Zahl von 24 Zugeinheiten hinaus werden noch weitere 36 Zugeinheiten benötigt, wenn der Betrieb auf der (gesamten, d.V.) Nordsüd-S-Bahn eröffnet wird.“

Ein Jahr später präzisierte man, daß „diese (24) ... Wagen mit den schon im Fahrzeugprogramm 1935 vorgesehenen je 20 Gleichstromtriebwagen und Beiwagen zur Verstärkung des vorhandenen Fahrzeugparks dieser Bahnen für den während der Olympiade zu erwartenden starken Verkehr dienen und auch teilweise auf der demnächst zur Eröffnung kommenden Teilstrecke der Nordsüd-S-Bahn verwendet werden“ (sollen).

Die Fertigstellung des nördlichen Abschnitts fiel zeitlich zusammen mit der Indienstellung eines völlig neuen Typs von S-Bahnfahrzeugen, die auch als Olympia-Bauart (Bauart 1935, ab 1940 als Baureihe ET/EB 166 001–036 bezeichnet) bekannt wurden, ebenso wie die Schwestergattung der Serien-Bankierzüge (Bauart 1935 a, später Baureihe ET/EB 125 005–014; nach dem Zweiten Weltkrieg in die Baureihe ET/EB 166 eingegliedert). Dieses Zusammentreffen der Ereignisse hat stets suggeriert, daß die neuen Fahrzeuge bevorzugt im Tunnel anzutreffen seien. Genährt wurde diese Vermutung

↓↘→ Die Bildserie zeigt einen Zug der Olympia-Bauart von 1936. Die Fahrzeuge werden üblicherweise mit der Nordsüd-S-Bahn im Zusammenhang gesehen, fuhren dort aber kaum. Oben auf dem Gelände des Raw in Schöneeweide, unten links ein Abteil der 3. Klasse, daneben eines der 2. Klasse. Die gediegene Ausstattung erregte dazumal Aufmerksamkeit.

Fotos: Siemens-Forum München

auch dadurch, daß auf offiziellen Fotos von festlichen Begebenheiten gern modernste Fahrzeuge gezeigt wurden. Zum Beispiel hat man für die Eröffnungsfahrt vom Stettiner Bahnhof zum Bahnhof Unter den Linden einen Zug mit dem fabrikneuen Triebwagen 3833 an der Spitze gewählt. (Nach 1945 verblieb er in Schlesien und damit in Polen – und verkehrte von Anfang der 60er Jahre bis 1976 an der



↖ Im Kriegsjahr 1942 verläßt der Achtwagenzug der legendären Bauart Stadtbahn den Nordsüd-S-Bahn-Ausläufer in Bornholmer Straße in Richtung Velten. Mehr als 60 Jahre dominierten die markanten S-Bahnwagen der Bauarten Stadtbahn (geliefert 1927–1931, ET/ES/EB 165 001–638) und Wannseebahn (1932/33, ET/EB 165 801–851) den Betrieb auf der Nordsüd-S-Bahn.

Foto: Max Ittenbach/Slg. Sigurd Hilkenbach

← Zu den genannten Fahrzeugen gesellte sich bis in die 50er Jahre die Bauart Oranienburg (1926, ET/EB 168 001–050), bei der man für die Tunneltauglichkeit die Wendlerlüfter nach außen gesetzt hatte wie bei diesem Zug, hier aufgenommen kurz vor Inbetriebnahme der Nordsüd-S-Bahn bei der Einfahrt in den Stettiner Vorortbahnhof. Foto: Slg. Michael Braun





5. Sprengung und Wiederaufbau

Die Sprengung 1945

In der Schlußphase des Zweiten Weltkrieges wurde der Nordsüd-S-Bahntunnel unter dem Landwehrkanal von deutschen Truppen gesprengt. Die 1992 erschienene Veröffentlichung „Die Flutung des Berliner S-Bahn-Tunnels“ von Karen Mayer nahm sich des Themas an. Während es zu den Verursachern, dem genauen Termin und zu den Motiven der Tat widersprüchliche Erkenntnisse gab, scheint die Zahl von weniger als 100 Todesopfern nunmehr festzustehen.

