1

Droschken Anstalt zu Berlin.
Landsberger Straße 1a

2

Die
höchsten Orts bestätigte
Bekanntmachung
vom
1sten May 1830.
das
Droschkenfuhrwerk
in Berlin
betreffend.

Berlin 1830.
Gedruckt bei W. Plahn und Comp.
Königsstraße No. 42.

DROSCHKEN-TARIF

anno 1900

☞ **Taxameter oder Fahrpreisanzeiger erster und zweiter Klasse**; Kutscher mit weissem Hut. In jeder Droschke muss sich der Droschkentarif befinden. In einer Droschke erster Klasse kostet eine einfache Fahrt (Zeitraum von 15 Minuten) für 1 und 2 Personen 1 Mk., für 3 und 4 Personen 1,50 Mk.; in einer Droschke zweiter Klasse eine einfache Fahrt für 1 und 2 Personen 0,60 Mk., für 3 und 4 Personen 1 Mk.

Für jede Fahrt von längerer Dauer empfiehlt es sich nach Zeit zu fahren. Man giebt dem Kutscher beim Besteigen der Droschke Zeitfahrt an und vergleicht die Uhr des Kutschers mit der seinigen vor der Abfahrt und bei der Ankunft. Eine Fahrt über 15 Minuten wird so berechnet, dass jeder Zeitraum von 15 Minuten 0,50 Mk. mehr kostet; eine Stunde kostet also für 1 und 2 Personen 2,50 Mk., für 3 und 4 Personen 3 Mk. erster Klasse.

Die Droschken zweiter Klasse fahren langsamer und eine Zeitfahrt mit denselben ist deshalb nicht rathsam.

Für Fremde sind die Taxameter oder Fahrpreisanzeiger besonders deshalb zu empfehlen, da eine Differenz mit dem Kutscher wegen des Fahrgeldes ausgeschlossen ist; man hat nur darauf zu achten, dass der Kutscher beim Besteigen der Droschke die Uhr, welche sich am Kutscherbock befindet, richtig einstellt. Beim Beginn der Fahrt muss die Uhr 0,50 Mk. zeigen.

3

Andenken an die letzte Droschkenfahrt Berlin-Wannsee-Paris — Paris-Berlin.

4

Die letzte Fahrt des letzten Pferdeomnibusses am 25. August 1923.

5

Pferdeställe am Landsberger Tor

Unser Wochenblatt-Büro in der Friedrichshainer Friedenstraße 99 steht auf geschichtsträchtigem Boden. Das hat Manfred Buschau von der Geschichtswerkstatt im „Kulturring in Berlin" herausgefunden und uns dazu folgende Informationen geliefert:

Das Gebiet lag einst außerhalb der Stadtmauer, vor dem Landsberger Tor. Bis in die 50er Jahre des 19. Jahrhunderts befand sich an der Ecke der heutigen Landsberger Allee/Friedenstraße der „Viehkrug". Wahrscheinlich war er ein Treffpunkt der Viehhändler und -treiber, gab es doch in unmittelbarer Nähe Klägers Viehhof und Viehmarkt, angesiedelt in der Palisadenstraße zwischen der jetzigen Lichtenberger und Strausberger Straße.

Im Jahre 1868 entstanden auf dem Vorplatz Landsberger Tor Depots beziehungsweise Pferdeställe der Allgemeinen Berliner Omnibus-Actien-Gesellschaft (ABOAG). Die Linien der ABOAG waren eine Reaktion auf die Förderungen der Berliner. Sie hatten seit den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts immer nachdrücklicher zweckmäßige Fahrgelegenheiten für ihren Geschäfts- und Berufsverkehr verlangt, um mit zunehmenden Weglängen in der wachsenden Haupt- und Residenzstadt zurechtzukommen. Die Gesellschaft verfügte über 257 Pferde-Omnibusse und fünf Depots in Berlin – unter anderem am Landsberger Tor. Die Betriebsstätte bot Platz für Wagen und Pferde sowie für Schmiede, Stellmacherei, Sattlerei und Lackiererei.

In einer zeitgenössischen Schilderung heißt es: „Ein ausgedehnter Hofraum wird von zwei Gebäuden begrenzt. Das eine enthält die Schuppen für 20 bis 50 Wagen, was andere die Ställe für 300 bis 350 Pferde. Ein kleines Bürogebäude für den Depotverwalter befindet sich am Eingang des Hofes. Stallknechte und Kutscher sind beschäftigt, die Wagen und Ställe zu reinigen, die Pferde zu füttern und anzuschirren. Kondukteure und Kutscher treten dann vor dem Inspektor zum Appell an, erhalten ihre Stelle zugewiesen, werden über eingelaufene Beschwerden vernommen und mit den neuen Verordnungen des Zentralbüros gekanntgemacht. Zur vorgeschriebenen Zeit werden die Wagen bespannt, die Kutscher und Kondukteure nehmen ihre Plätze ein, und fort rollen die mächtigen Fuhrwerke nach ihren verschiedenen Haltepunkten..."

Später wurde das Gebäude zum Streitobjekt. 1881 war es bei Ausschachtungsarbeiten teilweise eingestürzt. Weil die festgesetzte Baufluchtübertreten war, versagte die Polizei die Genehmigung zu Wiederaufbau. Ebenso verweigerte die Stadt die Zahlung einer Entschädigung. Danach wollte der Eigentümer, der Architekt Dr. Ludwig Hoffmann, das Grundstück erst als Bauland ausweisen lassen, bot es dann aber der Stadt zur Bebauung an. Im Jahre 1887 erwarb Berlin mit dem Grundstück einen Teil des erforderlichen Terrains, um die Landsberger Allee, den Landsberger Platz und die Friedenstraße verbreitern zu lassen.

Die Geschichtswerkstatt ist zu erreichen immer montags zwischen 9 und 16 Uhr im Kulturring, Friedrichstraße 126, ☎ 282 63 43.

6

7

Kalenderblatt

15. März 1927

Einheitlich 20 Pfennig in Bus und Bahn

Zwischen den drei Gesellschaften Straßenbahn, Omnibus sowie Hoch- und Untergrundbahn wurde ein Interessengemeinschaftsvertrag geschlossen, der zum Einheitstarif von 20 Pfennig mit Umsteigeberechtigung innerhalb der drei Verkehrsunternehmungen führte. Er trat stufenweise ab 15. März 1927 in Kraft.

Mit dieser Regelung wurde eine Vielzahl verschiedener Fahrkarten und Preisstufen abgeschafft, ließ sich die städtische Verkehrswirtschaft rationalisieren.

Wenn man bedenkt, daß zu dieser Zeit der Wochenlohn eines Arbeiters um die 40 Mark betrug und er oft der alleinige Verdiener der Familie war, bedeutete auch ein 20-Pfennig-Fahrschein eine noch zu überlegende Ausgabe aus dem Familienetat. Heute beträgt das durchschnittliche Einkommen um ein Vielfaches mehr. Setzt man dazu den seit 60 Jahren gleichgebliebenen Fahrpreis in Beziehung, so haben sich die Relationen wahrlich entscheidend verändert. Einmal mehr wird damit deutlich, welche Mittel von unserem Staat auf diesem Gebiet angewendet werden, die Fahrpreise stabil zu halten. Einmal mehr wird unverständlich, daß heute manchem auch diese Ausgabe zu hoch erscheint.

Dr. Hans Czihak, Stadtarchiv

TRIEBWAGENZUG MODELL 1925

GILT BIS AUF WIDERRUF DURCH BE
2
MARK
Bei Benutzung
der
städtischen
Straßenbahn
BERLIN
1. MÄRZ 1922
DER MAGISTRAT
KANNTMACHUNG IM GEMEINDEBLATT.

8

VEB Kombinat Berliner Verkehrsbetriebe
Zeitkarte
Fahrpreis laut Tarif
Gültig in dem durch Wertmarke bezeichneten Zeitabschnitt auf der umstehend angegebenen Linie. Beim Besteigen des Wagens Zeitkarte zur allseitigen gesellschaftlichen Kontrolle hochhalten!
Nicht gültig auf △-Linien
Nicht übertragbar!
Mißbräuchliche Benutzung wird verfolgt!
Durch umseitige eigenhändige Unterschrift erkläre ich mich mit den Zeitkarten-Bedingungen einverstanden

10

Kalenderblatt
21. Dezember 1930
Neue U-Bahn-Linie
Mit der Übergabe der Untergrundbahn-Strecke von Alexanderplatz nach Friedrichsfelde vor 56 Jahren sollte eine direkte und schnelle Verkehrsverbindung mit einer Länge von 7,8 Kilometern entstehen, die bis heute nicht an Bedeutung verloren hat.
Die neue Strecke stellte damals eine bautechnische Höchstleistung dar, deren Glanzstück die Ausgestaltung der unterirdischen Bahnhofsteile und Tunnel unter dem Alexanderplatz war. Die viergleisigen S-Bahnüberführungen wurden dort unter der Straßenoberfläche durch vier Gerüstbrücken abgefangen. Durch das Unterfahren der Reichsbahn, der Schnellbahn und der U-Bahn-Linie zwischen Pankow und der heutigen Station Otto-Grotewohl-Straße ergab sich für den Bahnhof eine Tiefenlage von 13 Metern unter der Straßenoberfläche.
Während der Bahnhof Alexanderplatz in seiner ganzen Ausdehnung einheitlich grün gefliest wurde, zeigten sich andere Bahnhöfe dieser Linie verschiedenfarbig. Rosa mit braunen Säulen in der Schillingstraße und Frankfurter Allee, grün die heutigen Stationen Frankfurter Tor, Samariterstraße und Friedrichsfelde, grau die heutige Marchlewskistraße und gelblichweiß die Bahnhöfe Lichtenberg und Magdalenenstraße.
Dr. Hans Czihak,
Stadtarchiv

9

Chlorodont
19
Chlorodont
ABOAC

11

12

15

„Bitte einsteigen ...!" heißt es bei der großen „Fahrzeug-Schau" der Eisenbahn auf dem Wriezener Bahnhof. Jeder kann auf einer Dampflok des Baujahres 1903 neben dem Lokomotivführer das Abenteuer Schienenstrang – für einen Kilometer – miterleben.

13

14

16

17

18

19

Bahnhof Stralau – Rummelsburg

20

21

21

22

oben: Straßenbahnlinie 13 (Bersarinstraße)
oben rechts: Straßenbahnlinie 3 (Revaler Str.)
unten rechts: Straßenbahnlinie 4 (Revaler Str.)

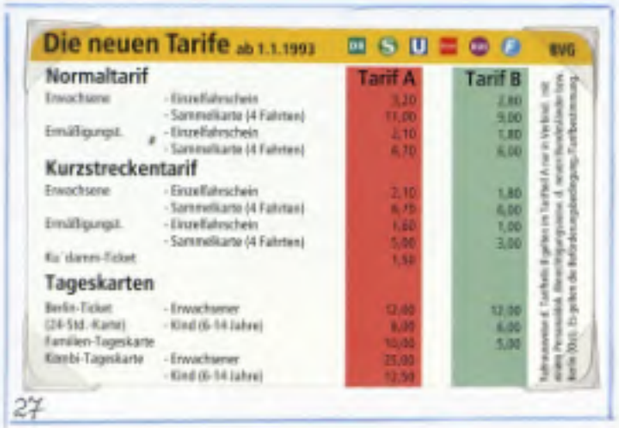
23

24

26

25

oben: Buslinie 143 (Warschauer Straße)
oben links: Buslinie 140 (Pariser Kommune)
unten links: Buslinie 240 (Grünberger Str.)



Die neuen Tarife ab 1.1.1993 — BVG

		Tarif A	Tarif B
Normaltarif			
Erwachsene	- Einzelfahrschein	3,20	2,80
	- Sammelkarte (4 Fahrten)	11,00	9,00
Ermäßigungsb.	- Einzelfahrschein	2,10	1,80
	- Sammelkarte (4 Fahrten)	6,70	6,00
Kurzstreckentarif			
Erwachsene	- Einzelfahrschein	2,10	1,80
	- Sammelkarte (4 Fahrten)	6,70	6,00
Ermäßigungsb.	- Einzelfahrschein	1,60	1,00
	- Sammelkarte (4 Fahrten)	5,00	3,00
Kurzstrecken-Ticket		1,50	
Tageskarten			
Berlin-Ticket (24-Std.-Karte)	- Erwachsener	12,00	12,00
	- Kind (6-14 Jahre)	6,00	6,00
Familien-Tageskarte		10,00	5,00
Kombi-Tageskarte	- Erwachsener	25,00	
	- Kind (6-14 Jahre)	12,50	

Jahresabonnement & Tarifbestimmungen im Tarifheft A+B+C im Verkehr, mit vielen Preisvorteilen, Ermäßigungsregelungen & weiteren Informationen über Tarife, Berlin 30 61. Es gelten die Beförderungsbedingungen. Durchsetzung

27

29

28

30

31

32

Berliner Straßenbahnlinien ab 23. Mai 1993

alte Nummer	Streckenführung	neue Nummer
3	S-Bf. Bornholmer Straße - S-Bf. Warschauer Straße	23
4	Eberswalder Straße - S-Bf. Warschauer Straße	20
5	wird eingestellt	
6	Hellersdorf, Riesaer Straße - U-Bf. Schwartzkopffstraße	6
10	Hellersdorf, Riesaer Straße - Weißensee, Pasedagplatz	18
11	wird eingestellt	
12	Ahrensfelde - S- und U-Bf. Frankfurter Allee	17
13	wird eingestellt	
14	Ahrensfelde - Sport- und Erholunszentrum	7
15	Falkenberg - S-Bf. Hackescher Markt	15
16	Krankenhaus Köpenick - Zingster Straße	26
17	Bahnhof Schöneweide - Sport- und Erholungszentrum	27
18	Ahrensfelde - U-Bf. Schwarzkopffstraße	8
19	wird eingestellt	
20	Bahnhof Lichtenberg - S-Bahnhof Warschauer Straße	22
21	Eberswalder Straße - Bahnhof Schöneweide	21
22	Rosenthal - S-Bahnhof Hackescher Markt	53
24	Weißensee, Pasedagplatz - S-Bf. Hackescher Markt	2
25	Rahnsdorf - Johannisthal	61
26	Krankenhaus Köpenick - Johannisthal	67
28	Zingster Straße - Am Kupfergraben	3
29	wird eingestellt	
36	wird eingestellt	
46	Niederschönhausen - S-Bf. Hackescher Markt	52
49	Buchholz - Am Kupfergraben	50
58	Falkenberg - U-Bf. Schwartzkopffstraße	4
63	Zingster Straße - S-Bf. Hackescher Markt	5
70	Zingster Straße - U-Bf. Schwartzkopffstraße	13
71	Heinersdorf - Am Kupfergraben	1
72	wird eingestellt	
80	wird eingestellt	
82	wird eingestellt	
83	Wendenschloß - S-Bf. Mahlsdorf	62
84	S-Bf. Adlershof - Friedrichshagen, Wasserwerk	60
86	Alt Schmöckwitz - S-Bf. Köpenick	68

33

Hier in den Entwerter einführen
Dienst-Fahrschein
Gültig gemäß den Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen der BVG.
Vor Fahrtantritt entwerten; nach Entwertung nicht übertragbar.
DU 8845
Bitte Rückseite beachten
Nachdruck verboten
058563
BVG · Potsdamer Straße 188 · Berlin 30 · Tel. 25 61
34

1
Hier in den Entwerter einführen
BVG 3607 19223 Sa11~0925
SAMMELKARTE 4 FAHRTEN
KURZSTRECKE 6.00
TARIF B DM
R 5390
Nachdruck verboten
Rückseite bitte beachten
BVG
Gültig lt. Beförderungsbedingungen/Tarifbestimmungen der BVG für 4 Fahrten. Bei Fahrtantritt sofort zu entwerten; entwertete Sammelkartenfahrten sind nicht übertragbar.
RSK 93 01.93 0502939
BVG 3607 19223 Sa11~0925
Hier in den Entwerter einführen
2
35

Hier in den Entwerter einführen, sofern nicht bereits durch Personal mit Stempel versehen
24 Fr 39 16
Fahrschein · Kurzstrecke
Ermäßigungstarif
Gültig gemäß den Tarifbestimmungen/Beförderungsbedingungen der BVB/BVG. Vor Fahrtantritt entwerten; nach Entwertung nicht übertragbar. Bitte Rückseite beachten · Nachdruck verboten
BVB
S-K 91026
DM 0,50 8.91 040409
BVB · Rosa-Luxemburg-Str. 2 · 1026 Berlin · Tel. 2480
36

37

DIE WELT DES WOHNENS
MÖBEL-HÜBNER
38

Tram IAM IAM

Am 26. August beginnt die Zukunft.

Im Auftrag der BVG wurde von der AEG Schienenfahrzeuge in Hennigsdorf bei Berlin eine Straßenbahn entwickelt, die Maßstäbe setzt.

Am 26. August 1994 ist es soweit: Die ersten Züge dieses neuen Fahrzeugtyps rollen auf der Tram 20 zwischen Eberswalder und Warschauer Straße in die Zukunft.
Dabei kommen Sie den Fahrgästen mit Komfort und vielen Vorteilen entgegen.

Niederflurtechnik. Müheloser Ein- und Ausstieg ohne Treppen.

Komfort auf höchstem Niveau

Als Niederflurbahn ist die neue Tram besonders niedrig konstruiert. Die geringe Einstiegshöhe und die sich weit öffnenden Schwenkschiebetüren erleichtern besonders Behinderten und Fahrgästen mit Kinderwagen oder Gepäck das Ein- und Aussteigen. Alle neuen Züge bieten ein großes und komfortables Sitzplatzangebot, viel Bewegungsfreiheit und außerdem große Panoramafenster. Schöne Aussichten und mehr Reisekomfort für alle Fahrgäste.

Vorfahrt für Umwelt-bewußtsein.

Die Umwelt freut sich auf die neue Tram. Denn sie kommt besonders leise daher und benötigt dabei 30% weniger Energie. Technischer Fortschritt macht sich also bezahlt. Besonders bei der Tram.
Im Vergleich zum U-Bahn-Bau schlägt die Straßenbahn kostenmäßig sehr günstig zu Buche.

Bei allen inneren Werten und Qualitäten wurde auf das Erscheinungsbild der neuen Tram ein besonderes Augenmerk gerichtet. Sonnengelb und unübersehbar geht die neue Tram an den Start.

40

42

Straßenbahn macht Volldampf

Berlin – Die BVG bringt die Tram auf Trab: Neue Niederflurbahnen sollen auf der Straßenbahnlinie 20 fast doppelt so schnell wie bisher zwischen Eberswalder und Revaler Straße fahren. Dafür werden ab 14. März Gleise und Haltestellen für 24 Millionen Mark generalüberholt, zwei Linien bis Ende der Bauarbeiten im Juli eingestellt.

Noch sind die „Tatra"-Wagen auf der Sechs-Kilometer-Strecke zwischen dem U-Bahnhof Eberswalder Straße und dem S-Bahnhof Warschauer Straße 25 Minuten unterwegs. Ab Juli sollen es nur noch 16 Minuten sein. Um die schnellen Niederflurbahnen (Preis 3,8 Millionen Mark) einsetzen zu können, müssen vorher beispielsweise die Bahnsteige von 50 auf 60 Meter verlängert werden. Während der Bauarbeiten werden die Linie 20 und 22 eingestellt. Statt dessen fahren Busse zwischen Prenzlauer Berg und Friedrichshain. **sk**

Die Turbo-Tram ist fast doppelt so schnell wie die Tatra-Züge. Sie wird bei den AEG-Werken in Henningsdorf gebaut.

41

43

Nur fünf Sekunden – dann springt das Signal an der Landsberger Allee/Danziger Straße wieder auf Stopp. Wer auf die 20 warten muß, dem bietet das winzige Häuschen keinen Schutz. Fotos: Günther

44

45

46

Neue Straßenbahn: Mann, ist die lang!

BERLIN - „Wat is'n det für'n Teil? So 'ne lange Straßenbahn hab' ick ja noch nie gesehn", staunte gestern Bauarbeiter Gerd D. (38) an der Landsberger Allee. Auf der Linie 8 E (Petersburger Straße - Ahrensfelde) fuhr erstmals die neue Niederflur-Doppelbahn „GT8-Doppel". Sie besteht aus zwei aneinander gekoppelten Zügen, hat sechs Wagen.

„Zusammen sind sie 55,44 Meter lang und 60 Tonnen schwer", sagt Karsten Rasch (48), BVG-Sachgebietsleiter Fahrzeugtechnik. In den raasenden Lindwurm (bis 70 km/h schnell) gibt es 116 Sitz- und 188 Stehplätze. Durch die hohe Kapazität soll die stark befahrene Linie 8 E entlastet werden. Kati Leberecht (18) aus Marzahn begeistert: „Die Bahn wird nicht mehr so hoffnungslos überfüllt sein. Viele Fahrgäste kamen oft nicht mit."

„Vorerst fahren die Züge auch nur auf dieser 14 Kilometer langen Strecke", erklärt Thomas Butter (42), Sachgebietsleiter Abteilung Fahr- und Dienstplan.

