

Heinz Knobloch

GEISTERBAHNHÖFE

WESTLINIEN UNTER OSTBERLIN

Fotos von Michael Richter

Idee und Recherche von

Thomas Wenzel

Einleitung von Christoph Links

Ch. Links Verlag, Berlin

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	7	BILDTEIL UNTER DEN LINDEN	81
Einleitung: Die Geschichte der Berliner Geisterbahnhöfe	9	Geheimnisse »Unter den Linden« – Interview mit Fahrdienstleiter Manfred Jente	89
Für uns gibt's keine Bess're... ..	19	Nur rein, nur weg	91
Wer dabei war... ..	22	Die Überwachung war nahezu total – Interview mit Oberstleutnant Brücke	95
Anfang am »Anhalter«	26	BILDTEIL FRIEDRICHSTRASSE, ALEXANDERPLATZ	97
»Potsdamer Platz«, vielseitig	29	Die Sündflut	117
BILDTEIL POTSDAMER PLATZ	33	Zur »Oranienburger Straße«	120
Fundstücke	55	Zerstückelung, Boykott und Wiederbelebung der S-Bahn – Interview mit Schlosser Joachim Kind	123
Die Nacht zum 13. August 1961 im S-Bahn-Tunnel – Interview mit Stellwerksmeister Günter Kube	59	»Nordbahnhof«, was sonst	127
»Potsdamer Platz«: Zurückbleiben	62	BILDTEIL NORDBAHNHOF, ORANIENBURGER STRASSE BORNHOLMER STRASSE	129
BILDTEIL POTSDAMER PLATZ	65	Literaturauswahl/Bildnachweis	148
In der Friedensallee?	73		
Das Unglück, aber verwendbar	75		
»Unter den Linden«	78		

Einleitung: Die Geschichte der Berliner Geisterbahnhöfe

Geisterbahnhöfe – für die Berliner war das 28 Jahre lang ein stehender Begriff. Er meinte jene 15 unterirdischen Stationen der Stadtbahn und der Untergrundbahn, die auf dem Gebiet Ostberlins lagen, aber nur mit Westlinien zu erreichen waren. Die Züge, die aus dem südlichen Westberlin durch ein Stück Osten in das nördliche Westberlin fuhren, durften seit dem Bau der Berliner Mauer am 13. August 1961 auf den Bahnhöfen im Osten nicht mehr halten. Dort standen jetzt keine Passagiere mehr auf den Bahnsteigen, sondern in den abgedunkelten Hallen bewegten sich unauffällig Transportpolizisten und Grenzsoldaten, deren schemenhafte Gestalten den Vorüberfahrenden aus Westberlin wie Geister erschienen. Auch für die Ostberliner mutete die Szenerie geisterhaft an, denn manche Bahnhofseingänge waren demonitiert worden, und man hörte nur noch tief unten das Rauschen vorbeifahrender Züge, von denen die Jüngeren nicht einmal wußten, woher sie kamen und wohin sie fuhren. In keinem Ostberliner Stadtplan waren die Strecken mehr eingezeichnet.

Dieses verkehrshistorische Kuriosum ist nur aus der Entwicklung des Berliner Nahverkehrssystems und der besonderen Geschichte der Stadt nach dem Zweiten Weltkrieg zu begreifen.

Als die Stadtväter zu Beginn des Jahrhunderts

die geographisch günstigste Linienführung der neuen Untergrundbahn von der Seestraße (später: Tegel) im Nordwesten nach Mariendorf im Südosten planten (heutige Linie U6) oder die Strecke von Reinickendorf nach Neukölln vermaßen (heutige Linie U8), dachten sie genauso wenig an eine künftige Teilung Berlins wie die Ingenieure, die sich in den 1930er Jahren dazu entschlossen, die Stadtbahn im dichtbesiedelten Zentrum durch einen langen Tunnel von Nord nach Süd zu führen (heutige Linie S1/S2). Ihnen kam es darauf an, möglichst dem Verlauf von breiten Straßen zu folgen, um durch die Bauarbeiten nicht die unterkellerten Wohn- und Bürohäuser der Innenstadt zu gefährden. Durch Umsteigebahnhöfe wurden alle drei diagonal verlaufenden Linien an das Ringbahnnetz angeschlossen, so daß die berühmte Berliner »Spinne« entstand (siehe Karte auf Seite 128), benannt nach dem optischen Eindruck des Streckennetzplanes. Über lange Zeit hatte Berlin eines der modernsten Nahverkehrssysteme der Welt. Betrieben wurde es einerseits von der Deutschen Reichsbahn, die mit der S-Bahn die Verbindung ins Umland sicherte, und andererseits von der Berliner Verkehrsgesellschaft BVG, die den innerstädtischen U-Bahn-Betrieb gewährleistete. Beide sorgten für reibungslose Anschlüsse.