Mutige Eisenbahner haben wohl versucht, das entscheidende nördliche Flutwehr zu schließen. Auch ein nicht mehr realisiertes Einbringen der dichten

tenden Lehmschicht hätte die Katastrophe aber nicht aufhalten können. Eine der Sprengladungen nämlich war so ausgelegt, daß das komplette Wehr mitsamt den Führungsschienen vollständig aus dem Beton herausgerissen wurde. Dies sei zur Illustrierung der Wucht und zur Professionalität ihrer Verursacher gesagt.

Neben der gewaltigen Zerstörung an der Sprengstelle bestanden die Folgen der Sprengung in der Überschwemmung des gesamten Tunnels sowie anschließender anderer Tunnel und im Eindringen von rund 20.000 Tonnen Schlamm und Geröll in den Untergrund. Auch der Keller des Postamts 11 und der „Hängebunker“ liefen voll Wasser.

↓ *Ein Blick über die Schadenstelle unter der Hochbahnbrücke am 4. Oktober 1945 offenbart das ganze Ausmaß der Zerstörung.*

Foto: Hist. Slg. DB AG

←← *Im Sommer 1945 leider kein ungewohntes Bild: Leichen im Nordsüd-S-Bahntunnel, auch in den Wagen (hier EB 165) am Stettiner Bahnhof. Das Wasser ist bereits größtenteils abgepumpt.*

Foto: Hans H. Hartmann/Slg. Ch. Schwalm

↖ *An der Sprengstelle sind nach späterer Einschätzung die Betondecken der südlichen Wehrkammer meterhoch in die Luft geflogen und haben sich beim Zurückfallen gegenseitig abgestützt.*

Foto: Hist. Slg. DB AG/Max Krajewsky

← *Vertreter der Bahn begutachten im Winter 1945/1946 die Zerstörungen an der trockengelegten Sprengstelle am Landwehrkanal, u. a. die herunterhängenden Deckenteile* Foto: Hist. Slg. DB AG





6. Der Tunnel im geteilten Berlin

6.1 Politik im Tunnel

Unmittelbar nach dem Kriegsende war die S-Bahn als grenzüberschreitendes Verkehrsmittel in den Sog der Politik geraten. Sie wurde von der sowjetisch kontrollierten Reichsbahn betrieben und geleitet, so daß zumindest aus heutiger Sicht Konflikte auf ihren westlichen Linien vorprogrammiert waren. So erregten Plakate und Transparente mit politischen Losungen auf westlichen Bahnhöfen

den Unwillen des offiziellen West-Berlins, und die Polizei dort schritt dagegen ein. Im Bahnhof Potsdamer Platz nahm das Amt für Zoll und Kontrolle im Warenverkehr (AZKW) der DDR seinen Sitz ein, um den Warenverkehr zwischen Ost- und West-Berlin zu reglementieren.

Auf Grund der politischen Forderungen, die sich aus dem Vertrag über die Oder-Neiße-Grenze zwi-

schen der DDR und Polen vom 6. Juli 1950 ergeben hatten, wurden am 1. Dezember 1950 zwei Bahnhofsnamen in Berlin verändert: Der Schlesische Bahnhof hieß nun „Berlin Ostbahnhof“ und der Stettiner Bahnhof „Nordbahnhof“. Auf letzterem versteckte man später die erhabenen Kachellettern „Stettiner Bahnhof“ profan unter Gips und pinselte den neuen Namen einfach darüber.

Knapp anderthalb Jahre später endete der Fernbahnbetrieb im Anhalter und im Stettiner Bahnhof. Da die kurze Phase des Wiederaufbaues der Bahnanlagen in West-Berlin im wesentlichen schon nach der Blockade 1948/49 beendet war, hätte die Reichsbahn vermutlich diese beiden Fernbahnhöfe, die ihre letzten Höhepunkte zu den Weltfestspielen der Jugend und Studenten 1951 erlebten, gern schon Ende 1951 geschlossen, doch waren damals die Umfahungsstrecken um West-Berlin herum und die Ost-Berliner Fernbahnhöfe nicht genügend weit entwickelt.