Kati und ihr Freund Paul (beide 18) finden die neue Doppelbahn super. Jetzt kann man auch hinten sitzen und rausseh'n.

„Heute sind drei der Riesen-Züge im Einsatz, nächste Woche werden es sechs sein." Die Züge fahren nur im Berufsverkehr: alle zehn Minuten von 5.30 bis 8.30 Uhr und von 14.30 bis 18 Uhr.

Verbunden sind die großen Gelben mit einem speziellen Kupplungssystem. Fahren die Züge einzeln, wird die Kupplung ins Wageninnere geklappt.

Insgesamt hat die BVG bei der Firma „ADtranz" (früher AEG) 120 „GTS" bestellt. 40 sind bereits da, die nächsten 60 werden bis April ausgeliefert, der Rest später. Ein Zug mit drei Wagen kostet 3,2 Millionen Mark. Die nächsten langen Gelben werden Mitte nächsten Jahres auf den Linien 6 und 8 eingesetzt. hz

47

48

Die Doppelbahn rollt über die Kreuzung Herzbergstraße/Weißenseer Weg. Wegen der langen Kreuzungs-„Blockade" wurden die Fahrer speziell geschult. Foto: Ullmann

49

Frankfurter Allee, Kreuzung Petersburger Straße und Warschauer Straße, zur Zeit des U-Bahnbaus 1929. Im Mittelteil die Liebigstraße

50

Warschauer Straße Ecke Rudolfstraße

52

U-Bahnhof Osthafen, hier noch vor dem Bau der Hafenanlage, deshalb „Stralauer Thor" genannt

51

53

Nachdem der Oberbau dem Fortschritt der Bauarbeiten entsprechend fertig gelegt worden war, konnten gegen Ende des Jahres 1901 Versuchsfahrten stattfinden und mit Beginn des Jahres 1902 ein regelmäßiger Probebetrieb aufgenommen werden.

Der Berliner Osten

54

55

56

Am 3.Oktober 1991 wurden die U-Bahnstationen Frankfurter Tor und Marchlewskistraße in Rathaus Friedrichshain bzw. Weberwiese umbenannt.

Tempo-30-Killer Herwig Haase (CDU)befahl, die U-Bahn-Stationen Frankfurter Tor und Marchlewskistraße - ohne Zustimmung der Bezirksverordneten - in Rathaus Friedrichshain bzw. Weberwiese umzubenennen. Die BVV reagierte empört - und sollte es rückgängig machen.
Foto: KLARTEXT-KLICK

58

59

Wozu der neue Name?

Zum Thema Umbenennung von U-Bahnhöfen hat auch A. Linke aus Pankow eine andere Meinung als die Verantwortlichen.

Das bringt mich auf die Palme!

„Es geht um den Bahnhof ‚Frankfurter Tor', der in ‚Rathaus Friedrichshain' umbenannt wurde. Nur, was hat der frühere Name verbrochen, der seit Eröffnung der Linie 1930 präsent war und an ein Stück Berliner Geschichte erinnerte, an das gleichnamige Tor der Stadtmauer, das dort einmal stand?

Sicher gibt es wichtigere Dinge zu tun, als über Namen zu diskutieren, aber sie gehören nun einmal zu unserer Stadt."

60

61

62

63

„Ich schraube die Schilder gern wieder an“

Namensdebakel am U-Bahnhof: Manfred Kneifel schlägt zum zweiten Mal die Bezeichnung „Frankfurter Tor“ vor

Manfred Kneifel juckt es bereits in den Fingern, denn das Bahnhofsschild stimmt bald nicht mehr. Kommt das alte wieder ran? Foto: Bienert

54

FRIEDRICHSHAIN

„Rathaus Friedrichshain“ – der Name des U-Bahnhofs stimmt nicht mehr, wenn das Bezirksamt demnächst umzieht. Unser Leser Manfred Kneifel will selbst die alten Schilder „Frankfurter Tor“ wieder anhängen. Schon vor 39 Jahren waren sie nach seiner Idee so beschriftet worden.

Die Sache ging damals ganz unspektakulär über die Bühne: Manfred Kneifel erhielt Ende des Jahres 1957 ein Päckchen zugeschickt, mit einem Buch in dunkelblauem Leinen „Berliner Leben 1648–1805“. Dazu ein Brief von Bezirksbürgermeister Hans Hinding, der ihm als Preisträger im Wettbewerb zur Namensgebung beglückwünschte. Ein Platz in der damaligen Stalinallee war fertiggeworden, da, wo Bersarin- und Warschauer Straße einmündeten und sich der U-Bahnhof befindet.

Mit „Frankfurter Tor“ schoß Kneifel den Vogel ab. Eigentlich ist er Rucksack-Berliner und kam in den fünfziger Jahren als Student aus Sachsen nach Berlin. Zunächst wohnte er in Prenzlauer Berg und Mitte, aber durch die neue Prachtstraße in Friedrichshain ist er oft gefahren oder gelaufen.

„Die beiden Gontardschen Türme, die in der Stalinallee erbaut wurden, erinnern sehr an ein Tor. Architekt Henselmann hat ja auch gesagt, daß sich hier das Eingangstor zum Zentrum befinden soll, natürlich war immer nur von Ost-Berlin die Rede“, erzählt Kneifel weiter. Nicht nur über diese Ecke der Innenstadt machte er sich damals als Student der Wirtschaftswissenschaften Gedanken. Er zeichnete auch auf, wie er den Alex bebauen würde. Kneifel lacht: „Mit Wolkenkratzern, damit hätte ich vielleicht heute mehr Chancen.“

Mit dem Platz „Frankfurter Tor“ erhielt auch der U-Bahnhof das gleiche Schild. Als die U-Bahn-Linie im Dezember 1930 eröffnet worden war, hieß die Station „Petersburger Straße“ und sie machte die Entwicklung über der Erde mit. 1946, als die Petersburger Straße nach dem sowjetischen Stadtkommandanten Bersarin umbenannt wurde, erhielt auch der U-Bahnhof diesen Namen. „Frankfurter Tor“ hatte zwar lange Bestand, aber der Senat verfügte vor drei Jahren, das „Rathaus Friedrichshain“ schon auf dem Bahnhofsschild zu offerieren.

Manfred Kneifel hat damals in einem Brief an Eberhard Diepgen dagegen protestiert: „Wenn Umbenennungen zur Mode werden, dann sollte man mindestens allen 24 Rathäusern von Berlin die Ehre geben.“ Und mit einem Augenzwinkern: Den Bahnhof Alexanderplatz mit seinem überaus russischen Namen sollte man in „Rathaus Mitte“ umtaufen.

Jedenfalls erklärt sich Manfred Kneifel schon bereit, die alten Schilder am Frankfurter Tor selbst wieder anzuschrauben. **Heide Schlebeck**

Neuer Name für U-Bahnhof Rathaus Friedrichshain

FRIEDRICHSHAIN – „Rathaus Friedrichshain, beim Ein- und Aussteigen bitte beeilen.“ Die Stationsansage auf der U-Bahn-Linie 5 soll noch vor dem Fahrplanwechsel Anfang Juni verhallen. Weil das Rathaus umzieht, wird der Bahnhof umbenannt, vermutlich in Frankfurter Tor oder Petersburger Straße.

Anfang April bis Ende Mai zieht das Rathaus aus dem Plattenbau an der Petersburger Straße 86/90 ins neugebaute Büro- und Einkaufscenter „Frankfurter Allee Passagen“ an der Frankfurter Allee 35/37. Nur das Ressort Soziales/Gesundheit bleibt an der alten Adresse.

„Der Name ‚Rathaus Friedrichshain‘ ist dann irreführend,“ begründet ein BVG-Mitarbeiter die Umbenennung. Inzwischen grübelt eine Arbeitsgruppe über den neuen Namen. „Frankfurter Tor“ hieß der Bahnhof bis Oktober '91. Dann mußte die BVG auf Anweisung des damaligen Verkehrssenators Herwig Haase (CDU) die Station in „Rathaus Friedrichshain“ umbenennen. „Damit wollte man Verwechslungen mit dem Bahnhof Frankfurter Allee vermeiden. Außerdem stand das Frankfurter Tor früher viel näher zur Innenstadt“, sagt der BVG-Mitarbeiter. Darum jetzt die Idee, den Bahnhof wie zur Eröffnung der Linie (1930) zu nennen – Petersburger Straße.

Für die BVG wird die Taufe teuer: Weil Fahrpläne, Linien-Übersichten und Haltestellen-Schilder ausgetauscht werden müssen, rechnen Experten mit „mehreren 10 000 Mark“ Kosten.

Übrigens: Das Rathaus Friedrichshain liegt ab Sommer am Bahnhof Samariterstraße. Doch der behält seinen Namen. sk

Der Name des U-Bahnhofs am Frankfurter Tor wurde in den 50er Jahren per Preisausschreiben gefunden. Foto: Hardt

65

66

67

68

U-Bahnhof erhält neuen Namen

Friedrichshain (cm). Der U-Bahnhof „Rathaus Friedrichshain" soll noch vor Fahrplanwechsel eventuell in Petersburger Straße umbenannt werden. Grund: der Umzug des Rathauses im April/Mai in die „Frankfurter Allee Passagen".

69

Drei Namen, ein U-Bahnhof...

Es ist soweit: Der U-Bahnhof unter der Kreuzung Warschauer Straße / Frankfurter Allee / Karl-Marx-Allee / Petersburger Straße heißt seit gestern „Petersburger Straße". Über den neuen Schildern ist noch der alte Name „Frankfurter Tor" angebracht, der nach der Wende durch „Rathaus Friedrichshain" abgelöst worden war. Das zog aber weg - deshalb die erneute Umbenennung. U 5-Fahrgast Jens Grewe (31) aus Weißensee: „Verschwendung - das Geld hätte man besser einem Kinderheim gespendet." Foto: Kroh

70

Hintergründiges im U-5-Untergrund

Bahnsteig wurde zur vielbeachteten Galerie

Manchen Fahrgast stört es derzeit nicht, wenn er an der Samariterstraße etwas länger auf die U 5 warten muß. So bleibt Muße, sich im U-Bahnhof in junge, engagierte Kunst zu vertiefen. Die Resonanz ist beachtlich. Nicht nur wartende Fahrgäste betrachten sich die farbigen Werke. Junge Leute fahren die Station auch gezielt an, um einen Eindruck zu gewinnen.

Wie kamen die zumeist recht hintergründigen Bilder in den Untergrund?

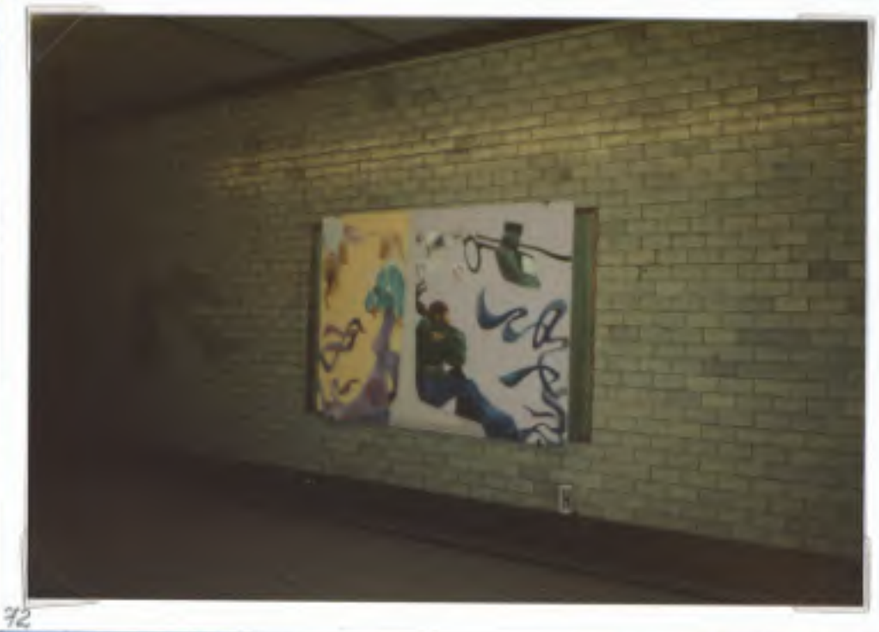
Die BVG verzichtet für ein halbes Jahr auf Einnahmen aus Werbung und stellte der Gruppe PIG (Power im Grips – statt in der Faust) entsprechende Flächen als Galerie zur Verfügung.

Talentierte junge Leute aus Friedrichshainer, Lichtenberger und Weißenseer Schulen nahmen die Einladung zu einer gemalten „Zeitreise 1989-1993" an. Aus 40 eingereichten Arbeiten wählte eine Jury 18 aus, die noch bis Mitte August direkt am Bahnsteig zu bewundern sind. Das meiste entstand unter der behutsamen Führung der Lehrer für Kunsterziehung.

Projektleiterin Franziska Pfeiffer, selbst Grafikerin, bescheinigt den 13- bis 18jährigen Autoren nicht nur künstlerische Begabung, sondern auch einen wachen Sinn fürs Zeitgeschehen. Die PIG-Initialzündung war der gewaltsame Tod des jungen Silvio Meier im November '92 auf der Treppe eben jener U-Bahnstation. Die Schülerinnen und Schüler setzen sich folgerichtig mit der rechten Gewalt und mit weiteren ungelösten Problemen in deutschen Einheitslanden auseinander.

Franziska Pfeiffer ist froh, daß diese künstlerische Aktion durch den Senat, durch das Bezirksamt Friedrichshain, durch die BVG und durch Sponsoren aus der Wirtschaft soviel Unterstützung fand. **kd**

71



72

Durch herabfallende Kacheln auf dem U-Bahnhof Weberwiese kam 1994 der alte Name Memeler Straße wieder zum Vorschein.

73

BVG-Angebot zum Klimagipfel: Für 4 DM kreuz und quer durch Berlin

74

Am übernächsten Sonntag: Autofrei in den April

Ab heute gibt es den Billig-Anstecker der BVG

„Autofrei in den April" heißt eine Aktion der Berliner Verkehrsbetriebe. Anläßlich der bevorstehenden UNO-Klimakonferenz empfiehlt sich das Unternehmen zwei Tage lang als Billig-Transporteur.

Der 2. April, so möchte es die Partei Bündnis 90/Grüne, soll in der Hauptstadt ein autofreier Sonntag werden. Die Bezirksverordneten von Charlottenburg beantragten sogar mehrheitlich beim Verkehrssenator, „ein eintägiges Kfz-Fahrverbot im Land Berlin oder zumindest innerhalb des S-Bahn-Ringes anzuordnen". Dies könnte dazu dienen, „den Anteil der Emissionsquellen an der Lärm- und Schadstoffbelastung zu ermitteln und spätere verkehrsbeschränkende Maßnahmen vorzubereiten". Charlottenburgs Volksvertreter wollten diesen Beschluß „juristisch wasserdicht" machen und beriefen sich auf § 45 Abs. 1 Nr. 6 i. V. mit § 45 Abs. 1 b) Nr. 5 StVO.

Verkehrs-Staatssekretär Ingo Schmitt lehnte trotz der Paragraphen-Wucht ab: „Eine Sperrung der Stadt für den Kfz-Verkehr aus Anlaß einer Veranstaltung ist aus rechtlichen Gründen ausgeschlossen." Dadurch wird der autofreie Sonntag zur freiwilligen Angelegenheit. Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) unterstützen inzwischen die Idee. Die BVG-Manager hoffen, ein paar neue Stammkunden zu gewinnen.

Ab heute verkaufen BVG und S-Bahn für den 1. und 2. April zum Preis von vier Mark ein kleines, ovales Blechschild („Button"), das sich jeder Berliner und Gast der Hauptstadt ans Jackett heften kann. Der Anstecker (Aufdruck: „Das Rad der Zukunft") berechtigt an beiden Tagen zum Mitfahren auf allen Bahnen und Bussen der Tarifgemeinschaft Berlin-Brandenburg zwischen Nauen und Fürstenwalde.

Das Angebot zielt vor allem auf Autofahrer ohne Umweltkarte. Button-Käufer nehmen außerdem an einer Tombola teil. Wer gewinnt, wird zu einem Abend in der neuen „Party-Straßenbahn" eingeladen, die zur Zeit auf dem Betriebshof Marzahn ihren letzten Schliff bekommt.

Der ADAC Berlin hält von einem autofreien Sonntag nicht viel. Pressesprecher Eberhard Lange: „Wenn ständig ein vorteilhaftes Bus- und Bahn-Angebot existiert, steigen die Autofahrer von selber um." rll

75

76

77

BERLIN BOULEVARD

Nu heeßt et, uff die DDR zu warten

So eenfach is det also: Man nehme een paar Zijarretten- oda andere Null-Acht-Fuffzehn-Werbeplakate, bewaffne sich mit Hamma und Näjeln und lasse det, wat an DDR-Kunst in U-Bahnhöfen noch übrich is, hinta Riesen-Cämel oda Marlboro-Postern vaschwinden. Ick dachte, ick lese nich richtich, als diese Woche inner „Berliner" vakündet wurde, det nu die U-Bahn-Station Weberwiese dran is. Det is eene zwischen Alex und Hönow.

Zur Erinnerung: Anläßlich der 750-Jahr-Feier von unsre scheene Stadt waren vom Ost-Majistrat Uffträje an Künstler zur Ausjestaltung der Bahnhöfe verjeben worden. Damit die werktätije Klasse ooch uff'm Bahnsteich een Hauch von Optimismus und Lebensfreude spüren konnte.

Meene Fantasie jeht noch so weit um zu bejreifen, det nu der Senat Eijentümer von den U-Bahn-Werken is. Wenn sich jetzt 'ne Truppe, die sich „Vereinigte Verkehrsreklame" nennt, an den Bildern zu schaffen macht, müßte ja vom Eijentümer zumindest een Hauch von Protest kommen. Aba statt dessen kiekt man zu wie eene Werbetafel nach der anderen üba die Kunst jehämmert wird und läßt eenen BVG-Bilderstürma foljenden Satz saren: „Wenn irgendwann einmal die DDR wieder ersteht und sich die Arbeiterkunst zurückentwickelt, kann man ja die Bilder hervorholen und restaurieren."

Da heeßt et tief durchatmen. Aba wer sein Leben mit Billichwerbung vabringt, kann sicha nich einschätzen, det sojar DDR-Kunst interessiert zur Kenntnis jenommen wurde und tatsächlich ooch noch wird. Wat spricht denn dajejen, sich mit der Jeschichte der deutschen Arbeeterbewejung uff'n Bahnsteich in 'nem vaeinten Berlin auseenanderzusetzen? Is nu die Arbeeter-Storrie falsch, nur weil se von DDR-Künstlern jemalt wurde?

Natürlich jeht et wieda mal ums Jeld. Een BVG-Sprecha hat die Katze aus'm Sack jelassen. An Werbung könne det kränkelnde Untanehmen nämlich wat vadienen, anner Arbeeterbewejung keene Puseratze. Und so muß meen Kumpel Flocke, der imma Weberwiese einsteicht, jetzt uff seine jeliebte Kunst warten, bis et die DDR mal wieda jibt. **NANTE**

78

79

80

Ansichtssache

In der U-Bahn-Station Samariterstraße ist seit kurzem eine neue Plakatausstellung zu sehen. Unter dem Motto „Ansichtssache" sind 17 großformatige Bilder anstelle der üblichen Werbetafeln für ein Jahr angebracht worden. Die Werke sind Ergebnisse eines Malwettbewerbs für 13- bis 20jährige Schüler, den die Grafikerin Franziska Pfeiffer ins Leben rief. Die Idee für ihr Projekt „Power mit Grips" wurde geboren, nachdem vor drei Jahren der Jugendliche Silvio Meier von Gleichaltrigen im U-Bahnhof erstochen wurde.

81

U-Bahnhof wird zum fünften Mal umbenannt

„Petersburger Straße" weicht dem „Frankfurter Tor"

Auf ein Neues: Zum fünften Mal wird der U-Bahnhof Petersburger Straße im Bezirk Friedrichshain umbenannt. Verkehrssenator Jürgen Klemann (CDU) will dem Abgeordnetenhaus folgen, das am Donnerstag überraschend die Rückbenennung in „Frankfurter Tor" beschlossen hatte.

Auch das Herz der SPD-Abgeordneten schlägt am Donnerstag abend für die Ostberliner. Entgegen der bisherigen Meinung, bei diesem Thema lohne kein Streit mit dem Koalitionspartner CDU, stimmen die Sozialdemokraten für die Rückbenennung. Mit der PDS und den Bündnisgrünen, die CDU ist sauer. „Ich werde den Beschluß akzeptieren", sagt ein sichtlich verblüffter Verkehrssenator. Jetzt müsse geprüft werden, wie man den Namenswechsel möglichst kostengünstig vollziehen könne, muß doch die BVG die U-Bahn-Schilder und Fahrpläne wieder einmal ändern. „Vielleicht am besten zum Fahrplanwechsel", sinniert Klemann.