Dies änderte sich 1945 mit dem Ende des Zweiten Weltkrieges und der Aufteilung der Stadt unter die Besatzungsmächte in einen amerikanischen, britischen, französischen und sowjetischen Sektor. Während man zunächst gemeinsam daranging, das Leben in der völlig zerbombten Stadt wieder in Gang zu bringen, so daß bis Anfang 1946 fast alle Bahnen wieder fuhren, häuften sich die Spannungen mit dem Beginn des Kalten Krieges 1947. Nach der Währungsreform in den Westsektoren im Juni 1948 und der anschließenden beinahe einjährigen Blockade der Westsektoren durch die Sowjetunion kam es zum Zerfall des Senates von Groß-Berlin im November 1948.

Fortan begann im West- wie im Ostteil der Stadt jeweils ein eigenes Leben. Den Ausbau der Bahnlinien nahm jede Seite in eigener Regie vor, zumal die Unternehmen auch in verschiedene Hände kamen. Die Reichsbahn, die ihren Stammsitz in Ostberlin hatte, ging aufgrund alliierter Beschlüsse in die Verfügungsgewalt der DDR über. Das hatte zur Folge, daß der S-Bahn-Betrieb in Westberlin von Ostberlin aus gesteuert wurde. Die städtischen Verkehrsbetriebe wurden in zwei Unternehmen gespalten: die BVG im Westen und die BVG (ab 1969: BVB) im Osten.

Bis zum Bau der Mauer 1961 blieb das Verkehrssystem insgesamt aber in seiner Vorkriegsstruktur erhalten. Während man ab 1949 die neu gezogene Staatsgrenze zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik keineswegs mehr problemlos passieren konnte, war es in Berlin ein leichtes, mit der U- oder S-Bahn zwischen den Welten hin und her zu pendeln. Dies nutzten bis 1961 Hunderttausende, die die DDR verlassen wollten.

Die U-Bahn-Züge, die über die Sektorengrenzen hinwegfuhren, hatten Westberliner Fahrpersonal, aber die Bahnhofsangestellten kamen aus Ostberlin. Kontrollen fanden in den Zügen nur gelegentlich statt und richteten sich vornehmlich gegen »Schieber und Spekulanten«. An den S-Bahnhöfen außerhalb Berlins mußten allerdings alle Passagiere beim Verlassen ihren Personalausweis vorzeigen. Damit wollten die DDR-Behörden verhindern, daß »West-Bürger« unkontrolliert einreisten. Seit 1960 brauchten Bundesbürger selbst für eine Fahrt nach Ostberlin eine offizielle Einreisegenehmigung, was aber praktisch kaum zu kontrollieren war.

Am liebsten hätten die ostdeutschen Behörden ein eigenes, von Westberlin unabhängiges Verkehrsnetz aufgebaut, um zu verhindern, daß die eigene Bevölkerung täglich mit dem herausgeputzten »Schaufenster des Westens« konfrontiert wurde. Doch dies ließ sich weder technisch noch finanziell bewältigen. So verbot man zumindest allen Staatsangestellten, jene Züge zu benutzen, die auf dem Weg zur Arbeit – notgedrungen – durch den Westen führten. Für sie wurden eigens sogenannte Durchläuferzüge mit wenigen Wagen geschaffen, die morgens und abends von den Randgebieten direkt ins Ostberliner Stadtzentrum an der Friedrichstraße fuhren, ohne auf der Strecke in Westberlin anzuhalten. Außerhalb des Berufsverkehrs, etwa wenn man spät abends aus dem Theater kam, waren die Staatsbediensteten verpflichtet, mit Vorortzügen über den Außenring nach Hause zu fahren, was etwa die vierfache Zeit gegenüber der Benutzung der regulären S-Bahn-Linie bedeutete. Da sich an eine solch absurde Regelung nur die ganz treuen Genossen hielten, wurden diese

Außenringzüge im Volksmund »Bonzenschleudern« genannt.