1950 schloß man einen der vier Zugänge des Bahnhofs Unter den Linden, denn die davor gebaute neue Botschaft der UdSSR wollte keinen S-Bahneingang tolerieren. Das Botschaftsgebäude



↑↑ 1949: Festschmuck für „25 Jahre S-Bahn“ auf dem Bahnhof Yorckstraße mit ausfahrendem Zug der Bauart Stadtbahn in Richtung Papestraße – im Dachgebälk hängt eine politische Losung. Foto: Slg. Sigurd Hilkenbach

↑ 1960: Zwei Welten am Anhalter Bahnhof: Links der Hinweis (mit Tanzbär) auf den letzten Bahnhof im Westsektor und am Treppenabgang die Werbung (mit Trinkbär) für Ost-Berliner-Bier. Foto: Slg. Michael Müller

↑ 1950: Vor der in Nordbahnhof umgetauften Ruine wird ein Reisezugwagen mit der Aufschrift „Brand-schutz-Ausstellungswagen der Deutschen Reichsbahn“ präsentiert, dahinter am Portal eine zeittypische Ergebenheitsadresse an die Sowjetunion. Foto: Hist. Slg. DB AG

↑ Bahnhof Bornholmer Straße mit Parole „Ami go Home“ und englischsprachigem Jugend-Weltfestspiel-Spruchband am Zugangsbauwerk im August 1951.

Foto: LaArch



← S-Bahnhof Anhalter Bahnhof um 1950, Ausgang Askanischer Platz: Reichsbahnmitarbeiter erholen sich in der Sonne.

Fotos: Slg. Detlef Jentzsch

↓ Fahrtrichtungsanzeiger für die Ziele Richtung Norden.



↓ Gleis 1, der leere Gleistrog ist für das Gleis vom Görlitzer Bahnhof vorgesehen.



7. Die Nordsüd-S-Bahn nach dem Fall der Mauer



↑ Frühling 1990, Blick von einem Wachturm der DDR-Grenztruppen Richtung Bernauer Straße, also geografisch nach Nordosten, politisch von Ost- nach West-Berlin. Unmittelbar hinter der Mauer ist das Zugangsbauwerk Gartenstraße (Klinkerwand) erkennbar, davor eine geöffnete Tür in der Mauer. Fotos (1990): Frank von Riman-Lipinski

↓ Aus dem Tunnel kommt der S-Bahnzug der Baureihe 480 ans Licht gefahren. Deren Einsätze nördlich Anhalter Bahnhof waren im Jahr 1990 noch selten. Der vordere Viertelzug (001) trägt den kristallblauen Anstrich – der bei den Berlinern überhaupt nicht ankam und den die BVG schließlich zugunsten der traditionellen Farben gelb-rot änderte. Links der inzwischen ungefährliche Todesstreifen im Niemandsland.



Mit dem Fall der Mauer und der Wiederbelebung der Ost-Berliner Nordsüd-S-Bahnhöfe war sowohl die Möglichkeit wie die Verpflichtung entstanden, die Sünden der jahrelangen Vernachlässigung auch der Tunnelstrecke in kurzer Zeit zu tilgen. Im Januar und Februar 1990 kalkulierte die Reichsbahn den Finanzbedarf für die Wiederinbetriebnahme der bislang geschlossenen Bahnhöfe. Wie erwartet, lag er für den Bahnhof Potsdamer Platz und den Nordbahnhof mit jeweils 60 Millionen Mark sehr hoch. Nach Beseitigung einiger Grenzschutzanlagen wurden nach maximal vier Monaten Vorbereitungszeit vier Bahnhöfe wiedereröffnet:

- Oranienburger Straße am 2. Juli 1990,
- Nordbahnhof am 1. September 1990,
- Unter den Linden am 1. September 1990 (dritter Zugang am 2. Oktober 1990).
- Bornholmer Straße am 22. Dezember 1990 (am 5. August 1991 durch zwei Außenbahnsteige an der Strecke nach Bernau/Oranienburg ergänzt), Im Bahnhof Potsdamer Platz tummelten sich derweil viele Souvenirjäger. Sein Erhaltungszustand ließ eine baldige Wiedereröffnung nicht zu, zudem hielt man das Verkehrsbedürfnis für nicht so bedeutend. Die Inbetriebnahme wurde für den 1. Juli 1991, dann für Ende November 1991 avisiert, doch ließen sich beide Termine nicht einhalten.

Ein Zweistufenplan, der eine schrittweise Sanierung der gesamten Strecke ab Januar 1991 mit Teilsperren vorsah, wurde wegen der starken Staubentwicklung Mitte 1991 aufgegeben. Statt dessen tauschte man nach Vollsperrung des Tunnels zwischen Anhalter Bahnhof und Gesundbrunnen nahezu sämtliches Material in einem Zug aus. Insgesamt wurden folgende Arbeiten ausgeführt:

- Reinigung und Beschichtung von 120.000 m² Tunnelinnenfläche,
- Rostschutzmaßnahmen für 20.000 m² Stahlteile,

- 10.000 m² Zementschlämme-Injektionen an undichten Betonstellen,
- Sanierung von 5.000 m² Betonfläche durch Aufspritzen (Torkretieren),
- Verlegung vom 24 km neuen Gleisen auf 18.500 Holzschwellen,
- Ausbau, Reinigung (in einer eigens dafür in Schönholz errichteten Anlage) und Wiedereinbau von 35.000 m³ Schotter,
- Einbau von 12 km neuen Aluminium-Verbundstromschienen,
- Installation von 60 km neuen Bahnstromversorgungskabeln,
- Verlegung von 50 km neuen Fernmeldekabeln,
- Wiederinbetriebnahme der Stellwerke und Kehranlagen im Bahnhof Potsdamer Platz und in Nordbahnhof,
- Einbau zweier Fahrtreppen im Bahnhof Friedrichstraße,
- Anbringung neuer Fliesen in den Bahnhöfen Unter den Linden und Oranienburger Straße,
- Versehen der Bahnsteigkanten mit etwa 30 Zentimeter breiten weißen Streifen aus geriffelten Bodenfliesen, die Blinden die Orientierung erleichtern sollen.

Damit kam es nach dem Wassereinbruch von 1945 zur ersten durchgängigen Erneuerung des Ober-

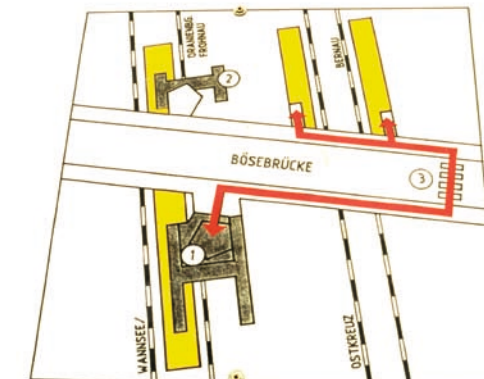
baues, der dazumal tatsächlich nur an den Schadstellen gereinigt worden war. Danach wurde die Geschwindigkeit wieder auf 50 Kilometer pro Stunde angehoben. Die nicht behandelten Kehrgleise im Nordbahnhof und am Bahnhof Potsdamer Platz waren wegen ihrer geringen Tiefenlage ohnehin nicht sehr verschmutzt.

Bis 1995 wurde auch der Nordbahnhof mit neuen Fliesen versehen. Während seine Rekonstruktion mit dem sanierten Empfangsgebäude, dem verschönerten Eingang Gartenstraße und dem neuen Liftanbau von den Fahrgästen anerkennend verfolgt wurde, entstand ein paar Meter weiter fast unbemerkt das Unterwerk von Grund auf neu. Man trug diesen morbiden Bau (schon jahrelang wurden die Wände durch Stahlklammern gehalten) bis auf das Fundament ab und errichtete ihn in Klinkerbauweise und mit neuem Satteldach neu.