„Der Name ist richtig, der Umweg idiotisch", bringt Dieter Hildebrandt (PDS), stellvertretender Bürgermeister in Friedrichshain, die Sache auf den Punkt. Auch wenn er die ganze Angelegenheit für „Quatsch" hält. Hildebrandt: „Das kostet wieder viel Geld, und das haben wir nicht." Das wissen eigentlich auch die Abgeordneten, doch manchmal geht es eben ums Prinzip, und dafür scheint sich der kleine U-Bahnhof in Friedrichshain vorzüglich zu eignen. 1930 wurde die Station unter dem Namen „Petersburger Straße" feierlich eröffnet, nach dem Zweiten Weltkrieg fand man den Namen „Bersarinplatz" passender. Anfang 1958 kam der Zusatz „Frankfurter Tor" hinzu, doch die Tünne waren so markant, daß im Juni des gleichen Jahres der „Bersarinplatz" ganz gestrichen wurde. „Frankfurter Tor" – das hielt 33 Jahre. Doch nach der Wende, in der Zeit der großen Umbenennungen, fiel der Blick des damaligen Verkehrssenators und heutigen Parlamentspräsidenten Herwig Haase (CDU) auch auf die Linie 5. Und weil auf dieser Linie ein Bahnhof „Frankfurter Allee" heißt, meinte Haase, die Berliner könnten irritiert und verwirrt plötzlich am Frankfurter Tor aussteigen, wenn sie doch zur Allee wollten. Das Bezirksamt protestierte, die BVG murrte – vergeblich. Der Bahnhof wurde umbenannt in „Rathaus Friedrichshain". Das aber war ein Fehlgriff, denn das Rathaus – sprich das Bezirksamt – zog bald an einen anderen Ort. Das brachte nun den neuen Verkehrssenator auf den Plan: Der alte, ursprüngliche Name Petersburger Straße müsse wieder her, so Klemann. Das Bezirksamt protestierte, die BVG murrte – es nutzte nichts. Im September 1996 wurde umbenannt, die Aktion kostete die BVG mehrere 10 000 Mark. Doch weil es eben manchmal ums Prinzip geht, hielt dieser Name nur fünf Monate. „Das ist Berlin", sagt Klemann. ot

82

83

84

85

86

87

88

89

U 1 fährt 1995 zur Warschauer Brücke

Die U-Bahn-Linie 1 soll Ende 1995 wieder – wie vor dem Mauerbau – zur Warschauer Brücke fahren. Dies beschloß gestern der Senat. Seit August 1961 endet die U 1 am Schlesischen Tor. Nun ist vorgesehen, die alte Strecke um 200 Meter bis über die Gleise der S-Bahn-Station Warschauer Straße zu verlängern. Außerdem werden die Straßenbahnlinien 20, 22 und 23, die gegenwärtig noch an der Revaler Straße (Friedrichshain) enden, bis zum neuen, kombinierten U- und S-Bahnhof geführt. Die Warschauer Brücke muß zu diesem Zweck verbreitert werden. **eb**

90

91

FRIEDRICHSHAIN - „Warschauer Brücke - Endstation" - so wird es im Herbst 1995 wieder aus den Lautsprechern schallen. Dann soll der Hochbahnhof nach 34 Jahren wieder in Betrieb gehen.

Seit dem Mauerbau endet die Linie U 1 jenseits der Spree am Schlesischen Tor. Um sie wieder fahren zu lassen, wird die Oberbaumbrücke über die Spree bereits erneuert - und die Bauverwaltung errichtet jetzt fehlende Brücke über die Stralauer Allee. Das Stahl-Bauwerk ist 120 Meter lang, knüpft am Osthafen an die Oberbaumbrücke an.

„Der Neubau wird nötig, weil die DDR die alte Hochbahnbrücke dort abgerissen hatte", sagt Nicolaus Kapp (56), Bahnbauleiter beim Bausenator. „Ende April montieren wir das Brückenstück vom Osthafen bis zur Fahrbahn, Ende Juni dann das Teilstück über die Stralauer Allee." Wegen der Bauarbeiten ist bis August pro Richtung eine Fahrspur der Stralauer Allee gesperrt.

Auf sechs Pfeilern wird die 400 Tonnen schwere Stahlbrücke ruhen, deren Bau 13 Millionen Mark kostet. „Die vier Betonpfeiler zwischen Spree und Stralauer Allee sind mit Sandstein verkleidet - so, wie die historischen Vorbilder von 1902", sagt Kapp.

Gleichzeitig wird die alte Abstell- und Reparaturhalle erneuert, die mit ihrem Giebel direkt an der Stralauer Allee liegt, der denkmalgeschützte Bahnhof Warschauer Brücke saniert. „Damit wir bis Herbst '95 fertig sind, wollen wir dort demnächst auch nachts arbeiten", sagt Kapp.

Insgesamt kostet die Wiederherstellung der 2,5 Kilometer langen Strecke Schlesisches Tor-Warschauer Brücke rund 170 Millionen Mark. BL

92

93

94

95

Bald ist das Gerüst weg

Noch verhüllt ein Baugerüst den U-Bahnhof Warschauer Straße in Friedrichshain - doch ab Ende 1995 soll hier die U 1 wieder rollen. Bisher endet die Linie aus Ruhleben (Charlottenburg) am Schlesischen Tor (Kreuzberg). Rund 170 Millionen Mark wird die Verlängerung und Rekonstruktion der Strecke verschlingen. Foto: Kaufhold

97

96

98

Diese Stahlbrücke, die rund 250 Tonnen wiegt und etwa 78 Meter lang ist, wird am Sonntag über der Stralauer Allee montiert. Foto: Olm

99

100

101

Brückenschlag zur Warschauer Straße

Gestern wurde eine neue Stahlbrücke über die Stralauer Allee montiert – ein weiterer Baustein, um die U-Bahnlinie 1 bis zur Warschauer Straße zu verlängern. Die Brücke wiegt rund 240 Tonnen, ist 78 Meter lang und 8,70 Meter breit. 171 Millionen Mark kostet die Rekonstruktion der U-Bahnstrecke. Foto: I. Studné

102

104

103

105

106

107

108

Martin Berwein

12167 Berlin-Steglitz, d.31.10.1994
Benzmannstr. 11

Herrn
Kurt Bothe
Gubener Straße 29
10243 Berlin

Sehr geehrter Herr Bothe,

bitte entschuldigen Sie, daß es so lange gedauert hat, bis ich Ihrem in Ihrem Schreiben vom 08.08.1994 geäußerten Wunsch nach einem Foto für Ihre Chronik nachkommen kann.

Ein fehlendes Foto und zeitliche Probleme haben dazu geführt.

Ich hoffe, daß es trotzdem noch nicht zu spät ist, in Ihre Chronik aufgenommen zu werden, zumal sie ja sowieso noch nicht fertig ist, wie Sie mir am Telefon sagten.

Es interessiert mich sehr, Ihre Chronik einmal anzusehen.
Bitte teilen Sie doch bei Gelegenheit einmal mit, wann das möglich wäre.
Telefonisch bin ich im allgemeinen tagsüber unter 867 6682 zu erreichen.

Mit freundlichen Grüßen

M. Berwein

Wegen der maroden Bausubstanz wurden die Bahnhofsbauten bis auf das Stahlskelett freigelegt.

110

111

Martin Berwein
Projektleiter beim Bausenat

Im September 1995 geht's von Krumme Lanke bis zur Warschauer Brücke

Make-up für alten neuen U-Bahnhof

An dem seit dem Mauerbau gesperrten U-Bahnhof Warschauer Brücke wird zur Zeit mit Hochdruck gearbeitet. Sollen doch ab September 1995 von hier aus die U-Bahnen der Linie 1 wieder über die Oberbaumbrücke zur Krummen Lanke fahren.

Martin Berwein betreut als Projektleiter beim Bausenat die Arbeiten: „Da der Zustand des 1902 eröffneten Bahnhofs sehr schlecht war, mußten wir viel abbrechen. Dabei durfte die denkmalgeschützte Bausubstanz aber nicht beseitigt werden."

So wurden in den vergangenen Monaten die Stahlträger freigelegt und bei Bedarf erneuert

Kein Geld für Umsteigebahnhof

Die neue Gewölbedecke, die später einmal die Gleisanlagen des Hochbahnhofs aufnimmt, ist bereits fertiggestellt. Zur Zeit wird der Brückenschlag über die Stralauer Allee vorbereitet. Die 250 Tonnen schwere Brücke wird im August eingezogen, überspannt dann mit 78 Metern Länge die Straße.

Neben dem U-Bahnhof wird eine Abstellanlage angelegt, in der acht komplette Züge (jeweils acht Wagen) abgestellt werden können.

Mit der Fertigstellung des 170-Millionen-Projekts im September nächsten Jahres wird allerdings nur der Zustand von 1902 wieder hergestellt.

Eine geplante Errichtung eines Umsteigebahnhofs an der Warschauer Straße steht noch in den Sternen. Dafür fehlt Berlin zur Zeit einfach das Geld.

So steigen die Berliner dann wie schon ihre Großeltern über die Warschauer Brücke zwischen U-Bahn und S-Bahn um. **RD**

112

Die Bauarbeiten am künftigen U-Bahnhof Warschauer Straße gehen zügig voran.

113

114

115

116

117

118

119

120

U 1 Richtung Warschauer

1902 entstand dieses Stellwerk an der Warschauer Brücke (Friedrichshain). Weil im Herbst die U-Bahn-Linie 1 wieder in den Osttell Berlins fahren soll, wurde das Klinkerbau-Denkmal restauriert. Innen hat aber inzwischen Steuer-Elektronik die Handhebel abgelöst. Seite 15 Foto: Bach

121

Stellwerk auf Stelzen: Genietet wie vor 90 Jahren

FRIEDRICHSHAIN - Am 14. Oktober schließt sich die Lücke der U1 zwischen Schlesischem Tor und Warschauer Straße. Der 1902 in rotem Ziegelmauerwerk errichtete Hochbahnhof ist in alter Pracht fast fertig. Bauleiter Joachim Krause (52): „Anfang Oktober rollen die ersten Züge im Probebetrieb."

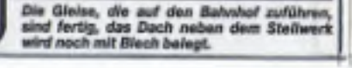
Der 1961 stillgelegte Hochbahnhof auf dem Viadukt mit 31 Bogen war in seiner Substanz noch recht gut erhalten. „Die meisten der alten Träger wurden wiederverwendet. Allerdings mußten wir zahlreiche Ziegelsteine nachfertigen lassen. Der Denkmalschutz verlangt eine originalgetreue Wiederherstellung - möglichst unter Verwendung des ursprünglichen Materials."

Abweichend vom Ur-Zustand wurden die beiden Wagenhallen für die Zugwartung (vor dem Bahnsteig) durch einen Zwischenbau verbunden.

Das Stellwerk auf vier Stahlstelzen sechs Meter über einem Gleis ist aber originalgetreu restauriert. „Wir haben an den Trägern sogar wieder die alte Nietentechnik angewandt."

Der Bahnsteig bekommt wie einst ein Blechdach. Er wird von der Warschauer Straße zugänglich sein. „Wir bauen später noch einen Behindertenaufzug von der Rudolfstraße her ein."

Die BVG wird die meisten Gewölbe vermieten. Für die beiden an der Stralauer Straße ist ein Café mit einer Glas- und Stahlfassade im Gespräch.



André (34) bohrt Löcher, damit ein Geländer neben den Gleisen befestigt werden kann.

Harry (31, l.) und Jan (32) befestigen auf einem Türmchen die Dachziegel.

Fotos: Berlin-Press

Die Gleise, die auf den Bahnhof zuführen, sind fertig, das Dach neben dem Stellwerk wird noch mit Blech belegt.

122

123

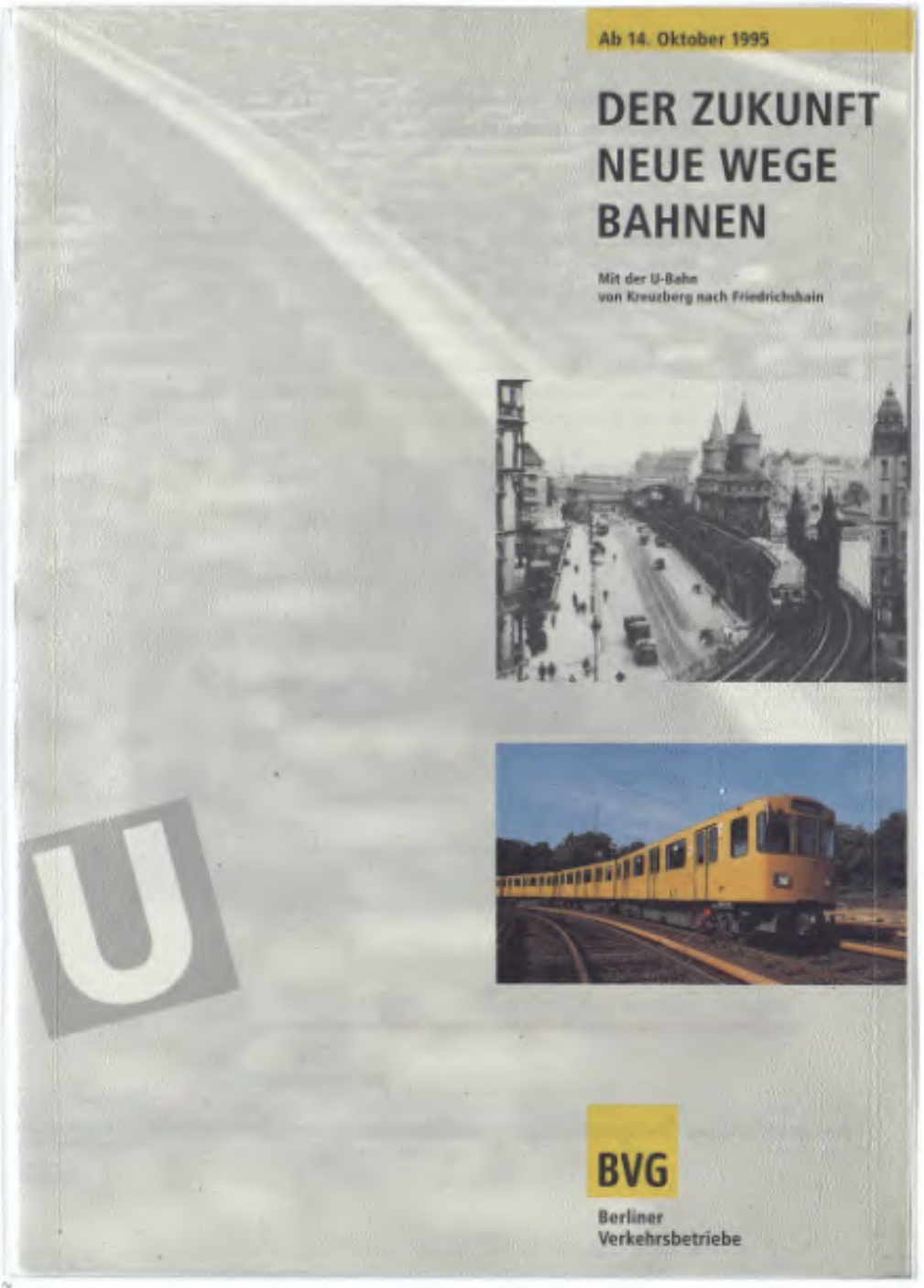
In drei Wochen fährt die U-Bahn nach Friedrichshain

Endspurt am Hochbahnhof Warschauer Straße: In der Waggon-Abstellhalle wird an den Gleisen geschuftet. Bis 14. Oktober muß alles fertig sein. Dann wird nach über 34 Jahren wieder die U 1 vom Schlesischen Tor über die Oberbaumbrücke fahren. Die Spreebrücke wird schon kommenden Freitag nach mehr als zweijähriger Renovierungszeit fertig. Baukosten für die 830 Meter Hochbahntrasse und Bahnhofs-Sanierung: 200 Millionen Mark. Foto: Bergmann

124

125

126


Ab 14. Oktober 1995
DER ZUKUNFT
NEUE WEGE
BAHNEN
Mit der U-Bahn
von Kreuzberg nach Friedrichshain
U
BVG
Berliner
Verkehrsbetriebe

127

Warschauer Straße

128

U-Bhf Warschauer Straße

129

Historisches Gedenkblatt

U 1 ab 14. Oktober über Oberbaumbrücke

Linienverlängerung 1995

U1/Tram 23

Ein Meisterwerk märkischer Backsteingotik: die Oberbaumbrücke, die von 1894 bis 1898 erbaut wurde.

130

Brücken verbinden: Der Sonderzug ist der Vorbote für die neue U-Bahn-Verbindung zwischen Kreuzberg und Friedrichshain über die Oberbaumbrücke.

131

132

Nun gibt es ihn wieder, den U-Bahnhof Warschauer Straße. Zweimal war er seit seiner Eröffnung im Jahr 1902 geschlossen: 1945 wurde in den letzten Kriegstagen die Hochbahnstrecke zerstört, aber schon im Oktober wieder in Betrieb genommen. Nach dem Mauerbau im August 1961 wurde der Bahnhof stillgelegt. Die Firma NARVA benutzte ihn als Lagerraum. Ab Sonnabend fahren von hier wieder Züge über die Oberbaumbrücke Richtung Westen. Unter deren Arkaden (links) fühlt man sich fast wie in einem klösterlichen Kreuzgang. Fotos: Günther

133

134

135

136

137

Ein Veteran mit moderner Technik

Forschender Blick auf die neue Strecke

Nicht nur die Oberbaumbrücke, auch die einzelnen Abschnitte der rund 803 Meter langen U-Bahnstrecke zwischen Warschauer Straße und Schlesischem Tor sind sehenswert.

Auf Friedrichshainer Seite ist zunächst die 340 Meter lange, 1902 fertiggestellte Gewölbeanlage zu nennen. Sie besteht aus 31 größtenteils genauesten Gewölben, auf denen unter anderem der im Stil der Neuen Sachlichkeit gebaute Bahnhof mit seiner 56 Meter langen Bahnsteighalle thront.

Zu DDR-Zeiten wurde der Anlage zwar Denkmalschutz gewährt, so daß sich der Verfall in Grenzen hielt. Dennoch hatten die Bauleute ein Riesenpensum zu leisten, um den Bahnhof, wieder auf „Hochglanz" zu bringen.

Völlig entkernt werden mußte das weithin sichtbare alte Stellwerk. Äußerlich mutet es zwar an wie aus Ur-Opas Zeiten, aber innen ist es mit modernster Technik ausgerüstet.

Zwischen Stralauer Allee und Oberbaumbrücke mußten die 120 Meter langen Stahlbrücken – die Osthafenbrücke und die Brücke über die Stralauer Allee – total erneuert werden. Sie waren nach dem Mauerbau größtenteils abgebrochen worden.

An die Oberbaumbrücke schließt sich als Verbindung zum Bahnhof Schlesisches Tor eine 230 Meter lange Stahlbrücke an. Sie bereitete den wenigsten Kummer, da sie in den zurückliegenden 34 Jahren als Kehr- bzw. Aufstellanlage fortwährend unter Betrieb stand.

Dieses Foto im U-Bahnhof Warschauer Straße entstand – wegen des Reißverschlusses – vor der Eröffnung. Derzeitig frequentieren täglich über 50 000 Fahrgäste den Bahnhof.