Allen ideologischen Appellen zum Trotz verließen Ende der fünfziger und Anfang der sechziger Jahre immer mehr Menschen die DDR, darunter viele Spezialisten. Allein im Juli 1961 gingen 30 000 Personen nach Westberlin. Die Führung der DDR beschloß daraufhin mit Rückendeckung aus Moskau die totale Abschottung des Landes. In der Nacht vom 12. zum 13. August, an einem Wochenende, wurden sämtliche Grenzen hermetisch abgeriegelt, begann der Bau der Berliner Mauer. Dies hatte natürlich auch für das historisch gewachsene Verkehrssystem Berlins katastrophale Auswirkungen.

Die Stationen der Westlinien unter Ostberlin wurden vergittert oder zugemauert. An den Umsteigebahnhöfen bezogen statt der Blumenhändler und Zeitungsverkäufer zunächst die Kampfgruppen der DDR Quartier. Danach folgten die Streifenposten der Grenztruppen. Der Potsdamer Platz, einst der verkehrsreichste Platz Europas, der durch den Krieg bereits weitgehend zerstört war, wurde für 28 Jahre nun vollends zur Ödnis. Ähnliche Szenen spielten sich auf den U-Bahnhöfen der Linien 6 und 8 ab sowie an den unterbrochenen S-Bahn-Strecken am Rande von Berlin. Zehntausende mußten für Jahre auf Omnibusse und Umgebungsbahnen ausweichen.

Da auch viele Westberliner nicht mehr auf ihrem gewohnten Weg zur Arbeit kommen konnten, suchte der Westberliner Senat nach einer Möglichkeit, jene Linien wieder in Gang zu setzen, die mehrheitlich durch Westberlin, aber auf einem kurzen Stück auch durch den Stadtbezirk Mitte von Ostberlin führten. Bei der S-Bahn war dies kein Problem, da sie nach kurzer Unterbrechung von Ost-

berlin aus wieder betrieben wurde, wenn auch mit reduzierten Haltepunkten. Anders verhielt es sich mit der U-Bahn. Um ihr den Durchlaß zu ermöglichen, bot die Westberliner BVG der Ostberliner BVB eine attraktive Nutzungsgebühr von anfänglich 2,8 Mio. DM pro Jahr, später von 6 Mio. DM an. Darauf ließ man sich in der chronisch devisenschwachen DDR gern ein. Bedingung: kein Halt auf den gesperrten Oststationen und Durchfahren der Bahnhöfe nur mit Schrittgeschwindigkeit.

Nach wenigen Wochen rollte der Verkehr wieder an. Doch die Westberliner Fahrgäste waren fortan einer beklemmenden Atmosphäre ausgesetzt. Statt belebter Umsteigestationen durchfahren sie nun abgedunkelte Geisterbahnhöfe, auf denen sich nur uniformierte Schattengestalten bewegten. Regelmäßig erstarben die Gespräche im Waggon, herrschte auf diesem kurzen Stück gedrücktes Schweigen. Einzig belebte Ausnahme in dem toten Tunnelstück war der Bahnhof Friedrichstraße, der mitten in Ostberlin von Westberlinern zum ungehinderten Umsteigen von der Nord-Süd-Bahn (S₁/S₂) in die U-Bahn-Linie 6 benutzt werden konnte. Er war eine Art verkehrspolitischer Exklave.