Für den Einbau von Aufzügen waren die Voraussetzungen im Nordbahnhof weitaus ungünstiger als im Anhalter Bahnhof. Während man dort die vorhandenen Anlagen nur zu erweitern brauchte, war dies hier wegen der abseitigen Lage der alten Aufzugsschächte nicht möglich. Durch zwei neue Öffnungen in der Tunneldecke konnten die neuen Aufzüge eingebaut werden.

↙ Die sanierte Empfangshalle strahlt wieder die alte Eleganz aus. Foto: Slg. Michael Braun

Bornholmer Straße



← Langer Umsteigeweg (rot) zwischen dem Nordsüd-S-Bahnsteig und den provisorischen Perrons an der Strecke Schönhauser Allee—Pankow – aber besser als nichts! Foto: Frank von Riman-Lipinski



↑ Anfang der 1990er Jahre sanierte die Deutsche Reichsbahn den Nordsüd-S-Bahntunnel grundlegend. Dabei übte sie sich mit dieser Broschüre in Sachen Öffentlichkeitsarbeit zu der jahrzehntelang totgeschwiegenen Strecke.

Slg. Michael Müller

8. Die Nordsüd-S-Bahn und die Stadt

Fotos: Oliver Zauritz



Was der Nordsüd-S-Bahn zu Mauerzeiten gerade noch blieb, waren die Funktion als Zubringer zum Grenz- und Umsteigebahnhof Friedrichstraße und die Verknüpfung der in West-Berlin gelegenen Strecken aus Nord und Süd.

Der Fall der Mauer, die Wiedervereinigung der beiden Stadthälften, die Entscheidung, Berlin zur Hauptstadt und zum Regierungssitz zu machen und die geopolitische Lage verändern ab 1989 stetig das Gesicht der Stadt. Das alte Berliner Zentrum zwischen Potsdamer Platz, Friedrichstraße und Alexanderplatz ist wieder der Mittelpunkt. Damit hat die Nordsüd-S-Bahn ihre ursprüngliche Bedeutung für die Stadt und das Schnellbahnnetz wiedererlangt.

S-Bahnhof Bornholmer Straße

Der Bahnhof Bornholmer Straße wurde komplett erneuert und von drei auf vier Bahnsteiggleise ausgebaut. Auf der Nordseite der Bösebrücke entstand ein zusätzliches Zugangsbauwerk, das mit einer eigenen Architekturhandschrift gegenüber dem alten Empfangsgebäude von Richard Brademann durchaus bestehen kann.

↖ Nach jahrzehntelangem Verfall ist der S-Bahnhof Bornholmer Straße denkmalgerecht saniert worden und der Glanz der Architektur Richard Brademanns wieder sichtbar.

← Für die bessere Abwicklung des sich nördlich und südlich verzweigenden Verkehrs erhielt die Station vier Bahnsteigkanten (ursprünglich drei). Nördlich der Bösebrücke entstand nach einem Entwurf von Dörr/Ludolf/Wimmer ein zusätzliches Zugangsbauwerk.

S-Bahnhof Gesundbrunnen

Der Bahnhof Gesundbrunnen war vor dem Krieg bedeutender Umsteigepunkt im Schnellbahnnetz (Vorortstrecken, Ringbahn, heutige U 8) sowie zur Fernbahn. Nach der Wiederinbetriebnahme der Ringbahn, der Wiederherstellung der Verknüpfungen der Vorortstrecken im Bereich des S-Bahnhofs Bornholmer Straße und der Anlage von Regional- und Fernbahnsteigen hat der Bahnhof Gesundbrunnen seit 2006 große verkehrliche Bedeutung erlangt. Das Einkaufszentrum Gesundbrunnen-Center ist ein Publikumsmagnet. Nun fehlt zum städtebaulichen Glück nur ein Investor, der auf dem neu entstandenen Vorplatz an der Badstraßenbrücke das Empfangsgebäude des Berliner Architekten Axel Oesterreich realisiert.