138

139

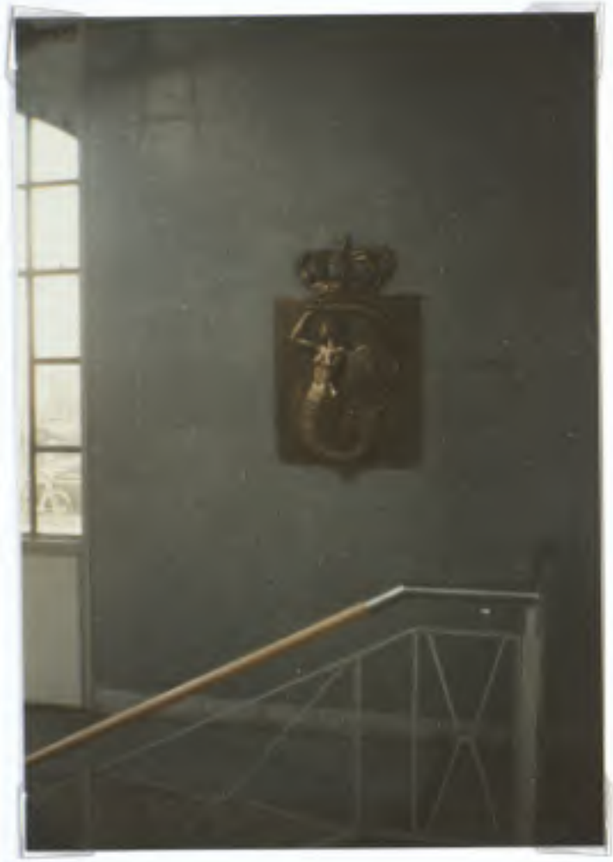
140

141

142

143

144



145

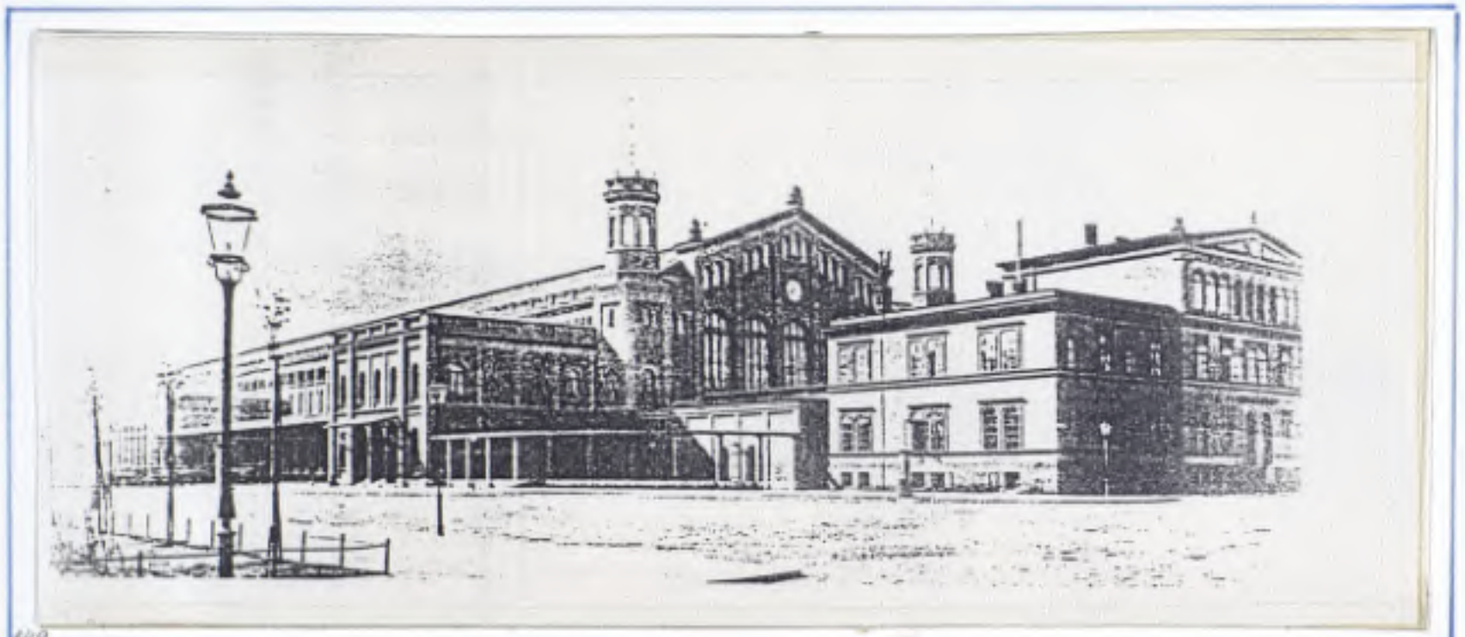
Warschauer setzte Pünktchen aufs „i“

Friedrichshain (pat). Das Wappen der polnischen Hauptstadt schmückt seit neuestem den U-Bahnhof Warschauer Straße. Der Vizepräsident von Warschau, Jerzy Lejk, hat das rot-weiße Wappen der Sirene mit dem Speer in der Hand vergangene Woche dem Präsident des Abgeordnetenhauses Herwig Haase (CDU) übergeben.

146

147

148



149

Vom Frankfurter zum Hauptbahnhof

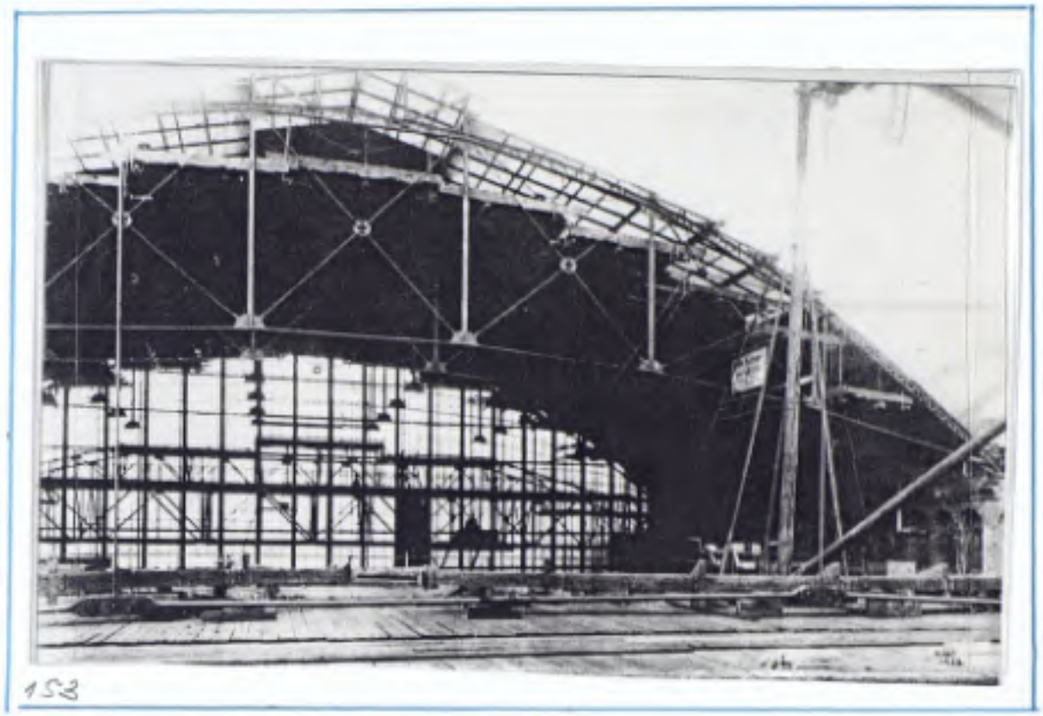
Als erster Bahnhof entstand 1841/42 der vierte Fernbahnhof Berlins - der Frankfurter Bahnhof - Später der Niederschleisch-Märkische genannt oder wie die Friedrichshainer respektlos sagten - der Niederträchtig - Merkwürdige.
1867/68 wurde der Bahnhof umgebaut. Personen- und Güterbahnhof wurden getrennt, ein neues Empfangsgebäude errichtet. Den Personenverkehr übernahm vorübergehend der Ostbahnhof am Küstriner Platz (heute Franz-Mehring Platz).
Seit 1851 schon gab es eine Verbindungsbahn zu den anderen Fernbahnhöfen Berlins. Daraus wurde die Stadtbahn. 1879-80 wurde eine zweite Bahnsteighalle für die Stadtbahn erbaut. Aus dem Schlesischen Bahnhof wurde ein Durchgangsbahnhof.
Von 1951 bis 1987 hieß er damm Ostbahnhof, und seit Dezember 1987 trägt der erneut umgebaute Bahnhof die Bezeichnung Hauptbahnhof.

150

Blick auf die Rückfront des Schlesischen Bahnhofs

um 1915

152



153

o.Neubau der Halle 1936
o.r.Rückbau der Halle 1869
u.r.Stahl-Montagebau 1869

154

155

157

o.l."Schlesischer Bahnhof" im Kyrillischer Schrift
u.l.Belegung der angrenzenden Wohnhäuser
o.r.Verständigungsprobleme mit Reichsbahnern
u.r.Belegung von Räumlichkeiten im Bahnhof

156

158

159

160

o.r.Das Gebäude des alten Ostbahnhofes am Küstriner Platz 1928
u.r.Viel Glas zwischen Wartburgwänden 1869

161

162

163

164

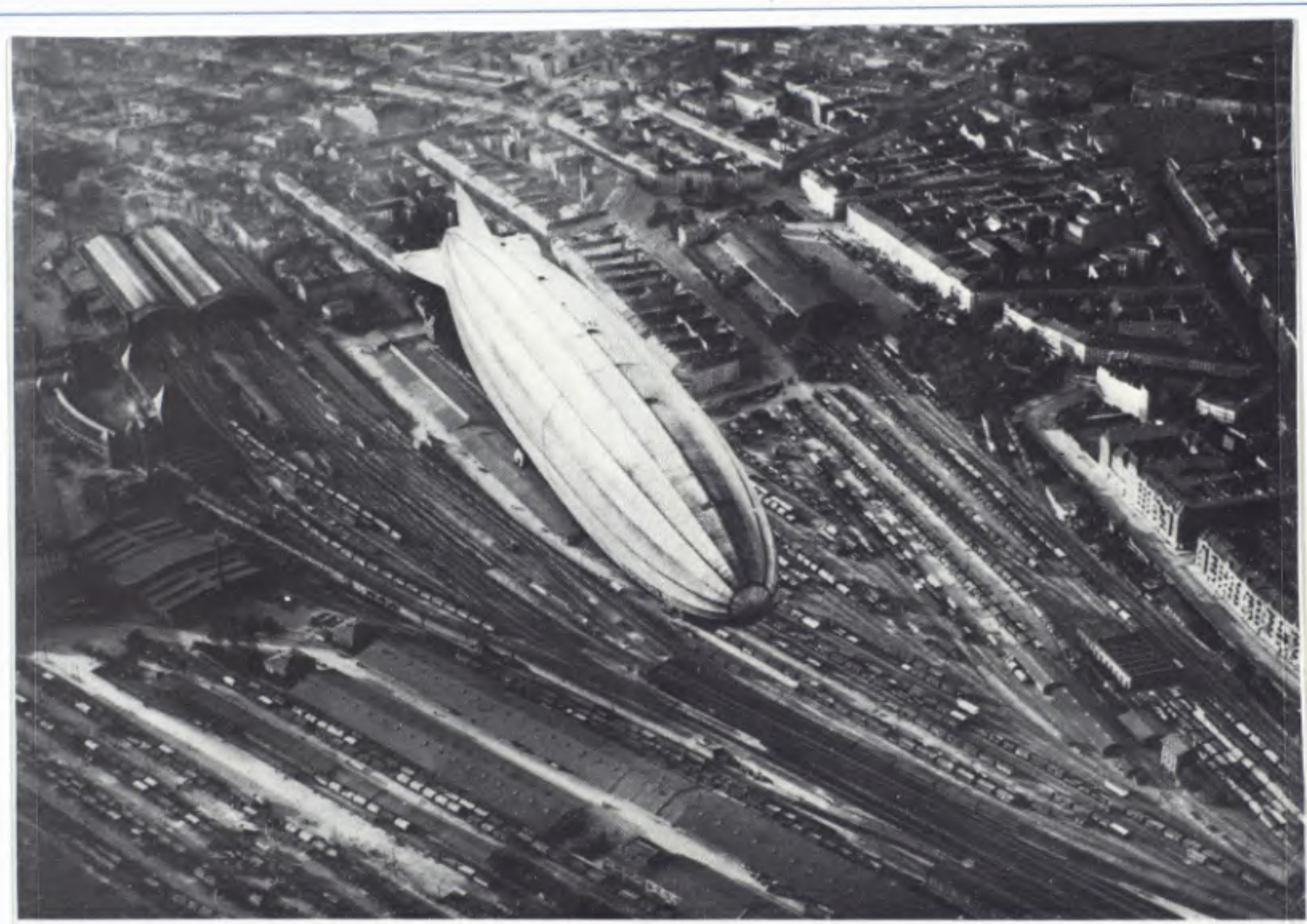
o.Sowjetischer Breitspurzug aus Moskau 1945
o.r.Gründung der neuen Empfangshalle 1985
u.r.Freiwillige Arbeitseinsätze-Subotnik genannt

Der Schlesische Bahnhof von der Seite der Breslauer Straße

165

166

167



Das Zeppelin-Luftschiff „Bodensee“ über dem Schlesischen Bahnhof

1919

169

170

171

o.l.Sprengung des Verwaltungstraktes 10.Juni 1985
u.l.Sprengung der Empfangshalle 1.August 1985
o. Reste des Verwaltungstraktes des Ostbahnhofes 1986

172

173

174

o.Unterführung der Koppenstr. Ende der 80er Jahre
o.r.Südansicht des Ostbahnhofes
u.r.Der heutige Bahnhof Berlin Hauptbahnhof

175

„Ostbahnhof" Rudolf Fischer

176

Der Schlesische Bahnhof.

177

Schlesischer Bahnhof, 1890

178

1867 wurde die Ostbahn, deren Kopfbahnhof am Küstriner Platz lag, eröffnet, zunächst nach Küstrin, später über Posen und im weiteren Ausbau über Thorn - Insterburg - Tilsit bis Memel weitergeführt. Die Frankfurter, später Niederschlesisch-Märkische Bahn genannt, eröffnete der Berliner Industrie den Zugang zum Schlesischen Kohlerevier, über die Ostbahn kamen landwirtschaftliche Produkte in die Stadt.

180

Frankfurter Eisenbahnhof um 1843

179

Alt-Berlin, Schlesischer Bahnhof

181

182

183

184

185

186

187

Senator will fünf Bahnhöfe umbenennen

BERLIN -Die Hauptstadt und ihre Bahnhöfe - eine unendliche Geschichte, in der Verkehrssenator Jürgen Klemann (CDU) jetzt ein weiteres Kapitel aufschlägt: Er möchte die fünf wichtigsten Stationen umbenennen.

Dabei hilft ihm eine „Kommission zur Anpassung von Bahnhofsbezeichnungen", die aus Vertretern von Senat, BVG und S-Bahn besteht. Besonders am Herzen liegt Klemann der Hauptbahnhof in Friedrichshain.

Klemann: „Die Bezeichnung stiftet nur Verwirrung. Der Name muß geändert werden." Seine Vorstellung: Ostbahnhof oder Friedrichshain. Parteifreunde halten auch den alten Namen Schlesischer Bahnhof (bis 1950) für denkbar.

Hauptbahnhof könnte statt dessen die neue Bezeichnung für den Lehrter Bahnhof werden. Spandau-West möchte der Senat gern in Spandau umbenennen, statt Papestraße ist Südbahnhof oder Südkreuz im Gespräch, und für den Bahnhof Gesundbrunnen der Name Nordkreuz.

188

Männchenfan Klemann

Das Ampelmännchen hat in den zurückliegenden Wochen bemerkswerte Siege an seine Fahnen heften können. So hat das Patentamt in München dem freundlichen Herrn Musterschutz erteilt. Für die traditionsreiche Herstellerfirma in Wildenfels bedeutet das: Nur sie darf diese Ampelgläser herstellen.

Auch Senator Klemann hat sich nach langem Zögern in die Schar der Ampel-Fans eingereiht. In den Ostbezirken sollen die Lichtsignalanlagen wieder mit dem traditionellen Symbol ausgestattet werden. Noch kurz zuvor hatte er auf eine entsprechende Anfrage wissen lassen: „Das Ampelmännchen Ost mit Hut genießt mit Recht viel Sympathien, während das im Westteil verwendete Piktogramm darauf verweisen kann, von der Forschungsstelle Straßen- und Verkehrswesen empfohlen ... zu werden."

189

190

191

192

193

Der sture König stiehlt Berlin die große Schau

Hauptbahnhof feiert sein 150jähriges Bestehen

Wenn Preußen nicht einen so sturen König gehabt hätte, dann wäre die erste deutsche Eisenbahn nicht in Bayern, sondern in diesem Staat gefahren. Wirtschaftsfachleute wollten Friedrich Wilhelm III. schon 1833 den Bau einer Strecke zu seinem Sommersitz mit dem Argument einreden: „Dann sind Majestät schon morgens halb neun in Potsdam!" Doch der Monarch reagierte unwirsch: „Können Sie mir mal sagen, meine Herren, was ich schon so früh dort soll?" Deshalb dauerte es noch fünf Jahre, bis sich ein schienengebundenes Ungetüm von Berlin aus in Bewegung setzte.

Doch dann ging es Schlag auf Schlag. Der Potsdamer Eisenbahn folgte die nach Eberswalde, und am 23. Oktober 1842 fuhr zum ersten Mal ein Zug nach Frankfurt an der Oder. Schon 1837 hatte sich ein für den Bau zuständiges Comitée konstituiert. Es entwarf ein Statut, in dem festgelegt war: „Die Bahn soll von Berlin, vorbei an Köpenick und über Fürstenwalde nach Frankfurt hin erbaut werden. Sie soll zur Benutzung von Transporten mit eisernen Schienen belegt und konstruiert werden. Die Gesellschaft wird die Transporte auf der Bahn durch Dampfwagen oder andere Beförderungsmittel für eigene Rechnung übernehmen."

Viermal den Namen gewechselt

Zugleich wurde der heutige Hauptbahnhof, damals Frankfurter Bahnhof, in Betrieb genommen. Ihm erging es wie etlichen Straßen in Berlin: Viermal mußte er seinen Namen wechseln. 1844, als man von Frankfurt bereits bis Liegnitz fahren konnte, erhielt er die Bezeichnung Niederschlesisch-Märkischer Bahnhof, drei Jahre später Schlesischer Bahnhof. Nach dem Zweiten Weltkrieg war diese Vokabel nicht mehr up to date, und 1951 wurden die Schilder mit „Ostbahnhof" überpinselt. Die DDR-Führung wollte den Knotenpunkt, von dem Eingeborene immer nur in Richtung Osten fahren konnten, international aufwerten, und so hieß er seit Ende 1986 Hauptbahnhof.

Traditionszug nach Frankfurt (Oder)

Seit 1985 ist der Hauptbahnhof eine der markantesten Verkehrs-Dauerbaustellen Berlins. Am 15. Dezember Dezember 1987 ging mit etlicher Verspätung der erste Bauabschnitt des neuen Empfangsgebäudes in Betrieb. Dann kam die Wende, und ab 1990 konnten nicht nur die Züge des einstigen „Transitverkehrs" auch Richtung Westen fahren. Heute ist der Hauptbahnhof End- und Durchgangsstation mehrerer InterCity-Linien. Täglich fahren hier – einschließlich der S-Bahn – fast tausend Züge ab. Nach monatelanger Rekonstruktion ist jetzt auch wieder der Westtunnel geöffnet. Er erleichtert den direkten Zugang zum Kaufhof-Warenhaus und zu mehreren Bahnsteigen.

Die Bauarbeiten werden weitergehen. An der Westseite soll ein IC-Hotel entstehen. Die Gleisanlagen Richtung Friedrichstraße sind zu elektrifizieren. Vor allem aber müssen die Fernbahnsteige verlängert werden, damit der über 400 Meter lange InterCity-Expreß (ICE) ab 1993 Platz hat.

Zum Jubiläum findet am Sonnabend in Frankfurt ein Bahnhofsfest statt. Oldtimer-Freunde können 7.38 Uhr ab Hauptbahnhof mit einem Traditionszug und preußischer Dampflokomotive P 8 in die Oderstadt reisen. (Karten auf den Bahnhöfen Zoo, Friedrichstraße, Hauptbahnhof.) **Rolf Liebold**

194

195

196

197

Westtunnel wieder offen

Am Hauptbahnhof ist die Rekonstruktion des Westtunnels jetzt abgeschlossen.

Durch die Wiedereröffnung ist der Zugang zum Kaufhof-Warenhaus und zu einigen Bahnsteigen wieder leichter. Der erneuerte Tunnel mit breiteren Treppen, Granit-Fußboden und einem fahrgastfreundlichen Wegeleitsystem soll später bis zur Ladezone des geplanten Intercity-Hotels führen. Die Rekonstruktion des gesamten Bahnhofes wird nach einer Auskunft der Reichsbahndirektion noch Jahre dauern.

198

199

200

201

BERLIN OSTBAHNHOF

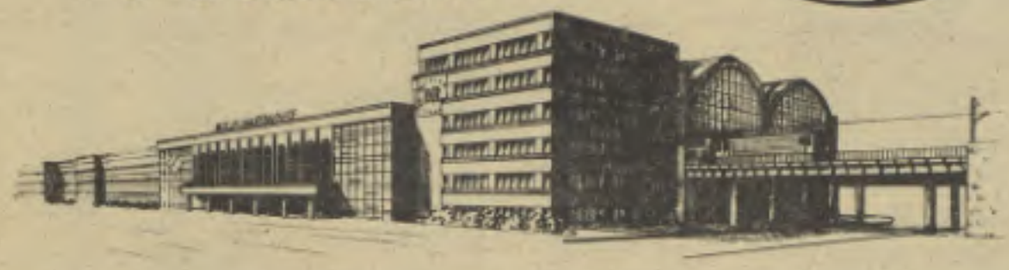
202

203

50 DR
Ausgabestempel
Nr. 0004658
500021091934
BLN OSTBF 11137 061
13.09.82
Wir haben für Sie reserviert
2
von BERLIN STADTB
nach QUEDLINBURG
Abfahrt 08.10.82
640
Abteil NICHTRAUCHER
Kl. 2
2
Platz- GANG
nummern 64 67
1,00 M
Bestell-Nr. 975 525 – VL Berlin

204

Hauptbahnhof Aktuell



BETRIEBSPARTEIORGANISATION

(204) Ag 130/3/88 M

West-Pappe ist besser für Billetts

In Berlin werden noch Opas Fahrkarten gedruckt

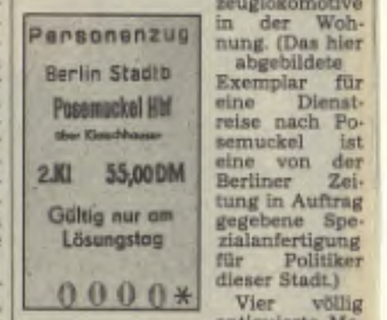
Die Fahrkarte ist 150 Jahre alt geworden. Erfunden wurde sie von einem gewissen Thomas Edmonson aus Lancaster. Das Stück farbige Pappe für Hin- oder Rücktour hat heute noch die gleiche Größe wie damals: exakt 30,5 mal 57 Millimeter. Zu Ehren ihres Schöpfers heißt sie im Eisenbahner-Deutsch die „Edmonson-Karte".