Zur Sicherung der gesperrten Ostberliner Bahnhöfe wurden in Mauernähe Grenzsoldaten und im Innenstadtbereich Transportpolizisten eingesetzt. Sie hatten laut amtlicher Postenanweisungen drei wesentliche Aufgaben zu erfüllen. Erstens galt es, »Angriffe auf die staatliche Sicherheit der DDR« zu vereiteln. Es sollte also verhindert werden, daß über die Tunnelschächte von Westberlin aus Personen unkontrolliert in die DDR hineingelangen. Zweitens waren die Soldaten gehalten, »Provokationen« abzuwehren. Darunter verstand man neben

Steinwürfen aus den Zügen heraus, die durchaus mitunter vorkamen, auch »versuchte Kontaktaufnahmen« von Passagieren mit Grenzsoldaten durch das Hinauswerfen von Zeitungen oder Kaffeepäckchen. In einem solchen Fall durfte »keine Lageveränderung des Gegenstandes« vorgenommen, mußte der Diensthabende gerufen und durfte nur auf weiteren Befehl gehandelt werden. Drittens schließlich – und dies wohl vor allem – waren die Diensttuenden vergattert, alle »Versuchshandlungen gem. § 213 StGB« (ungesetzlicher Grenzübertritt) zu verhindern. Niemand aus der der DDR sollte die Chance erhalten, einen Westberliner Zug zu besteigen. Zu diesem Zweck wurden Postenführer und Posten jeweils mit einer Maschinenpistole, 40 Patronen, Stahlhelm, Handfesseln und Führungskette ausgestattet.

Die Teilung der Stadt hat nicht nur zu einer schmerzhaften Zerstückelung des Verkehrsnetzes (siehe Plan nach dem Mauerbau auf Seite 145) und zur Einstellung des S-Bahn-Verkehrs auf 32 Kilometer Länge geführt, was vor allem die Bewohner der Randgebiete bitter zu spüren bekommen haben, sondern auch zu einer Lähmung des vorhandenen öffentlichen Nahverkehrs. Aus politischen Gründen entschloß sich der Westberliner Senat, die unter DDR-Hoheit stehende S-Bahn zu boykottieren und parallel zu ihr konkurrierende Strecken der BVG aufzubauen, um nicht verkehrstechnisch erpreßbar zu werden. Im Ergebnis dessen sanken die Beförderungszahlen auf den Westberliner S-Bahnstrecken rapide ab, so daß der Betrieb defizitär und die Hälfte der Strecken eingestellt wurde. Im Jahre 1981 benutzen nur noch 10 000 Personen täglich die S-Bahn, was zwei Prozent des Niveaus von 1960

entsprach. Nach langen schwierigen Verhandlungen kamen beide Teile Berlins 1984 überein, die Betriebsrechte an der Westberliner S-Bahn auch der dortigen BVG zu übertragen, was in der Folgezeit zu einer schrittweisen Wiederbelebung dieses wichtigen Verkehrsmittels führte.

Die entscheidende Wende brachte dann die Öffnung der Mauer am 9. November 1989 im Zuge der friedlichen Herbstrevolution in der DDR. In den Tagen danach spielten sich tumultartige Szenen auf dem völlig überfüllten Bahnhof Friedrichstraße ab, von wo aus viele Ostberliner zu ihrer ersten Fahrt durch die legendären Geisterbahnhöfe aufbrachen. Es entstand eine völlig kuriose Situation: Während oben die Grenze bereits offen war, saßen unten die Posten noch immer auf Wacht. Eine sofortige Wiederinbetriebnahme der gesperrten Bahnhöfe war durch die Verfallserscheinungen und die vielfältigen Sicherheitsumbauten der letzten Jahrzehnte nicht ohne weiteres möglich. Dies geschah mit den ersten Stationen zum 1. Juli 1990, dem Tag der Wirtschafts- und Währungsunion beider deutscher Staaten. Die übrigen Strecken wurden dann im Laufe der neunziger Jahre schrittweise reaktiviert.

Die Geisterbahnhöfe des Nord-Süd-Tunnels

Zu den Eigenheiten des Berliner Verkehrssystems gehört, daß die Stadt-Schnellbahn an mehreren Stellen unterirdisch verläuft, während die Untergrund-Bahn als Hochbahn geführt wird. Gerade für Fremde gibt es daher beim Umsteigen immer wieder Orientierungsprobleme.