↑ Nahe dem Bahnhof Gesundbrunnen passiert die S-Bahn ein Relikt des Zweiten Weltkrieges, den ehemaligen Flakbunker Humboldtthain.



↑ Gesundbrunnen ist durch die Wiederherstellung seiner Funktion als Fernbahnhof und die Umsteigebeziehungen zwischen Nordsüd-S-Bahn, Ringbahn und der U-Bahnlinie U 8 wieder zu einem bedeutenden Berliner Bahnhof geworden. Das „Gesundbrunnen-Center“ gibt darauf eine städtebauliche Antwort.

9. S 21 – die zweite Nordsüd-S-Bahn

In Berlin wird gelegentlich von einer S-Bahnstrecke geredet, die es noch nicht gibt, gemeint ist die S 21, die dritte Durchmesserlinie der Ringbahn – nach Stadtbahn und Nordsüd-S-Bahn. Die Geschichte der S 21 – die ihrer Planung sowohl wie diejenige ihrer Realisierung – ist beinahe unendlich zu nennen. Für die Berliner S-Bahn wäre sie ein erster echter Streckenneubau nach langer Zeit.

Erinnern wir uns: Noch während des Baus der Nordsüd-S-Bahn war deren zentraler Bahnhof, Potsdamer Platz deutlich aufgewertet worden. Nach mehreren Planungsphasen hat man sowohl am Nord- als auch am Süden jeweils Tunnelstützen angefügt. Sie sollten einmal dazu dienen, den Bahnhof Potsdamer Platz zum Verknüpfungspunkt

zweier unterirdischer Strecken zu machen. Dem lag der an sich vernünftige Gedanke zugrunde, bei einem derart umfangreichen Vorhaben, wie einem Untergrundbahnbau auf höchstmögliche Erschließung und Vernetzung ein Auge zu haben. Bekanntlich sind die angedachten Dinge dann leider sämtlich unverwirklicht geblieben. Daran änderten auch propagandistische „Spatenstiche“ am sogenannten „Großarbeitstag“ im Juni 1938 in Berlin nichts. Der eine, längere Tunneltorso wurde als Kehranlage am Bahnhof Potsdamer Platz zwar sporadisch genutzt. Andere gleislos gebliebene Stützen aber hat man lediglich als Luftschutz-Bunker zweckentfremdet.

Erstmals Anfang der 80er Jahre, im Zeichen einer ersten Beschäftigung mit der Zukunft der S-Bahn in West-Berlin, ist der Gedanke aufgetaucht, solche Investruinen zunächst einmal für den West-Berliner Nahverkehr zu nutzen. Die beiden S-Bahnlinien aus Wannsee und Lichtenrade (S 1 und S 2) verlaufen bis heute vom Süden zum Anhalter Bahnhof einige hundert Meter am Gleisdreieck vorbei, so daß es zu der dort verkehrenden, wichtigen Ost–West-U-Bahnlinie U 1, (Schlesisches Tor–Wittenbergplatz) keine Verbindung gibt. Experten empfahlen nun, eine schon in uralten Reichsbahn-Planungen am Kreuzberger Hafenplatz erörterte Umsteige-Verbindung zwischen S-Bahn und U-Bahn rund 50 Meter Luftlinie weiter am Gleisdreieck zu realisieren. Dazu war man sogar bereit, den Verkehr völlig dorthin umzuleiten und dafür den Anhalter S-Bahnhof trotz seiner enormen Bedeutung für die Verkehrserschließung Kreuzbergs mit dem anschließenden Streckenstück bis Schöneberg stillzulegen. Unter der Annahme, das Fahrgastaufkommen eines neuzubauenden Gemeinschaftsbahnhofs von U- und S-Bahn „Gleisdreieck“ wesentlich von Besuchern des im Entstehen begriffenen Verkehrsmuseums zu rekrutieren, wurde bis 1987 auch ein Umsteigebahnhof in der engen Trebbiner Straße