Allerdings wurden auch bei der Reichsbahn in den letzten Jahren die meisten Bahnschalter mit Computern ausgestattet. Heute tippt gewöhnlich die Dame hinter der Glasscheibe den Kundenwunsch auf ein Tastenfeld, und 20 Sekunden später spuckt der Drucker den Fahrschein aus. Der ist aus Papier, hat Querformat, und wer eine Auslands- oder sonstige größere Reise antritt, bekommt das zumeist teure Stück sogar noch in einen Umschlag geheftet. Von Fahrkarte im eigentlichen Sinne kann in diesem Falle keine Rede mehr sein.

Trotzdem ist das gute, alte Edmonson-Billett nicht totzukriegen, und es wird auch künftig seine Daseinsberechtigung behalten. Am Wriezener Bahnhof (Friedrichshain) befindet sich eine der wenigen Druckereien in Deutschland, wo derartige Exemplare noch hergestellt werden. Ulrike Lagatz, seit 16 Jahren Leiterin dieses Reichsbahn-Betriebes, erklärt, warum: „Zum Beispiel wurden 1991 auch im Osten für Nahstrecken Zonentarife eingeführt. Handarbeit geht in diesem Falle schneller als moderne Technik."

Auch Museums- und Kleinbahnen lassen in Berlin ihre Mitfahr-Berechtigungs-Zertifikate drucken. Zum Beispiel die Brockenbahn, die seit vergangenem Sommer wieder von Schierke auf den höchsten Gipfel des deutschen Nordens dampft, nachdem Ulbricht 1961 die Strecke in unmittelbarer Nachbarschaft seiner „Staatsgrenze" schließen ließ. Allerdings sind die Preise nicht mehr die alten. Zwölf Mark muß der wanderfaule Tourist inzwischen für die 14 Kilometer bezahlen.

Vereine, Betriebe und Privatpersonen können sich am Wriezener Bahnhof Fahrkarten nach eigenem Geschmack anfertigen lassen. Mindestauflage: 100 Stück. Zum Beispiel für Sonderfahrten mit Bahn-Oldtimern, aber auch für die Spielzeuglokomotive in der Wohnung. (Das hier abgebildete Exemplar für eine Dienstreise nach Posemuckel ist eine von der Berliner Zeitung in Auftrag gegebene Spezialanfertigung für Politiker dieser Stadt.)

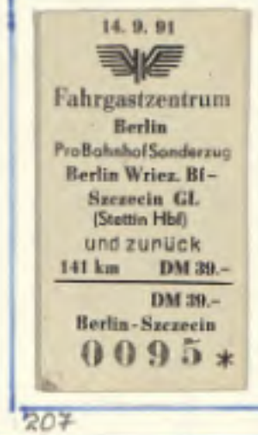


Vier völlig antiquierte Maschinen der Firma Goebel AG Darmstadt mit Flachriemen-Antrieb (keiner weiß heute mehr, wann die eigentlich gebaut worden sind) erledigen den Druck. Theoretisch könnte jedes dieser Geräte pro Schicht 20000 Billetts herstellen. Da aber alle paar Minuten die in eigener Werkstatt an sowjetischen Bleigieß-Maschinen des Typs „Rossija" hergestellten Druckzeilen gewechselt werden müssen, gibt es manchmal mehr Umrüst- als Produktionszeiten.

An den Edmonson-Arbeitsplätzen hat sich in den letzten Jahrzehnten nicht viel verändert – außer dem bedruckten Material. Chefin Lagatz: „Ich weiß nicht, wie das kommt, aber West-Pappe ist eindeutig besser als die aus dem Osten."

Rolf Liebold

206



207

208

209

210

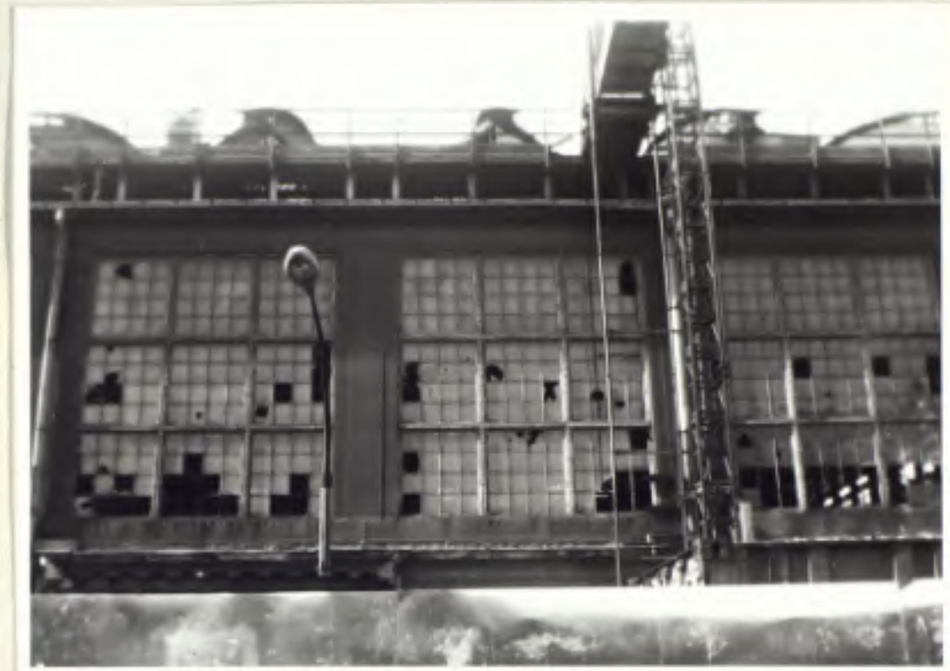
211

212

213

214

215



216

217

218

219

220

221

222

223

224

225

226

Die bewegten 150 Jahre des Berliner Hauptbahnhofes. Ausstellung zum Bahnhofs- und Streckenjubiläum Bln - Frankfurt (O).

227

228

229

Infostelle im Hauptbahnhof

Friedrichshain (sp). Die ankommenden Touristen am Berliner Hauptbahnhof werden sich freuen. Vergangene Woche wurde in der Haupthalle (Empore) eine neue Auskunftsstelle der Berlin-Touristen-Information eröffnet. Als erste Infostelle nach dem Fall der Mauer wird sie künftig den Gästen unserer Stadt einen guten und umfangreichen Service bereits am Ankunftsort bieten.

231

230

232

Bahnhofsmission im Hauptbahnhof

„Ein Rettungsanker!“

Nicht nur im Bahnhof Zoo, sondern auch am Hauptbahnhof im Bezirk Friedrichshain existiert eine Bahnhofsmission. In ihr leisten täglich Schwestern der katholischen Caritas sowie des evangelischen diakonischen Werkes Berlin-Brandenburg gemeinsam Dienst.

Die Mission bestand hier schon zu DDR-Zeiten, kümmerte sich damals vorwiegend um Reisende, die nachts gezwungen waren, viele Stunden auf einen Anschlußzug zu warten.

„Heute hat sich die Aufgabenstellung total verändert“, berichtet Hanna Luchte, die zuvor viele Jahre als Katechetin in verschiedenen Kirchengemeinden tätig war. „Immer mehr obdachlose Menschen suchen uns täglich auf, oftmals erblicken sie in uns so etwas wie den letzten Rettungsanker“, fügt sie bitter hinzu.

Auch Margarete Kranz und Margarete Grebing, zwei weitere Mitarbeiterinnen, versuchen, gemeinsam mit Hanna Luchte nach besten Kräften zu helfen. Die Hilfeleistung besteht vor allem darin, eine Unterkunft für die Obdachlosen zu beschaffen. Da werden beispielsweise Telefongespräche mit dem William-Booth-Haus, einer Einrichtung der Heilsarmee am U-Bahnhof Heidelberger Platz geführtoder mit dem Internationalen Bund für Sozialarbeit Tromsoer Straße 6 am U-Bahnhof Osloer Straße.

In der Bahnhofsmission verschließt jedoch niemand die Augen davor, daß dies stets nur eine vorübergehende Hilfe darstellt, jedoch im Grundübel selbst nichts zu ändern vermag. „Für einen reichen Staat wie Deutschland ist es einfach eine soziale Schande, daß so viele Menschen kein Dach über dem Kopf haben“, bricht es aus Hanna Luchte hervor.

Die Frauen dieser Bahnhofsmission sehen es für ihre menschliche Pflicht an, jenen die Hand zu reichen, die ihre Orientierung verloren haben.

Werner H. Krause

233

234

Cafe im Hauptbahnhof
d ist Extra
IDUNA // NOVA
GRUNDIG

235

Cafe im Hauptbahnhof

236

UPTBAHNHOF
P

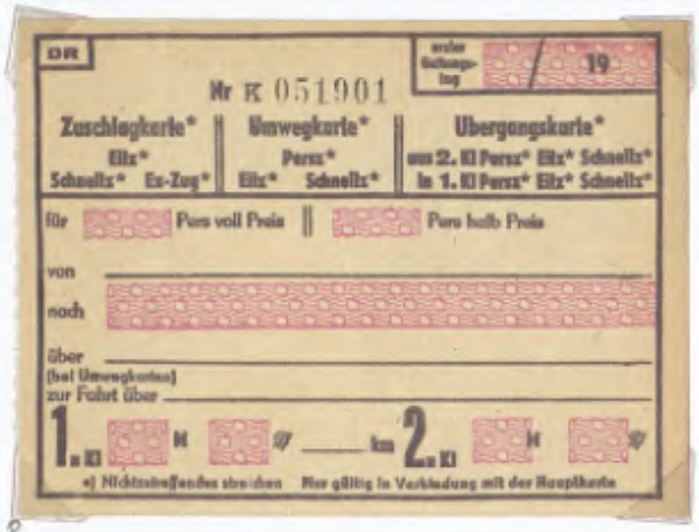
237

Deutsche Reichsbahn
Fahrkartendruckerei und-
verwaltung der Rbd Berlin

Berlin, 24.12.92
Tel: 297 21607

Sehr geehrter Herr Bothe,
Ihren Brief habe ich dankend und mit großer Bewunderung für Sie erhalten. Ich finde es ganz toll, daß Sie sich einer so mühevollen Arbeit angenommen haben, um geschichtliches zu bewahren und bin gern bereit Ihnen behilflich zu sein.
Zunächst möchte ich mich bei Ihnen entschuldigen, daß ich so spät antworte, aber die täglichen Arbeitsaufgaben halten uns ganz schön in Trapp, so daß ich nicht früher dazu kam.
Zunächst möchte ich aber noch etwas richtig stellen. Wir sind keine Druckerei des Fahrgastzentrums, sondern der Deutschen Reichsbahn. Die Führung in unserem Betrieb habe ich aufgrund der guten Zsammenarbeit mit dem Fahrgastzentrum durchgeführt.
Lieber Herr Bothe anbei erhalten Sie zwei Fotos unserer Edmonsondruckmaschine und einige Fahrkartenmuster, die auf dieser Maschine gedruckt wurden und zwei Muster von Fahrkarten, die auf einer anderen Maschine gedruckt wurden.
In der Hoffnung Ihrem Wunsch gerecht geworden zu sein, wünsche ich Ihnen viel Erfolg und für Sie persönlich alles erdeklich Gute und verbleibe mit freundlichen Grüßen

Ulrike Lagah


DR

Nr K 051901

erster Geltungstag / 19

Zuschlagkarte*	Umwegkarte*	Übergangskarte*
Eilz* Schnellz* Ex-Zug*	Perss* Eilz* Schnellz*	aus 2. Kl Perss* Eilz* Schnellz* in 1. Kl Perss* Eilz* Schnellz*

für Pers voll Preis || Pers halb Preis

von

nach

über
(bei Umwegkarten)
zur Fahrt über

1. Kl M Pf — km 2. Kl M Pf

*) Nichtzutreffendes streichen Nur gültig in Verbindung mit der Hauptkarte

238

S-BAHN — BVB

Wochenkarte Nr. 07901 (19)

Woche und Jahr

S-BAHN

von

nach

Preis M

BVB

1) 70	2) 45	3) A
4) 46	5) A	6) S

(Wegevorschrift siehe Rückseite)

Preis M 1,60

Unterschrift

M

239

240

Edmonsondruckmsschine
und in der Deutschen Reichsbahn
Fahrkartendruckerei gedruckten
Fahrkarten.

241

Edmonsondruckmaschine
und auf ihr gedruckten
Fahrkarten.

242

243

244

245

246

NICHT VERKEHR(T) WÄHLEN !

Stimmen Sie **für den umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr !**

Am 22. Oktober ist Wahl. Und trotz der Flut von Plakaten und Werbematerialien sind nur wenigen die Vorstellungen der Parteien zu bestimmten Sachfragen bekannt. Der Deutsche Bahnkunden-Verband, ein gemeinnütziger, überparteilicher und unabhängiger Zusammschluß von Fahrgästen, setzt sich für die Förderung des Bahn- und Busverkehrs ein. Wir möchten Sie mit dieser Gazette über die verkehrspolitischen Vorstellungen der im Abgeordnetenhaus vertretenen Parteien sowie unseren Zielen informieren. Wir würden uns freuen, wenn Sie bei der Abgabe ihrer Stimme auch eine Wahl zugunsten des umweltfreundlichen Bahn- und Busverkehrs treffen würden.

Gerhard J. Curth
Präsident des Deutschen Bahnkunden-Verbandes und Vorsitzender der Landesgruppe Berlin

S-Bahn Berlin: Viel erreicht ...

In Folge des zweiten Weltkrieges und der Teilung Deutschlands baute die DDR-Regierung das ostberliner Fernbahn-Netz unter Umfahrung West-Berlins aus. In West-Berlin wurde lediglich die Stadtbahnstrecke mit den sich anschließenden Verbindungen nach Wannsee und Spandau genutzt.

Diese Netzstruktur ist bis heute erhalten geblieben und ent-

Fernbahntunnel wird Bahnverkehr beschleunigen

247

Arbeitslose Ärzte helfen Obdachlosen

FRIEDRICHSHAIN - „Der Nächste, bitte!" Freundlich holt Schwester Kerstin Siebert (33) ihren Patienten Hans-Joachim Hänsel (54) in Berlins ungewöhnlichster Arztpraxis. Sie ist in der Wartehalle im Hauptbahnhof (Friedrichshain). Dort, beim DRK-Bahnhofsdienst, behandeln arbeitslose Ärzte und Schwestern Obdachlose.

„Seit Tagen tut mein rechtes Bein weh. Außerdem ist meine Wade entzündet", klagt Hänsel der Ärztin Jenny de la Torre (60). Der Mann aus Neuruppin ist seit fünf Jahren obdachlos, sein „Zuhause" sind die Bahnhöfe.

Hänsel ist einer von 12 000 registrierten Obdachlosen in der Stadt, die Dunkelziffer ist zwei- bis dreimal höher. Etwa 20 kommen täglich zur Gratis-Behandlung in das 16-Quadratmeter-Zimmer.

Jenny de la Torre hat Hänsel einen Schlafplatz in der Obdachlosen-Einrichtung Magdalenenstraße besorgt. „Die Menschen haben zu uns großes Vertrauen. Sie wissen, daß wir ihnen außer medizinischer Behandlung auch Lebenshilfe anbieten."

Jenny de la Torre kam 1976 aus Peru in die DDR, arbeitete bis 1990 als Kinderchirurgin in der Charité. Dann wurde sie arbeitslos. In Berlin sind insgesamt 1093 Ärzte ohne Job.

Die Medizin- und Technikgesellschaft (eine Hilfsorganisation Tochter der Ärztekammer) hatte die Idee, Obdachlose von arbeitslosen Medizinern betreuen zu lassen. Das Team (zwei Ärztinnen, vier Schwestern, eine Assistentin und Sekretärin) arbeitet außer im Hauptbahnhof auch im Bahnhof Lichtenberg. Das Arbeitsamt zahlt jeder monatlich 1779 Mark Lohn, weitere Kosten übernimmt der Senat. sk

Hilfe in der Wartehalle: Ärztin Jenny de la Torre (links) kümmert sich um Hans-Joachim Hänsel.

248

249

Berlin, den 28.05.95

Lieber Herr Bothe!

Zuerst möchte ich mich bei Ihnen für den netten Brief herzlich bedanken. Wie komme ich zu dieser Ehre?. Leider konnte ich nicht gleich antworten. Jetzt habe ich erst die Fotos bekommen. Ich hoffe, Sie verzeihen mir die Verspätung!.

Ich wünsche Ihnen viel Erfolg bei einer so schöne Aufgabe. Hochachtung!

Viele herzliche Grüße

De la Torre

250

2S1

2S2

2S3

254

255

Mit Plastikgeld vorm Hauptbahnhof

Tröstlich: Die Parkuhr für bargeldlos zahlende Autofahrer nimmt außer der Karte auch die herkömmlichen Münzen an...

Der Parkplatz vorm Hauptbahnhof ist um eine Attraktion reicher: Die bargeldlose Parkuhr. Der dem technischen Fortschritt verpflichtete Zeitgenosse braucht nun nicht mehr mühselig seine Taschen nach Münzen umzudrehen, sondern er schiebt das hoch in Mode stehende spezielle Plastikgeld in den dafür vorgesehenen Schlitz.

Pekuniäre Vorteile, wie sie das eher als knausrig bekannte Unternehmen Telekom dem bargeldlosen Telefonierer gewährt (zehn DM bezahlen, für zwölf telefonieren), hat der Autofahrer nicht zu erwarten. Pech außerdem: Er kann seine moderne Karte in Berlin an nur drei Stellen zum Einsatz bringen.

256

257

Aktionskünstler HA Schult startet „Bilderzirkus" in Berlin ● Seine Muse singt dazu

Marmorauto im Hauptbahnhof

In der Empfangshalle vom Hauptbahnhof: Aktionskünstler HA Schult und seine Muse Elke Koska vor dem weiß-grau marmorierten Ford Mondeo. Foto: Bergmann

Der „Aktionsbilderzirkus" von HA Schult ist in Berlin: Mitten in der Empfangshalle vom Hauptbahnhof steht seit gestern ein echter marmorierter Ford Mondeo! Dahinter das Panzerauto (allerdings nur in Pappe), auf dem Lenin 1917 die Revolution ausrief.

Vergangenen Sommer bemalte der Kölner Künstler das Ford-Mobil fürs Russische Museum in St. Petersburg. Und hievte es in einer spektakulären Aktion (KURIER berichtete) auf den leeren Sockel von Lenins Panzerauto, das geklaut worden war.

HA Schult zum KURIER: „Jetzt zeigen wir die 'Marmorne Zeit' auf deutschen Bahnhöfen. Wo sonst erreiche ich so viele Leute! In Berlin rechne ich mit knapp zwei Millionen Besuchern." Vorruheständler Bernd Krüger (58) aus Friedrichshain: „Ich finde es anregend, sich so anschaulich mit der Geschichte auseinanderzusetzen." Auch Barbara Kralke, „Chefin" vom Hauptbahnhof, ist begeistert: „Wir haben Platz, und immer wechselt das Publikum. Bei uns stieg schon eine Diskoparty mit 2500 Mann. Sonntag, 20 Uhr, führt die Studiobühne der FU im Untergeschoß Heiner Müllers ‚Philoktet' auf. Und nun das verrückte Marmorauto..."

Bis 17. 12. ist HA Schults „Fetisch Auto" im Hauptbahnhof zu bewundern. München, Hamburg, Stuttgart sind die nächsten Standorte. Wer den Künstler persönlich begegnen will: Morgen, 11 Uhr, ist offizielle Eröffnung. Walter Momper spricht, und Elke Koska, Schults schrille Muse, singt russische Lieder (Eintritt frei).

Wag.

259

258

Auf dem Dach seiner Welt

Olf Renn, der Hausherr auf dem Berliner Hauptbahnhof, ist fürs Foto einmal sich selbst aufs Dach gestiegen. In den nächsten zweieinhalb Jahren wird der Bahnhof an das ICE-Netz angekoppelt. Näheres auf Seite 5.

260

Hauptbahnhof wird erneuert

Nach fünfjähriger Pause beginnt im Oktober die zweite Ausbau-Etappe des Hauptbahnhofes. Das Skelett einer seit 1989 bestehenden Investruine wird dann abgerissen. An dieser Stelle entsteht eine Passage mit Läden und Restaurants, darüber werden ein InterCity-Hotel mit 160 Zimmern und zahlreiche Büros angesiedelt sein.

261

7 Vorführungen

Im Hauptbahnhof wird jetzt Theater gespielt

Der Russe Jerofejew (Christian Blickert) ist verzweifelt und traurig und betrunken seit Jahren. Er will eine Reise machen, die ihn durch Angst und Schmerz wieder zum Licht führen soll. So steht er auf den Gleisen, die nach Petuschki führen...