Die längste Tunnelstrecke der S-Bahn ist 5,8 Kilometer lang und befindet sich auf der Nord-Süd-Linie von S1 und S2 zwischen Nordbahnhof (ehe-

mals Stettiner Bahnhof) und Anhalter Bahnhof. Beide waren einst große Endbahnhöfe für die Fernzüge von der Ostsee bzw. aus Sachsen-Anhalt. Sie zu verbinden war die Absicht der Verkehrsplaner, die zwischen 1930 und 1939 hier einen großen innerstädtischen Tunnel graben ließen. Die Arbeiter wurden zur Eile getrieben, denn die nationalsozialistischen Machthaber wollten die Strecke gern zu den Olympischen Spielen 1936 einweihen. Doch in den Mittagsstunden des 20. August 1935 brachen in der Nähe des Brandenburger Tores die Bauwände auf einer Länge von über 50 Metern ein und begruben 19 Arbeiter unter sich. Auf sie stürzte ein 350 Tonnen schwerer Kran. Die Reparaturen waren so aufwendig, daß zur großen Sportveranstaltung nur die Strecke bis zum Brandenburger Tor eingeweiht werden konnte, der Rest folgte 1939.

Das zweite schwere Unglück erlebte die Strecke in den letzten Tagen des Krieges, Ende April 1945. Vermutlich deutsche Pionereinheiten sprengten damals die über einen Meter dicke Tunneldecke gezielt auf jenem 100 Meter langen Abschnitt, der die Bahn unter dem Landwehrkanal hindurchführt. Ob damit verhindert werden sollte, daß sowjetische Panzer unterirdisch bis in die Nähe von Hitlers Reichskanzlei vorrücken konnten, oder ob es sich einfach um einen Akt der defensiven Vernichtungsstrategie »Verbrannte Erde« handelte, ist bis heute nicht vollständig geklärt. Auf jeden Fall brachen die Wassermassen urplötzlich über die Menschen herein, die vor den Kämpfen dort unten Schutz gesucht hatten. Hunderte ertranken. Der gesamte Tunnel bis hin zu seinem Nordausgang wurde überspült und konnte erst 1946 endgültig leerpumpt und abschnittweise wieder in Betrieb

gesetzt werden. Durch die Umsteigemöglichkeiten an der Friedrichstraße und am Potsdamer Platz wurde dieser Abschnitt zur belebtesten Verkehrsstrecke der Nachkriegszeit.

Das änderte sich am 13. August 1961. Mit dem Bau der Berliner Mauer wurde der durchgehende Zugverkehr zunächst unterbrochen und einige Wochen später in reduzierter Form wieder aufgenommen: Statt der fünf Haltepunkte im Ostteil der Stadt gab es hier – bis auf eine Ausnahme – nur noch Geisterbahnhöfe.

Potsdamer Platz

Die ungewöhnliche Größe des S-Bahnhofes mit seinen zwei Bahnsteigen, Zwischendecks und den zahlreichen Zugängen erklärt sich aus seiner historischen Bedeutung. Bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges stand hier oberirdisch der älteste Bahnhof Berlins, der 1838 errichtete Kopfbahnhof der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Nach seinem Umbau 1871 gehörte zu ihm auch ein repräsentatives Empfangsgebäude für den kaiserlichen Hof. An das innerstädtische Verkehrsnetz wurde der Bahnhof ab 1891 mit zwei S-Bahn-Linien und ab 1907 mit einer U-Bahn angeschlossen. Ihn folgte am 14. April 1939 die Nord-Süd-Bahn, die hier einen vornehmen, glänzend weiß gekachelten Bahnhof erhielt. Zu dieser Zeit kreuzten den Potsdamer Platz außerdem 26 Straßenbahn- und fünf Buslinien. Zu den nahegelegenen Ministerien und Büros an der Wilhelm- und Leipziger Straße strömten täglich Zehntausende Menschen.

Genau an der Bezirksgrenze von Tiergarten und Berlin-Mitte gelegen, verlief hier ab 1945 die Sektorengrenze zwischen West- und Ostberlin. Wäh-