mit Treppen vom Tunnel der Nordsüd-S-Bahn bis zur Hochbahn diskutiert! Die Einsicht jedoch, einen solchen Bahnhof nicht im Gefälle bauen zu dürfen und den Fahrgästen die Überwindung von vier (!) Ebenen beim Bahnsteigwechsel zumuten zu können, beendete dieses gedankliche Abenteuer. Eine weitere Variante indes behielt sich vor, nur eine der beiden S-Bahnlinien 1 und 2 aus dem bisherigen Fahrschema herauszunehmen, die andere wie bisher durch den Nordsüd-S-Bahntunnel verkehren zu lassen. So konnten sowohl die beiden Ziele, Anhalter Bahnhof und Gleisdreieck – wo stets der höchste verkehrliche Nutzen gesehen wurde – angefahren, als auch die politisch gewollte Ost–West-Verknüpfung am „Transit“-Bahnhof Friedrichstraße aufrechterhalten werden.

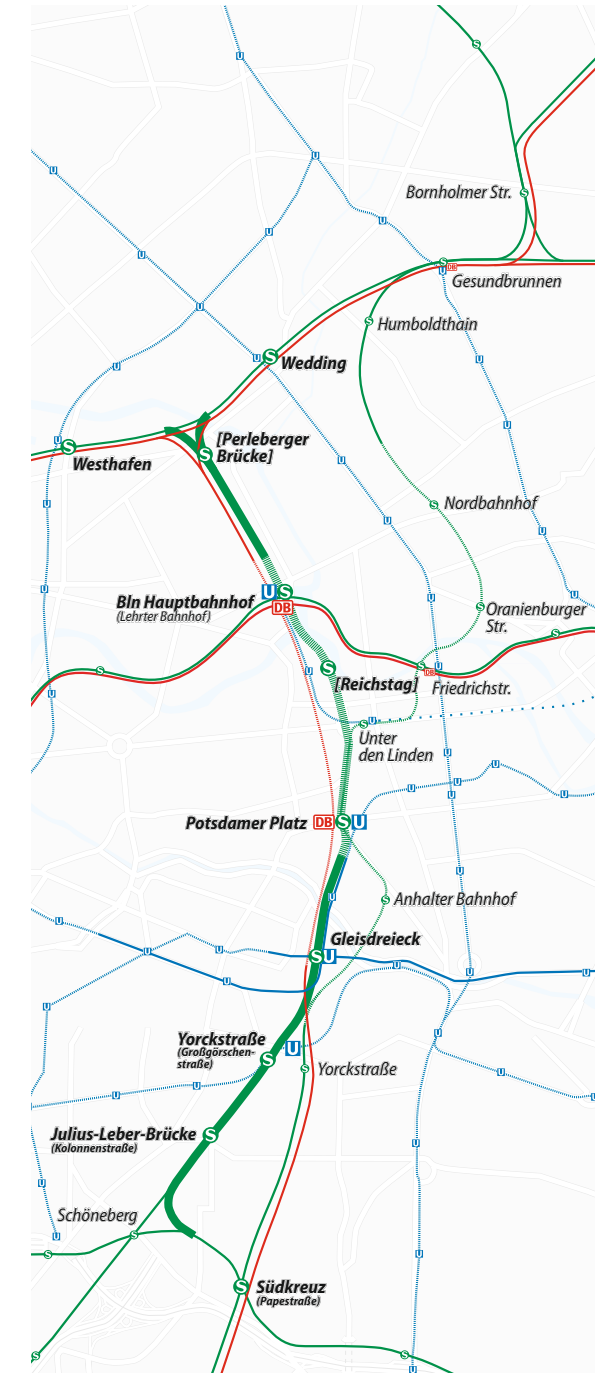
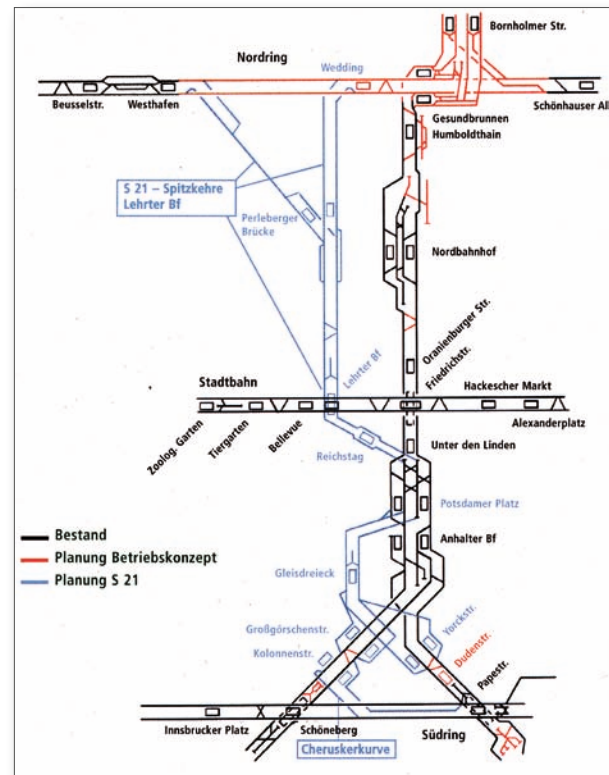
Etwas schärfere Konturen bekamen diese Vorstellungen dann nach der Übergabe der Betriebsrechte für die S-Bahn in West-Berlin 1984. Ein Paradigmenwechsel vollzog sich insofern rasant, als die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), nun Betriebsführer von sowohl U- und S-Bahn, die insbesondere seit dem Mauerbau zwischen beiden gepflegte Konkurrenz zugunsten einer bestmöglichen Verknüpfung fallen zu lassen bereit war. Ganz offensichtlich hatte sie dabei ein Auge auf die unangenehme Lücke im Zentrum geworfen.