Ingo Gediga führt Regie in dem Einpersonenstück „Aus Moskau: Bürger Jerofejew". Gediga: „Eine Gestalt, ganz in der Tradition eines Dostojewski. Kühn, witzig, ja gar beißend in seinem Spott. Dieser Bürger Jerofejew hat eine Vision vom Leben in Petuschki, wo der Jasmin nie verblüht und der Vogelsang nie verstummt."

Da die Geschichte auch von einer Reise handelt, könnte der Spielort nicht passender sein: der Berliner Hauptbahnhof (Galerie in der Vorhalle). Aufführungen sind morgen, 21 Uhr, 16./17., 20.30 Uhr, 21./22., 21 Uhr, 23./24.9., 20.30 Uhr. Karten 8/10 DM an der Abendkasse.

262

263

264

265

267

Reisezentrum im Hauptbahnhof

Berlin (ur). Am 1. August wurde das neue Reisezentrum der Deutschen Reichsbahn im Hauptbahnhof an der Stralauer Allee eröffnet. Der Umbau kostete 2,5 Millionen DM. Die moderne Einrichtung bietet sowohl dem Personal optimale Arbeitsbedingungen als auch den Reisenden bestmögliche Servicemöglichkeiten. An 9 Terminals kann man nun täglich zwischen 5.15 Uhr und 22.30 Uhr Fahrkarten erwerben und Auskünfte einholen. Neben dem Reisezentrum soll bis November ein Warteraum mit 35 Plätzen eingerichtet werden.

Foto: U. Röhnert

Reisezentrum im Berliner Hauptbahnhof kostete 2,5 Millionen

266

Wir verstehen nur Bahnhof

Der Abgeordnete K. und die von ihm entdeckte Wüste in Friedrichshain

„Der Hauptbahnhof liegt nicht in der Mitte, sondern in einer Art Wüste." Diese geografisch geprägte Aussage verdanken wir (zitiert nach Berliner Zeitung vom 6. November) dem verkehrspolitischen Sprecher der CDU im Berliner Abgeordnetenhaus, Alexander Kaczmarek.

Im Zuge der der Straßenumbenennungsmanie sun folgenden Bahnhofsumbenennungsmanie soll der Hauptbahnhof laut Kaczmarek und politischer Freunde künftig wieder Schlesischer Bahnhof heißen. So wie er schon einmal hieß, als die Grenzen im Osten Deutschlands noch anders verliefen als heute und viele der dort startenden Züge tatsächlich nach Schlesien fuhren. Mit Gebietsansprüchen habe das nichts zu tun, erklärt Kaczmarek vorsorglich ein. Aber der Bahnhof habe nun einmal ab 1881 fast 70 Jahre so geheißen.

Vielleicht ist der Name „Hauptbahnhof" tatsächlich irreführend, wenn wir im neuen Jahrtausend den Regierungsbahnhof im Bezirk Tiergarten haben, für den es, wie auch für Papenstraße, schon jetzt diverse Namensänderungsvorschläge selbsternannter Experten gibt. Das wäre dann eine aus reiner Zweckmäßigkeit getroffene Entscheidung.

Aber Abqualifizierung als eine Art Wüste? Gewiß, der Gegend um den Hauptbahnhof sind die Folgen des Krieges und der Nachwendeentwicklung noch deutlich anzusehen. Der Hauptbahnhof eine Weltstadt ist er ganz gewiß nicht. Aber rundum tut sich einiges. Die Dresdner Bank hat dort ihre Berliner Zentrale eröffnet. Neue Läden sind eröffnet worden. Tausende Berliner zieht es zum benachbarten Kaufhaus. Parallel zur Sanierung der Stadtbahn wird konzentriert an der ICE-Verlängerung von Bahnhof Zoo zum Hauptbahnhof gearbeitet. Vis-à-vis vom Bahnhof ist ein Wohn- und Gewerbegebiet geplant.

Ergo: Was die wüsten Vorstellungen des Herrn Abgeordneten K. betrifft, verstehen wir nur Bahnhof. „Schlesien" und „Wüste", müssen wir folgern, passen seiner Meinung nach offenbar besser zueinander als „Haupt" und „Wüste".

Glücklicherweise gibt es Leute, zum Beispiel bei der Bahn, die sagen, sie hätten derzeit Wichtigeres zu tun, als über Umbenennungen zu grübeln. vos

Der Hauptbahnhof (Foto oben) kam erst 1987 zu seinem Namen – eine Folge des kalten Krieges und der Bestrebungen, die DDR-Hauptstadt aufzuwerten. Inzwischen regt sich auch in seiner näheren Umgebung einiges. So baute die Dresdner Bank ihre Berliner Zentrale in unmittelbarer Nachbarschaft (Foto unten).

268

Wegen Bauarbeiten hält im Hauptbahnhof ein Jahr lang nur die S-Bahn

„Berlin-Geisterbahnhof"

Mit dem Fahrplanwechsel der Bahn am 1. Juni wird der Hauptbahnhof zum Geisterbahnhof. Die Bahn beginnt mit umfassenden Bauarbeiten an den Gleisanlagen.

Der Hauptbahnhof aus der Luft: Im Mai 1998 sollen die Bauarbeiten beendet sein.

Deswegen wird der Zugverkehr mehr oder weniger komplett für ein Jahr eingestellt. Gleichzeitig wird die Investruine neben dem Bahnhof abgerissen. Momentan fahren noch täglich fünf Fernzüge – unter anderem nach Würzburg, Malmö und Krakau – und 32 Züge der Regionalbahn. Nach Beginn der Bauarbeiten soll lediglich die S-Bahn halten. Für die Regional-Expreß-Linie 1 (RE 1) wird am S-Bahnhof Warschauer Straße ein Behelfsbahnsteig gebaut. Die Fernzüge werden komplett zum Bahnhof Lichtenberg umgeleitet. Der Behelfsbahnsteig für die Regional-

Die auf der westlichen Seite des Bahnhofs befindliche Investruine wird im Rahmen der Bauarbeiten abgerissen.

Ein Blick auf die östliche Seite.

bahn soll etwa 1,6 Millionen Mark kosten (der Abriß ist schon eingerechnet).

Saniert werden muß am Hauptbahnhof vor allem ein Tunnel im östlichen Bahnhofsbereich, der baufällig ist und auch keinen Platz für eine Oberleitung hat. Dieser Tunnel dient dazu, daß Züge kreuzungsfrei zu den Gleisen kommen. Mit den Bauarbeiten soll gleichzeitig der Bahnhof vollständig elektrifiziert werden. Bislang ist es so, daß die Oberleitungen vor dem Bahnhof aufhören und Elektroloks in die Bahnhofshalle ausrollen. Herausgeschleppt werden die Maschinen dann von Dieselloks.

Im Rahmen der Bauarbeiten werden auch die Bahnsteige verlängert, damit dann auch die 400 Meter langen Intercity-Expreß-Züge künftig im Hauptbahnhof halten können.

Nach den Arbeiten, die zum Fahrplanwechsel 1998 beendet sein sollen, soll der Hauptbahnhof wieder an Bedeutung gewinnen. „Wenn die Stadtbahnstrecke zwischen Zoo und Hauptbahnhof 1998 fertiggestellt ist, werden viele Züge bis zum Hauptbahnhof fahren, dann ist hier auch wieder mehr los", versichert eine Sprecherin der Bahn. Die Gesamtkosten für das Projekt betragen etwa 53 Millionen Mark.

Was die zum Teil leerstehenden Bahnhofsgebäude betrifft, hat man nach Angaben der Bahn-Sprecherin inzwischen einige Mieter gefunden – Organisationen der Bahn. „Aber wir suchen weiter nach Mietern."

Die seit Jahren immer weiter verfallende Investruine, irgendwann sollte hier mal unter anderem ein Hotel entstehen, wird nun definitiv abgerissen, wie die Bahn-Sprecherin Marlene Schwarz gegenüber dem Wochenblatt bestätigte.

270

Parteien streiten um Bahnhofsnamen

SPD nennt CDU-Idee „dumpfdeutsch" / Neue Zentralstation soll Berlin-Mitte heißen

Um die Namen der Berliner Fernbahnhöfe ist ein Streit entbrannt. Als „dumpfdeutsch" bezeichnete die SPD den CDU-Vorschlag, den Hauptbahnhof in Schlesischer Bahnhof zurückzubenennen. Diskutiert wird auch, wie die geplanten neuen Bahnstationen Berlins heißen sollen.

„Der Hauptbahnhof liegt nicht in der Mitte, sondern in einer Art Wüste", sagt Alexander Kaczmarek, verkehrspolitischer Sprecher der CDU-Fraktion. Damit Touristen nicht länger verwirrt werden, habe der Parteitag eine Umbenennung angeregt. Neuer Name: Schlesischer Bahnhof.

„Das hat mit Gebietsansprüchen nichts zu tun", so Kaczmarek, „doch diesen Namen hat der Bahnhof nun einmal die längste Zeit getragen" – 1881 bis 1950. Von 1842 bis 1845 hieß die Station Frankfurter Bahnhof, danach bis 1881 Niederschlesisch-Märkischer Bahnhof. Um ihre Orientierung zu zeigen, taufte die DDR die Anlage 1950 Ostbahnhof. Der 1987 verliehene Name Hauptbahnhof sollte den Hauptstadt-Charakter der Ostbezirke unterstreichen.

„Völlig absurd" nennt der SPD-Abgeordnete Christian Gaebler die CDU-Idee: „Über den Namen Schlesischer Bahnhof ist die Zeit hinweggegangen. Reisende können damit noch weniger anfangen als mit der Bezeichnung Hauptbahnhof." Nach Schlesien starten dort nur ein Eurocity sowie ein Regionalzug. Auch Jutta Matuschek (PDS) sieht „keinen Handlungsbedarf". „So falsch ist der Name Hauptbahnhof gar nicht", sagt Christfried Tschepe vom Fahrgastverband IGEB. Wenn ab 1998 wieder Fernzüge über die Stadtbahn rollen, bekomme die Station ihre alte Bedeutung zurück. Bahn-Sprecherin Marlene Schwarz: „Bahnhofsnamen sind für uns im Moment kein Thema. Erst wollen wir die Bahnhöfe bauen."

Trotzdem gibt es bereits Diskussionen um den Namen der neuen Station, die unweit der Papestraße gebaut werden soll. Ideen: Südbahnhof (CDU), Berlin-Schöneberg (Bündnis 90/Die Grünen), Südkreuz.

Debattiert wird auch der Name des Großbahnhofs, der auf dem Gelände des 1959 abgerissenen Lehrter Bahnhofs entsteht. Die CDU schlagen Hauptbahnhof vor, die Bündnisgrünen Berlin-Mitte. Die Bahnplaner bleiben vorerst bei Lehrter Bahnhof. Bei der IGEB heißt das Projekt Zentralbahnhof – obwohl eine solche Bezeichnung im Deutschen „absolut unüblich" sei. Doch dieser Name wäre immer noch besser als eine frühere Senats-Idee: Lehrter Straße. go

269

Al Fazliye (34/links) und Hülya Sapsul (25) sorgen in der S-Presso-Küche am Hauptbahnhof für Imbiß-Nachschub. Foto: Hert

Sie hat, wonach Morgenmuffel sich sehnen...

BERLIN - Wenn Irmgard Schulz (41) in die S-Bahn steigt, sind ihr begehrliche Blicke sicher. Die zierliche Frau hat, wonach Morgenmuffel schmachten: zwei Thermoskannen heißen Kaffee, 30 Baguettes, Kaugummi, Cola... Im roten Anorak vom „S-Presso"-Service verkauft sie Alltagspausen. Der KURIER fuhr mit.

Um 8.31 Uhr geht's mit Kollege Bernd Pastor (32) und vollgepackten „Rolli" vom Hauptbahnhof los nach Potsdam-Stadt. Damit aus gewöhnlichen Menschen heitere Stewards werden, begann die Schicht mit zehn Minuten „Motivations-Briefing". „Mann, ich bin heut' gar nicht aus dem Bett gekommen", stöhnt ein korpulenter Kollege.

So „aufgewärmt" gelingt das Lächeln leichter. „Guten Morgen, S-Presso - die aktive Fahrgastbetreuung", ruft Kollege Pastor in den Wagen. Vorerst können sich die beiden kaum rühren. „Wir kommen nicht durch. Dann nörgeln Leute, daß unser Wagen im Weg steht", bedauert Pastor. Fast jeden Morgen steckt er fest.

Erst am Zoo wird der Gang frei. Caterine Kaas (33) aus Paris ordert sofort schwarzen Kaffee: „Sowas gibt's in Frankreich nicht", lobt sie. Bankkaufmann Uli Hahn (41) ist Stammkunde, frühstückt nicht mehr zu Hause. Ein Salamibaguette, ein Kaffee - Irmgard Schulz weiß Bescheid.

Seit März ist sie auf der S 7 zwischen Ahrensfelde und Potsdam-Stadt unterwegs. Ihre liebsten Kunden sind Touristen. Die wollen wissen, was in Potsdam sehenswert ist oder wo der Reichstag steht.

Für die Maschinenarbeiterin aus Lichtenrade ist der ABM-Job nach 15 Monaten Arbeitslosigkeit ein Glücksgriff. Alle 142 Kollegen waren mindestens ein Jahr ohne Job. Weil das zuständige Arbeitsamt V in Westteil liegt, dürfen nur Westberliner mitmachen. Vom Hilfsarbeiter bis zum Ingenieur ist alles dabei.

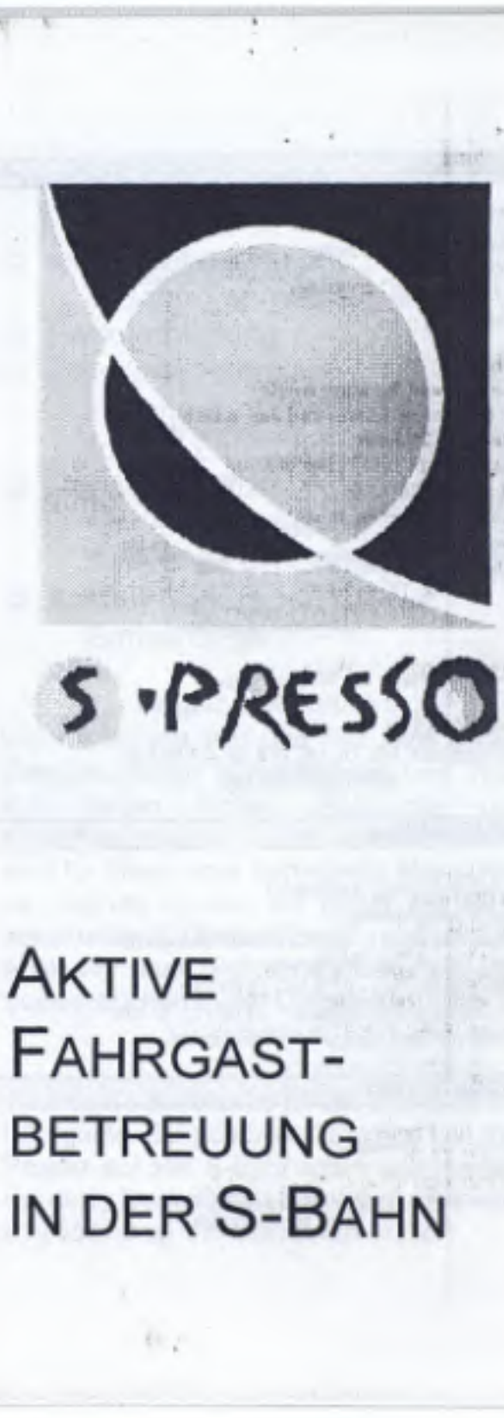
Im Unterricht trainieren die ABMler Kommunikation mit den Kunden, üben Rollenspiele. Auch an die „Freiabgabe" wird erinnert - Bedürftige sollen kostenlos essen können. Projektchefin Gabriele Bernhard: „Unsere Hauptaufgabe ist eine gute Atmosphäre." Bis.

„Ein Kaffee bitte": Irmgard Schulz schenkt Eric von Geisten (31) die heiße Stärkung aus. Der Architekt frühstückt täglich im Zug Richtung Potsdam.

Der Umsatz steigt ständig

Bis zu 16 S-Presso-Teams touren täglich zwischen Ahrensfelde und Potsdam Stadt, sind von 6.50 bis 22.10 Uhr unterwegs. Bald soll auch nachts und am Wochenende ausgeschenkt werden. Für die Ausweitung auf andere Strecken fehlen ABM-Plätze. Pro Tag verkauft S-Presso 250 bis 400 Baguettes (1,10 Mark), 60 Schusterjungen (1,50 Mark) und 750 Becher Kaffee (1,40 Mark). Der Umsatz ist seit März ständig gestiegen, deckt aber nur einen Teil der Kosten. Die Fortsetzung des zunächst auf ein Jahr befristeten ABM-Projekts ist geplant.

271



272

273

Der Hauptbahnhof hatte schon einige Namen – Wechselvolle Geschichte dokumentiert

Zwielichtige Gestalten auf dem Schlesischen Bahnhof

Unzählige Straßen und Bahn-Stationen haben seit der Wende neue Namen bekommen. Doch gerade Friedrichshain hat mit Umbenennungen schon viel länger seine Erfahrungen – seit mehr als 100 Jahren.

Friedrichshain (lip). Wer mit der U-Bahnlinie 5 vom Alexanderplatz aus in Richtung Hönow fährt, weiß vermutlich langsam selbst nicht mehr, wo er aussteigen muß, wenn er in die Warschauer Straße will. Mal hieß die Station Rathaus Friedrichshain, dann wieder Frankfurter Tor, jetzt plötzlich sagt das BVG-Personal die „Petersburger Straße" an.

Doch eine viel längere Umbenennungsarie könnte der Hauptbahnhof singen. Der trägt nämlich inzwischen seinen fünften Namen – allerdings in einem Zeitraum von 145 Jahren.

Bis nach Breslau

Belegt ist die Geschichte dieses bedeutenden Haltepunkts in dem soeben im Jaron-Verlag erschienenen Buch „Eisenbahn-Zentrum Berlin 1920–1939" von Alfred Gottwaldt.

Darin ist zu erfahren, daß der jetzige Hauptbahnhof in den Anfangsjahren der Eisenbahn „Frankfurter Bahnhof" hieß. Nach Frankfurt/Oder verkehrten die Züge von dort aus seit 1842. Doch nachdem die Strecke bis nach Breslau verlängert und ein neues Bahnhofsgebäude gebaut worden war, erhielt die Station 1869 den Namen „Niederschlesisch-Märkischer Bahnhof". Schon im Oktober 1881 bekam der Haltepunkt wieder einen neuen Namen verpaßt: „Schlesischer Bahnhof". Und so hieß er immerhin bis zum Dezember 1950. Am 1. Dezember jenes Jahres wurde er in Ostbahnhof umgetauft, und seit Mitte Dezember 1987 müssen die Reisenden am „Hauptbahnhof" aussteigen. Allerdings gibt es auf Senatsebene schon wieder neue Überlegungen. Vorschläge diesmal: „Osthahnhof" oder „Friedrichshain".

Doch Gottwaldt weiß noch viel mehr über den traditionsreichen Bahnhof zu berichten: „In den zwanziger Jahren war das Milieu am Schlesischen Bahnhof eher berüchtigt als berühmt; übervölkerte Mietskasernen und Hinterhöfe rundum, Zuwanderer und Landarbeiter aus dem armen Osten auf dem Bahnsteig, zwielichtige Gestalten auch."

Dieses Foto entstand 1930 im Schlesischen Bahnhof bei der Abfahrt eines Schnellzuges nach Polen. Es stammt aus dem Buch „Eisenbahn-Zentrum Berlin 1920–1939", ISBN-3-932202-17-1.

Streifzug durch Berlin

Nicht nur die Geschichte dieses Bahnhofes läßt Alfred Gottwaldt, Mitarbeiter des Deutschen Technikmuseums und exzellenter Kenner der Berliner Eisenbahngeschichte, in seinem Buch aufleben. Er unternimmt einen Streifzug durch das ganze Berlin der 20er und 30er Jahre, als die Stadt mit ihren großen Fernbahnhöfen wie Anhalter, Potsdamer, Lehrter und Stettiner, Görlitzer und Schlesischer Bahnhof Eisenbahnknotenpunkt war. In einer faszinierenden Fotoauswahl zeigt er, wie eng der Charakter Berlins mit seinen Bahnhöfen und Gleisanlagen verbunden war und wie stark Lokomotiven und Züge vor dem Zweiten Weltkrieg das Bild der Stadt bestimmten.

274

275

277

S-Bahn-Fest begeisterte mit Talk und Jodeleinlagen

Unikum Lotti Huber und SFB-Moderatorin Cathrin Böhme sorgten mit Talkrunden auf dem Bahnsteig 10/11 vom Hauptbahnhof für Unterhaltung. Tausende Berliner stürmten gestern zum BahnhofSfest der S-Bahn. Als Clou präsentierte S-Bahn-Chef Günter Ruppert den Neubau-S-Bahnzug der Baureihe 481. Anschließend rollte am „Festplatz" die gesamte Flotte der zur Zeit eingesetzten Fahrzeug-Baureihen vorbei. Dazu gab's Infos über den „Bauplatz Hauptbahnhof" und Jodeleinlagen von Volksmusikantin Margot Hellwig.