S- und U-Bahn waren dort schon einmal enger beieinander. Sie konnten sich gut 40 Jahre lang Dampf, später elektrische S-Bahnen auf der Fahrt zum Potsdamer Bahnhof und U-Bahnen am Gleisdreieck auf Sicht begegnen – bis zur Eröffnung des Nordsüdtunnels und noch einmal ein Jahr lang nach Kriegsende nach dessen Zerstörung.

Möglicherweise entsann man sich nun der damaligen Verhältnisse. Jedenfalls war es im Sommer 1985 nicht ausgeschlossen worden, die wieder zu eröffnende Wannseebahn auf diesen Viadukten zum Gleisdreieck zu führen. Die U 1 verläuft hier in der sogenannten +2-Ebene. Mithin gäbe es zwischen diesen beiden „Königskindern“ einen gerade noch tolerablen Höhenunterschied zu überwinden. Die gleichfalls das Gleisdreieck berührende U 2 war zu jener Zeit dort wegen Fahrgastschwund nach dem Mauerbau eingestellt. Ausdrücklich gewahrt

→ Planungsvariante aus dem Jahr 2000 für den Vollausbau der sogenannten S 21. Inzwischen gab es Änderungen wie die Zweigleisigkeit nach Westhafen oder den Verzicht auf die Bahnhöfe Perleberger Brücke und Reichstag.

Slg. Michael Braun



← Die zweite Nordsüd-S-Bahn (fette Linie, gestrichelte Abschnitte im Untergrund) bindet nicht nur den Hauptbahnhof an, sondern sie würde am Bahnhof Gleisdreieck eine völlig neue Verknüpfung mit der U-Bahn Richtung Kreuzberg schaffen. Andererseits gab es Überlegungen, im Nord-Süd-Fernbahntunnel (rot) alternativ einen Vorortverkehr mit Wechselstromzügen anzubieten, was jedoch zu Lasten der Naherschließung ginge und für S-Bahnfahrgäste einen Umsteigezwang bedeutete.

Karte: Mathias Hiller