Foto: Kroh

276

278

279

280

Ruine am Hauptbahnhof fällt der Abrißbirne zum Opfer

Stahlbeton-Skelett weicht Büros und Hotelzimmern

FRIEDRICHSHAIN

Das Ende der Rohbau-Ruine am Hauptbahnhof ist in Sicht. „In den letzten drei Monaten dieses Jahres wollen wir das Gebäude abreißen", meldet Marlene Schwarz, Sprecherin der Deutschen Bahn (DB). Was einmal der „Staatsbahnhof" der DDR werden sollte, weicht 1998 einem Neubau für Büros und Hotelzimmer.

Eigentlich sollte der Westteil des Hauptbahnhofs Mitropa-Gastronomie aufnehmen, außerdem repräsentative Räume für den Empfang von DDR-Staatsgästen. Die politische Wende vor sieben Jahren machte den Planern einen Strich durch die Rechnung – ein „großer Bahnhof" wurde nicht mehr gebraucht. Der zweite Bauabschnitt der 1987 eröffneten

Anzeige

Gesundheit. Für alle !

Medizin darf kein Luxus werden

Auftakt zur Infotour des DGB in Berlin, Rotes Rathaus

10. April 1997 14.00–16.00 Uhr

DGB, Landesbezirk Berlin-Brandenburg

DGB

Station war überflüssig, die Reichsbahn stellte die Arbeiten ein.

Seitdem verrottet das Stahlbeton-Skelett an der Koppenstraße. Für das anfangs geplante Intercity-Hotel erwies sich der Bau als ungeeignet. Dem Senat, der am Hauptbahnhof 1 200 Wohnungen und 10 000 Arbeitsplätze ansiedeln will, paßt die DDR-Altlast nicht ins Konzept.

Schon 1995 sollte sie verschwinden – doch die Ruine blieb stehen, weil realisierbare Ideen für die Zukunft fehlten. Aber das hat sich geändert, versichert Bahn-Sprecherin Schwarz: „In der ersten Jahreshälfte 1998 beginnt der Neubau. Geplant sind Räume für Büros und Dienstleistungen sowie ein Hotel. Die Gespräche mit Investoren laufen."

Die Zeit drängt, denn das Gebäude soll zugleich einen wichtigen Zugang zu den neuen Fernbahnsteigen aufnehmen. Vom kommenden Jahr an soll der Intercity Express (ICE) an den Plattformen halten, die bis dahin auf 400 Meter verlängert werden.

Bereits im Juni nimmt die DB das östliche Vorfeld des Hauptbahnhofs in Angriff. Dort müssen die Gleise komplett saniert werden. Auch die elektrischen Oberleitungen werden neu gebaut. „Unsere Service-Einrichtungen und das Reisezentrum bleiben geöffnet", versichert Schwarz.

Wie berichtet, werden jedoch sämtliche Fern- und Regionalzüge vom 1. Juni an verbannt – ein Jahr lang. Der Regionalexpreß (RE) nach Schwedt beginnt dann in Lichtenberg. Für den RE nach Frankfurt (Oder) und Cottbus wird an der Warschauer Straße ein Behelfsbahnsteig errichtet. „Dort entstehen zwei Wartehäuschen, eine Notrufsäule und Fahrkartenautomaten. Eine überdachte Treppe führt zur Warschauer-Brücke", so die DB-Sprecherin.

Neu: An dem provisorischen Bahnhof startet auch die Regionalbahnlinie 22 zum Flughafen Schönefeld, nach Potsdam-Pirschheide und Werder. Wie zu Zeiten der „Sputnik-Züge" wird der Außenring dann wieder direkt von der Berliner Mitte aus erreichbar sein.

Der Bahnhof hat in seiner 155jährigen Geschichte schon etliche Umbauten und Erweiterungen, auch Umbenennungen erlebt. Während des Zweiten Weltkriegs waren das Empfangsgebäude und die Glasdächer der Hallenschiffe stark zerstört worden. Nach Kriegsende wurden sie nur auf einfache Weise wiederhergestellt. Damals hieß die Haltestation noch Schlesischer Bahnhof, ab Dezember 1950 wurde sie in Ostbahnhof umbenannt. 1987 gab die Deutsche Reichsbahn der damaligen DDR der traditionsreichen alten Station wieder einen neuen Namen: Hauptbahnhof.

Peter Neumann

281

282

283

Bild oben: Platz für mehr Schienen am Hauptbahnhof. Am Westkopf wird das Gleisfeld im Rahmen der Stadtbahnsanierung erweitert. Für den Halt des ICE werden die Bahnsteige A, B und C auf 400 Meter verlängert. Über eine Milliarde Mark investiert das DB Projekt Knoten Berlin im Auftrag der Deutschen Bahn in Bögen, Brücken und Bahnhöfe entlang der Ost-West-Trasse. Foto: A. Muhs

284

Hauptbahnhof für ein Jahr nur S-Bahn-Station

BERLIN – Der Countdown läuft: In zehn Tagen springen im Hauptbahnhof (Friedrichshain) die Signale für alle Fern- und Regionalzüge auf Rot. Weil ab 1. Juni ein Jahr lang die Gleise saniert und die Bahnsteige verlängert werden, müssen rund 5000 Fahrgäste täglich auf andere Bahnhöfe ausweichen. Nur die S-Bahn rollt weiter durch den „Haltepunkt Hauptbahnhof."

„Wir machen den Hauptbahnhof für den ICE fit", sagt Bahn-Sprecherin Claudia Ruttmann (40). Ab Mai '98 sollen die „Silberpfeile" der Bahn vom Hauptbahnhof über die Stadtbahn zum Zoo und weiter Richtung Hannover rollen. Umgekehrt geht's vom Hauptbahnhof in die neue ICE-Wartungshalle in Rummelsburg (ist bereits im Bau).

Dafür werden die Fernbahngleise von 230 auf 400 Meter verlängert, elektrische Oberleitungen gespannt und das Gleisbett saniert. Die Bauarbeiten sind Teil der seit September '94 laufenden, eine Milliarde Mark teuren Stadtbahn-Sanierung. Neben der S-Bahn läuft auch der Betrieb in der Halle weiter. Reisezentrum und Geschäfte bleiben geöffnet.

Hier starten ab 1. Juni die Fern- und Regionalzüge: Alle drei Züge nach Polen und der Nachtzug nach Malmö in Schweden starten in Lichtenberg und kommen dort auch an. Auch der Regionalexpreß RE 3 nach Schwedt fährt ab Lichtenberg. Der Bahnhof Warschauer Straße ist für den Regionalexpreß RE 1 Ost nach Frankfurt (Oder) und Cottbus neue Start- und Endstation – außerdem für die Regionalbahn RB 22 nach Werder. Im Bahnhof Warschauer Straße wird dafür derzeit für rund zwei Millionen Mark ein provisorischer Bahnsteig gebaut. .sk

285

286

287

288

289

Blick von der Warschauerbrücke
in Richtung Hauptbahnhof

290

291

292

Blick von der Warschauerbrücke
in Richtung Ostkreuz

293

294

295

Gute Übersicht: Fahrgäste können sich vor diesen Tafeln für eine der Treppen entscheiden, die zu den Bahnsteigen führen.

296

Blumen fehlen selten: Ein „Markenzeichen" der freundlichen Fahrkartenverkäuferin Marlis Frohberg.

298

297

299

300

301

302

Immer einen Zug im Visier: Blick von der Warschauer Brücke auf Gleis 3 des S-Bahnhofs, wo Züge Richtung Alex abfahren.

303

Seit zehn Jahren S-Bahnerin: Christiane Pohl ist eine der Aufsichten im Bahnhof Warschauer Straße.

305

304

306

Neue S-Bahn: Supersanft!

BERLIN - „Sie sieht modern aus, ist leise und wunderbar! Mit einem Wort - die neue S-Bahn ist einfach Klasse!" So schwärmte Jürgen Kuhnke (44) aus Hohenschönhausen über den rubinrot-gelben Zug der Baureihe 481, der gestern erstmalig mit Passagieren durch Berlin brauste.

Die Bahn mit der gewölbten Frontscheibe startete pünktlich um 11.34 Uhr zu ihrer Jungfernfahrt: vom Bahnhof Warschauer Straße bis nach Charlottenburg. Als erste Fahrerin durfte Sabine Lorenz (32) am High-Tech-Führerstand stehen.

Der Blick von einem bis zum anderen Ende zweier Wagen der neuen S-Bahn. Das Fehlen der Trennwand macht ihn möglich. Viel Platz, viel Komfort - die Fahrgäste waren von dem Superzug begeistert.

Zugführerin Sabine Lorenz (32) aus Hellersdorf: Sie durfte als erste die neue S-Bahn fahren. Fotos: Uhlemann

„Der neue Zug ist einfacher zu bedienen als seine Vorgänger", sagte die Hellersdorferin, seit 11 Jahren bei der S-Bahn. „Störungen werden über einen Monitor angezeigt, der Computer gibt sofort den Fehler an."

Einer der ersten Fahrgäste war auch der Regierende Bürgermeister. In der Aufregung vergaß Eberhard Diepgen auf einmal, warum er auf dem Bahnhof Jannowitzbrücke stand. S-Bahn-Chef Axel Nawrocki mußte ihm die Antwort („Na, wegen der Neuen!") ins Ohr flüstern, bevor beide mit der Bahn zum Bahnhof Zoo fuhren.

Als der Superzug (Hochstgeschwindigkeit 100 km/h) in Friedrichsfelde einrollte, trat plötzlich Roxanne Buckmann (31) aus Lichtenberg erschrocken zur Seite. „Das gibt's doch nicht, ich bin bei der Premierenfahrt dabei!" jubelte sie, setzte sich auf eine der türkis gepolsterten Bänke. „Die großen Wagen, die sanfte Fahrt, ich bin begeistert."

Drei Wochen sollen die Berliner Viertelzüge (je zwei Wagen) zwischen Erkner und Ostkreuz (S 3) sowie Westkreuz und Wartenberg (S 75) testen. Sind sie zufrieden, werden von der neuen S-Bahn 500 Züge für 2,1 Milliarden Mark gebaut. ak

307

Neue S-Bahn: Erste Fahrt von der „Warschauer Straße"

Mehr Sicherheit für Fahrgäste

Großes Gedränge herrschte auf dem Bahnhof Warschauer Straße. Grund: Die neue S-Bahn BR 481 startete zur ersten Fahrt.

Friedrichshain (lt). Selbst der Regierende Bürgermeister Eberhard Diepgen (CDU) zwängte sich in den überfüllten Zug. „Weil ich ein fürchterlich neugieriger Mensch bin", begründet er selbst. Sofort ins Auge fällt, daß man in dem neuen Zug von Wagen zu Wagen durchgehen kann. „Die Sicherheit soll damit ebenso erhöht werden wie durch die Notrufsprechstellen an den Türen, die Notschalter im Sitzbereich und die gute Sicht nach allen Seiten. Die Türen lassen sich während der Fahrt von innen nicht mehr öffnen. Auch in punkto Umweltfreundlichkeit und Wirtschaftlichkeit haben sich die Hersteller DWA Ammendorf und ADtranz Hennigsdorf einiges einfallen lassen. Die Züge werden in Stahlleichtbauweise hergestellt und mit Drehstrom-Asynchronmotoren angetrieben. Die BR 481 wird in den kommenden drei Monaten im Fahrgastbetrieb getestet. Bis zum Jahr 2000 sollen dann 500 davon in Berlin im Einsatz sein. 2,1 Milliarden Mark wird das kosten. Diepgen sieht das Geld gut angelegt, da „wir in der Region ein Verkehrszentrum sind und als solches neue Techniken auch verkaufen wollen". Dazu muß die BR 481 den Test in der Praxis aber erst mal bestehen.

Auch der Weihnachtsmann begrüßte die neuen Wagen F.:Teiche

308

Die neue S-Bahn – testen Sie mal

Noch mehrere Wochen in der Erprobung

Wenn Chronisten einmal die Geschichte des S-Bahnhofs Warschauer Straße schreiben, dann vergessen sie hoffentlich nicht zu erwähnen, daß von hier am 11. Dezember 1996 die lange erwartete Baureihe 481 ihren ersten fahrplanmäßigen Einsatz startete. Seit dem Sommer wurden die ersten zehn Vierteltäge dieses modernen, fahrgastfreundlichen, technisch komfortablen und sicheren Fahrzeugtyps in der sogenannten Leererprobung getestet.

Anfang Dezember erhielt die BR 481 ihre Zulassung für den Einsatz mit Passagieren. Die Freude bei der S-Bahn Berlin GmbH war groß, aber auch beim Hersteller, dem Konsortium DWA/Adtranz Deutschland.

Der Premiere zwischen Warschauer Straße und Charlottenburg folgt die zwölfwöchige Erprobung im fahrplanmäßigen Einsatz. In dieser Zeit kann jeder die neuen Fahrzeuge testen, zum Beispiel am kommenden Sonnabend des ganzen Tag lang auf der Strecke Wartenberg-Westkreuz und am Sonntag zwischen Lichtenberg und Charlottenburg.

Besonders erfreut werden die Passagiere sicherlich über die breiten Doppelschwenktüren sein. Das Ein- und Aussteigen wird bequemer. Neu ist auch die Möglichkeit, von einem Wagen in den anderen zu wechseln – vielleicht läßt sich da ja noch ein Sitzplatz ergattern.

Anerkennenswert ist das Sicherheitskonzept, der Schutz vor unliebsamen Überraschungen. An den Türen sind die Notrufsprechstellen untergebracht, und in den Sitzbereichen findet der Fahrgast Notschalter. Beruhigend kann in unübersichtlichen Situationen auch die Sichtverbindung zum Fahrer wirken.

Start an der Warschauer Straße: Mit dem Weihnachtsmann vor der neuen Baureihe 481 (von rechts nach links) der technische Geschäftsführer der S-Bahn Berlin GmbH, Günter Ruppert, Adtranz-Geschäftsführer Werner Rauer und der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Waggonbau AG, Peter Witt.

Die Erprobungszeit soll nach dem Wunsch der S-Bahn Berlin GmbH u. a. der Meinungsbildung dienen. Liebe Leser – das ist eine Aufforderung auch an Sie! Ist die 1. Klasse nötig, was sicherlich nicht nur aus dem eigenen Blickwinkel zu entscheiden ist? Wie informativ sind die Fahrgast-Informationssysteme? Ist die Inneneinrichtung stabil genug? Sind die Haltestangen sinnvoll angeordnet? Funktionieren Heizung und Belüftung ordentlich? Wurden Fenster, die sich öffnen lassen, und andere, die immer geschlossen bleiben, günstig kombiniert?

Es ist durchaus möglich, daß Sie in einem der neuen Züge von Mitarbeitern der Abteilung Marketing befragt werden.

309

310

Richtung Cottbus
Richtung Werder (Havel)

312

Richtung Cottbus
Richtung Werder (Havel)

311

313

314

315

oben: S-Bahnhof Storkower Str.
Eingang Eldenaer Straße
links: S-Bahnhof Warschauer Str.

316

Der Bahnhof Ostkreuz präsentiert sich so wenig attraktiv wie seine Umgebung. Dies ist auf sein ehrwürdiges Alter zurückzuführen, aber auch auf die Tatsache, daß es keine deutsche Staatsmacht in den letzten achtzig Jahren fertigbrachte, hier viel zu modernisieren.

Anno 1871 wurde die östliche Berliner Ringbahn für den Personenverkehr freigegeben. Seither wird am Ostkreuz umgestiegen. Die Station hatte allerdings damals noch einen anderen Namen: Stralau-Rummelsburg. Wer heute von einem Bahnsteig zum anderen oder gar zum Ausgang will, der muß treppauf, treppab steigen, verwinkelte Pfade passieren.

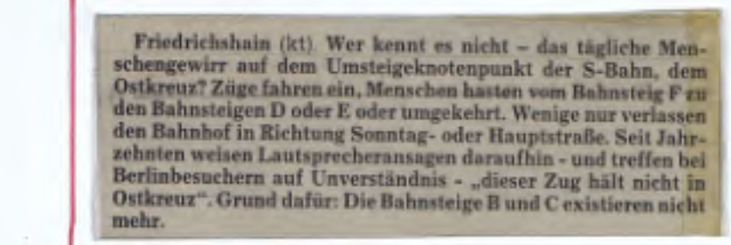
Trotzdem stellt der Bahnhof den wichtigsten Umsteigepunkt von S-Bahn zu S-Bahn im Berliner Osten dar. Täglich fahren hier etwa 1500 Züge ab. Im Berufsverkehr begegnen sich 80000 Fahrgäste. Irgendwann, so versprechen Reichsbahn und Senat, soll er doch noch mal umgebaut werden. Aber keiner weiß, wer das bezahlen soll.

318

317

319

320



Friedrichshain (kt). **Wer kennt es nicht – das tägliche Menschengewirr auf dem Umsteigeknotenpunkt der S-Bahn, dem Ostkreuz? Züge fahren ein, Menschen hasten vom Bahnsteig F zu den Bahnsteigen D oder E oder umgekehrt. Wenige nur verlassen den Bahnhof in Richtung Sonntag- oder Hauptstraße. Seit Jahrzehnten weisen Lautsprecheransagen daraufhin - und treffen bei Berlinbesuchern auf Unverständnis - „dieser Zug hält nicht in Ostkreuz". Grund dafür: Die Bahnsteige B und C existieren nicht mehr.**

322

Hintergrund

1842 Die ersten Lokomotiven rollen von der preußischen Metropole in Richtung Frankfurt/Oder. Es ensteht die Station Rummelsburg der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. Wenig später halten hier auch die Züge der Ostbahn nach Küstrin.

1871 Der erste Abschnitt der Ringbahn zwischen Moabit und Schöneberg eingeweiht; sie verläuft noch quer zu den Linden.

1882 Das Ostkreuz, noch unter dem Namen Stralau-Rummelsburg, wird Umsteigebahnhof als die Stadtbahn nach Charlottenburg ihren Betrieb aufnimmt.

1900 Der Bahnhof erhält seine jetzige Form.

1933 Der Bahnhof erhält den Namen „Ostkreuz". Im Krieg werden Teile der Anlage zerstört, darunter auch ein Abfertigungsgebäude.

321

(R)Ostkreuz wird nicht saniert

Umbau des Verkehrsknotens beginnt voraussichtlich erst 1999

FRIEDRICHSHAIN/LICHTENBERG

Bereits zu DDR-Zeiten sollte der Bahnhof Ostkreuz saniert werden. Die Station ist der marodeste aller Berliner S-Bahnhöfe. Doch wegen knapper Kassen bleibt vorerst bis 1999 alles wie es ist.

Fahrgäste, die am Ostkreuz ein-, aus- oder umsteigen, haben es schwer: Treppen rauf, Treppen runter. Stufen sind ausgetreten, Kanten bröckig, Stahlkonstruktionen verrostet. Der Zahn einer langen Zeit nagte gründlich.

Schon früher kein Geld

Ostkreuz ist einer der ältesten Bahnhöfe Berlins – und so sieht er auch aus. Als 1842 die ersten Lokomotiven von Preußens Metropole nach Frankfurt an der Oder schnauften, entstand hier die Station Rummelsburg der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. Später hielten auch die Züge der Ostbahn nach Küstrin. 1871 wurde die Ringbahn auf ihrem ersten Abschnitt zwischen Moabit und Schöneberg eingeweiht, die auch heute noch quer zu den Linien im „Erdgeschoß" verläuft. Als 1882 die Stadtbahn nach Charlottenburg in Betrieb ging, wurde Ostkreuz (damals noch: Stralau-Rummelsburg) Umsteigebahnhof.

Seine jetzige Form erhielt der Bahnhof um die Jahrhundertwende. Ostkreuz heißt er seit 1933. Einst existierte hier auch ein Abfertigungsgebäude, doch das wurde am Ende des Zweiten Weltkrieges zerstört.

Schon zu DDR-Zeiten sollte der Bahnhof generalsaniert werden. Dabei war vorgesehen, in der unteren Ebene Richtungsverkehr einzuführen: Züge gen Osten (Köpenick und Lichtenberg) hätten dann generell an demselben Bahnsteig halten können, jene zur Friedrichstraße am anderen Perron. Doch der Plan scheiterte am fehlenden Geld.

Nach der Wiedervereinigung wurden die Projekte aus der Schublade geholt. Die Umbauarbeiten sollten im vorigen Jahr beginnen. Nun steht fest: Ostkreuz bleibt auch bis zur Jahrtausendwende ein riesiger Schand- und Rostfleck. „Ostkreuz hat mit Abstand den schlechtesten Zustand aller Berliner S-Bahnhöfe", bekräftigt Günter Ruppert, Geschäftsführer der S-Bahn GmbH. Doch die Baupläne würden nicht in seinem Unternehmen gemacht, sondern bei der „Muttergesellschaft" Deutsche Bahn AG. Ruppert: „Aus Sicht nicht nur des Fahrgastes, sondern auch des Betreibers ist die Erneuerung dringlich." Laut Rainer Giesel, Verkehrssprecher der CDU im Abgeordnetenhaus, steht der Bahnhof Ostkreuz „nur noch aus alter Gewohnheit". Sonst wäre er längst zusammengefallen.

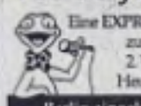
Steht aus Gewohnheit

Die abermalige Kürzung der Investitionen für den Ausbau der Berliner S-Bahn-Strecken um 1,37 Milliarden Mark durch den Bund sei maßgebend, daß hier nicht saniert und umgebaut werden kann, so Michael Cramer, Verkehrssprecher von Bündnis 90/Grünen im Berliner Parlament. Als Folge könne auch der Bahnhof Warschauer Straße nicht rekonstruiert werden. Und solange dies nicht geschehe, sei es unmöglich, die U 1 vom traditionellen Endpunkt Warschauer Brücke bis zu den Bahnsteigen der S-Bahn weiterzuführen, wie dies der Senat vorhatte. Cramer: „Eine abwartende Situation." Der grüne Streiter argwöhnt obendrein, Stadtplaner schöben das Ostkreuz-Problem wegen einer Stadtautobahn an dieser Lage immer wieder vor sich her.

Rolf Liebold

Anzeige

Vor 50 Jahren



Eine EXPRESSO-Serie zum Ende des 2. Weltkrieges. Heute 8.40 Uhr:

Berlin eingekesselt: erbitterte Straßenschlachten.

HUNDERT6

Wacher. Schneller. Näher dran.

323

Der Bahnhof Ostkreuz hat eine Verjüngungskur dringend nötig. Foto: Studré

Ostkreuz bleibt marode

Bahn argumentiert mit Denkmalschutz / Grüne: Autobahn blockiert Pläne

Der Umbau des S-Bahnhofs Ostkreuz kommt nicht in Gang. Die Deutsche Bahn verweist darauf, daß der Senat große Teile der maroden Anlage unter Denkmalschutz gestellt hat. Michael Cramer (Bündnis 90/Grüne) sieht die Schuldigen woanders. Der Plan, die Autobahn A 100 über das Stationsgelände zu führen, blockiere die Sanierung des Bahnhofs.

Mehr als hunderttausend Reisende tummeln sich täglich auf den angejahrten Treppen und Bahnsteigen des Ostkreuzes. 1 348 S-Bahn-Züge halten Tag für Tag am Bahnhof Ostkreuz an – und es werden immer mehr. „Im August wird es auf den Ringlinien S 8 und S 10 Umstellungen geben. Dann erhöht sich die Zahl der täglichen Züge auf diesen beiden Strecken von 363 auf 425", sagt S-Bahn-Sprecher Gottfried Köhler.

1900/01 wurde das Ostkreuz, bis 1933 „Stralau-Rummelsburg", angelegt. Bis heute hat sich diesen Knotenpunkt kaum verändert. Seit Jahrzehnten ist von einer Erneuerung die Rede. 1990 kündigte der Senat den Baubeginn an, ein Vorentwurf war für 1996 geplant. Doch nun ist eine weitere Verzögerung in Sicht.

Die aktuelle Berliner Denkmalliste, nach dem Mitte 1995 in Kraft getretenen Landes-Denkmalschutzgesetz neu erstellt, führt auch den Bahnhof Ostkreuz auf. Dächer, Säulen, Brücken der Station dürfen ohne Zustimmung der Denkmalpfleger weder verändert noch abgerissen werden.

Michael Cramer, verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, sieht ein anderes Hemmnis: die Autobahn A 100, die vom geplanten Dreieck Neukölln über die Spree nach Norden führen soll. Senatsplanungen sehen vor, die sechsspurige Schnellstraße in einem doppelstöckigen Tunnel unter dem Ost-West-Bahnsteig hindurchzuführen. „Damit wurde dem Ostkreuz, ähnlich der S-Bahn-Lücke Neukölln-Treptower Park, ein mittlerweile fünfjähriger Baustopp verordnet", so Michael Cramer, „außerdem müssen für die Autobahn beim Ostkreuz-Umbau Vorleistungen in dreistelliger Millionenhöhe getätigt werden, die Bonn nicht bezahlen will und Berlin nicht bezahlen kann".

Sabine Wolff, Sprecherin von Verkehrssenator Jürgen Klemann (CDU), weist die Kritik zurück. „Unsinn", kontert sie, „die Autobahnpläne gefährden den Umbau nicht."

Doch Cramer bleibt dabei: „Wer einen der letzten Bahnhöfe aus der Gründerzeit, den Lehrter Stadtbahnhof, für den Tiergartentunnel abreißt, dem glaubt niemand, daß er am Ostkreuz plötzlich den Denkmalschutz entdeckt." **Peter Neumann**

324

325

Dem Ostkreuz 5000 Lichter aufgesteckt

Eine vorweihnachtliche Erleuchtung

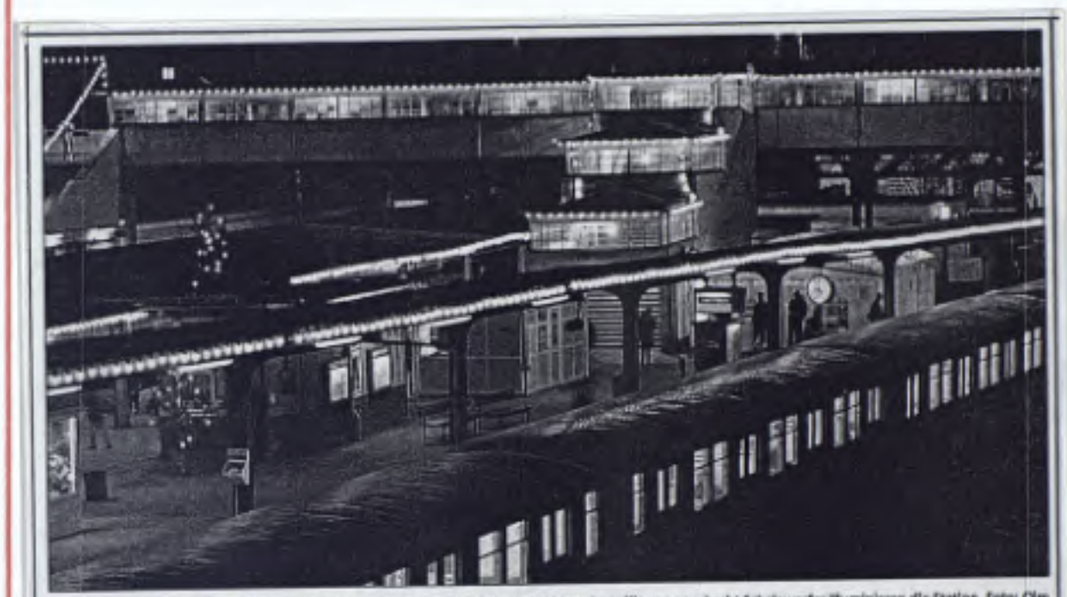
Für den einen ist das Ostkreuz ein Problembahnhof, ein anderer fühlt sich dort von einem Hauch Technikromantik umweht. Fest steht, daß er Berlins meistfrequentierter S-Bahnhof ist. Über eine halbe Million Menschen kommen täglich mit ihm in Berührung, 100 000 steigen ein, aus oder um.

Schon seit den Tagen vor dem 1. Advent erstrahlt das Kreuz mit seinen überdachten Bahnsteigen, Brücken und Treppen im Lichte von 5000 kleinen Lampen, vereint zu Lichterketten von insgesamt 1500 Metern Länge.

Auch der nahegelegene Wasserturm mit seiner „preußischen Pickelhaube" wird in den langen dunklen Stunden des Dezembers und der ersten Januartage von außen beleuchtet.

Die S-Bahn Berlin GmbH und die Bewag hatten gemeinsam diese Idee. Der mehr als 100 Jahre alte Bahnhof wird damit freundlicher gestaltet, und die Fahrgäste können, wie der Marketing-Chef der -Bahn, Dr. Wilfried Kramer, es erhofft, „Altbekanntes und Gewohntes auf andere Art erleben". Die Beweg übernahm die Installation und beteiligt sich an den Kosten.

326



Die Bewag ließ dem Ostkreuz nicht nur ein Licht aufgehen: Eine Lichterkette, 110 Leuchtstofflampen und acht Scheinwerfer illuminieren die Station. Foto: Olm

Ostkreuz: Umsteigen wird bequemer

Bahn und Denkmalschutzbehörde verständigen sich über Bauprogramm für den Bahnhof

Auf dem Weg zur Sanierung des Ostkreuzes wurde ein entscheidendes Hindernis aus dem Wege geräumt. Nach langen Querelen haben sich die Deutsche Bahn (DB) und der Denkmalschutz darauf verständigt, welche Bauten der bedeutendsten Umsteigestation der Berliner S-Bahn erhalten bleiben. Das teilt die DB-Projekt GmbH Knoten Berlin mit.

Noch ist der Streit nicht in allen Punkten beigelegt worden. „Wir haben uns zu 95 Prozent geeinigt", freut sich Horst K. Heller, Sprecher der Geschäftsführung. Damit kann die Vorentwurfsplanung für die überfällige Sanierung des Ostkreuzes in die vollen gehen. „Nach heutigem Stand würden wir mit den Bauarbeiten 1999 beginnen. Der Bahnbetrieb geht währenddessen weiter. 2006 könnte der Bahnhof fertig sein", sagt Heller. Der Baugrund ist schon untersucht worden. Von dem 850-Millionen-Mark-Projekt wird mehr als die Hälfte aller S-Bahn-Kunden profitieren. Tag für Tag passieren 554 000 Reisende die von acht Linien bediente Station. Davon steigen rund 100 000 dort ein, aus oder um.

Bis vor kurzem hatten die Denkmalschützer gefordert, fast alle Bauten zu erhalten. Nun ist die Behörde von einem Teil ihrer Wünsche abgerückt. Prägende Bauten des Bahnhofs, der einst Stralau-Rummelsburg hieß und erst 1933 den heutigen Namen bekam, bleiben aber geschützt.

So einigten sich die DB-Projektgesellschaft und Landeskonservator Helmut Engel darauf, den rund 50 Meter hohen Wasserturm aus dem Jahre 1912 stehenzulassen. Ein früheres Beamtenwohnhaus an der Sonntagstraße bleibt nun ebenfalls verschont. Die Fußgängerbrücke, 1928 im Stil der Neuen Sachlichkeit errichtet, wird erhalten und ergänzt. Vom Aufsichtshäuschen und dem Dach des Bahnsteigs I, beide aus der Frühzeit der nach 1900 errichteten Station, werden Elemente wiederverwendet. Gleiches gilt für das 1903 erbaute Dach des Bahnsteigs D.

„Mit diesem Kompromiß können wir leben", sagt Heller. Für wesentliche Verbesserungen, die den Fahrgästen seit mehr als 40 Jahren versprochen worden waren, sei nun eine wichtige Weiche gestellt. Das holprige Pflaster wird verschwinden, das Umsteigen bequemer. Die S-Bahnen in Richtung Westen, die heute von drei Bahnsteigen starten, fahren dann von einem Perron ab. Auch die S-Bahnzüge nach Osten bekommen einen eigenen Bahnsteig. Neu sind Haltepunkte für die Regionalbahn, für die im Ober- und Untergeschoß je ein Bahnsteig entsteht. Die Kynaststraße rückt dafür nach Osten.

Einstweilen sorgt die S-Bahn Berlin GmbH auf der maroden Station für festlichen Glanz. Eine mehr als 1 500 Meter lange Kette aus Sieben-Watt-Birnen, von der Bewag kostenlos zur Verfügung gestellt, leuchtet täglich von 16 bis 1 sowie von 4 bis 9 Uhr – bis Januar.

Peter Neumann

328

Sanierung des Ostkreuzes kommt nicht in Gang

Bahn erwartet Baubeginn 1999 / Doch ein Streit mit dem Denkmalamt blockiert weiterhin die Planung

Weite Wege, holpriges Pflaster, beschwerliches Umsteigen: Das Ostkreuz ist eine fahrgastfeindliche S-Bahn-Station. Abhilfe ist nicht in Sicht. Noch immer haben sich die Deutsche Bahn (DB) und das Landesdenkmalamt nicht geeinigt, wie der Betrieb organisiert werden soll.

Wer auf dem Ostkreuz in Richtung Zentrum umsteigen will, muß aufpassen und notfalls von einem Bahnsteig zum anderen spurten – der nächste Anschlußzug fährt entweder vom Gleis 2, 4 oder 6. Löcher und Buckel im Pflaster bringen Fahrgäste ins Stolpern. Auch der Ringbahnsteig hat seine Tücken. Kommen dort zwei Züge zugleich an, wird es dort bedenklich eng. Dafür fehlt eine Umsteigemöglichkeit zur Regionalbahn.

Werktag für Werktag nutzen rund 100 000 Reisende das Ostkreuz, halten an den sieben Gleisen rund 1 400 S-Bahn-Züge auf sechs Linien. Ein Ansturm, dem die marode Anlage kaum noch gewachsen ist. Obwohl seit 1959 immer wieder angekündigt wurde, das Ostkreuz fahrgastfreundlicher zu machen, tat sich nichts.

Zwar hat die DB mit der technischen Vorplanung für ein 850 Millionen Mark schweres Neubauprojekt begonnen. Alle S-Bahnen Richtung Westen sollen einen eigenen Bahnsteig bekommen, die Züge nach Osten ebenfalls. Für Regionalzüge wird in das Erd- und Obergeschoß jeweils ein Bahnsteig eingepaßt.

Fertigstellung 2006

„Gegenwärtig laufen die Planungen auf einen Baubeginn 1999 hin, erwartet wird eine Mindestbauzeit von sieben Jahren", teilte die Bahn dem SPD-Abgeordneten Christian Gaebler mit. Doch die Daten stehen unter Vorbehalt. Denn neben der Finanzierung ist noch eine weitere Hürde zu nehmen: Noch immer streiten DB und Senat darum, welche Teile des Ostkreuzes erhalten bleiben.

Auf dem vor 125 Jahren eröffneten Kreuzungsbahnhof Stralau-Rummelsburg, der zur Jahrhundertwende die heutige Gestalt und 1933 den heutigen Namen bekam, haben mehrere Epochen Spuren hinterlassen. Das Dach des Bahnsteigs E stammt von 1900, das Dach des Bahnsteigs F von 1903. Der Wasserturm wurde 1912 fertig, die Fußgängerbrücke im Stil der Neuen Sachlichkeit 1928. Das Landesdenkmalamt stellte diese Bauten unter Schutz – außerdem Mauerbögen, die Empfangsgebäude, zwei Beamtenwohnhäuser. Denkmalpfleger Frank Hesse: „Das Ostkreuz macht keinen geschlossenen Eindruck wie andere Bahnhöfe" – diese Qualität sei zu erhalten. Ein Ziel, das Verbesserungen stark erschwert.

Kein Einkaufszentrum

Offiziell gibt sich die DB Projekt GmbH Knoten Berlin optimistisch. Sprecherin Claudia Buttmann: „Wir stehen kurz vor einer Einigung." Zumindest steht ein Zusatzprojekt nicht mehr zur Debatte – die 1993 angekündigte Überbauung des Bahnhofs mit einem Büro- und Einkaufszentrum. Damit sei, so die DB, „auf absehbare Zeit nicht zu rechnen".

Bleibt der vorgesehene Autobahn-Tunnel am Westende des Bahnhofs: Für ihn liegt der Bahn noch keine Bestellung vor – obwohl gemeinsame Planung und Bau „erhebliche Vorteile" bringen.

Peter Neumann

327

329

S-Bahnhof
Frankfurter Allee

330

331

332

333

334

335

Nur gültig unter den untenstehenden Bedingungen und solange die Gebühr an die Postkasse entrichtet ist.

Heft: 1432 Blatt: Nr. 04

Stammkarte Nr.: 12
(Bei allen Eingaben und Zahlungen anzugeben)

Rundfunkgenehmigung

Herrn (Beruf)
~~Frau~~ (Beruf)
~~Fräulein~~ (Beruf) Kürl Bothe

in Berlin O 34, Grünauer Straße ~~Platz~~ Nr. 29

wird hiermit unter den nachstehenden Bedingungen die Genehmigung zur Errichtung sowie zum Betrieb einer Rundfunkempfangsanlage oder zum Anschluß an eine Rundfunkempfangsanlage erteilt.

Die Rundfunkgebühr ist für Nov. 1937
mit 2 RM einmalig entrichtet; die weiteren Gebühren zieht die Zustellpostanstalt Berlin O 34
~~für je 1 volles Kalendervierteljahr~~ monatlich
im voraus ein.

Sorgfältig aufzubewahren!

Verzicht auf die Genehmigung nur schriftlich und spätestens bis zum 10. eines Kalendermonats für den Schluß des Monats zulässig.
Urkunde nach Ablauf der Genehmigung an die Zustellpostanstalt zurückzugeben.
(Vgl. § 4, 12, 18 und 19 der nachstehenden Bedingungen)

*) Nichtzutreffendes ist zu streichen.

Deutsche Reichspost

Postamt

BERLIN 13.11.37 31

Bedingungen für die Errichtung sowie den Betrieb von Rundfunkempfangsanlagen

§ 1. Die Genehmigung berechtigt den Inhaber (Rundfunkteilnehmer) zur Errichtung sowie zum Betrieb einer einzigen Empfangsanlage. Er darf für seine Empfangsanlage mehrere Antennen und Erdleitungen errichten; auch ist ihm gestattet, mehrere Empfangsapparate sich selbst herzustellen oder anzuschaffen; jedoch dürfen auf Grund einer Genehmigung niemals mehrere Empfangsapparate gleichzeitig betrieben werden.

§ 2. Als Empfangsanlagen gelten

a) alle Einrichtungen, mit denen die von einem Rundfunksender ausgestrahlten Wellen unmittelbar aufgenommen werden können;

b) der Anschluß an die Empfangsanlage einer anderen Wohnungsgemeinschaft;

c) der Anschluß an eine Rundfunkvermittlungsanlage (§ 3 Abs. 3).

§ 3. Der Rundfunkteilnehmer darf an seine Empfangsanlage Hörvorrichtungen für Personen, die mit ihm in Wohnungsgemeinschaft leben, anschließen, auch wenn diese selbst eine Genehmigung nicht besitzen. Das Anschließen von Hörvorrichtungen für Personen einer anderen Wohnungsgemeinschaft ist ihm nur gestattet, wenn mindestens eine Person der anderen Wohnungsgemeinschaft eine Rundfunkgenehmigung für den Anschluß hat. Mit

(S. 36)

△ C 278a Din A 4

336

337

der Genehmigung OT 00.546

Kartei-Nr. 28309 Deutsches Reich

(Diese Nr. bei allen Eingaben und Zahlungen angeben)

112

Sorgfältig aufbewahren

BERLIN O
-2.944 7-8
34 S

Rundfunkgenehmigung

Herrn Gerhard Bothe

Frau

Fräulein Berlin O 34 (Vor- und Zuname) Fürstenstr. 29 (Wohnung)

wird hiermit die Genehmigung zum Aufstellen und Betreiben eines Rundfunkempfängers nach den „Bestimmungen über den Rundfunk" vom 27. November 1931 (Amtsblatt des Reichspostministeriums S. 509/1931 und S. 141/1940) erteilt.

Postamt

Berlin O 34

Rückseite beachten!

O 12.40

△ C 278 a Din A 6

338

Fe 51

Rückseite beachten!

Bescheinigung

über die

Befreiung von der Hör-/Fernseh-Rundfunkgebühr *)

Herr
Frau Gerhard/Kurt Bothe
Frl. (Vorname) (Zuname)

1034 Bln

Dircksenstr. 29

wird ab 1. 12. 1976 auf Grund des § 13 der Anordnung über das Errichten und Betreiben von Rundfunkempfangsanlagen — Rundfunkordnung — vom 3. 4. 1959 (in der Fassung der Anordnung Nr. 3 vom 30. 10. 1969 Gesetzblatt Teil II Nr. 91) von der Hör-Rundfunkgebühr/Fernseh-Rundfunkgebühr I. Programm/II. Programm *) befreit.

Sorgfältig aufbewahren!

Deutsche Post
Postzeitungsvertrieb Berlin 35
10 Berlin
Frankfurter Allee 41
PSchK. 7 [illegible] 5043
BSK 67 [illegible]

VV Spremberg Ag 319 72 DDR 3084 100,0 III 16 3 1206 B Telefon 58 05 231 64 (C 363 d)

339

340

342

341

343

344

346

345

o. neue Telefonzelle mit Telefonkarte
ö.l. Telefonkarte
u.l. neuer Briefkasten

347

348

349

Friedrichshainer Postämter
links: Boxhagener Straße
mitte: Petersburger Straße
rechts: Gabelsberger Straße

350

351

352

Postamt Berlin 18
Palisadenstraße 89
10243 Berlin

353

354

355

oben: alte Telefonzelle
rechts: 1992 neu aufgestellte Telefonzellen.

WORTspiel/RÄUME

AKUSTISCHE TEXT-INSTALLATIONEN IM STADTRAUM

TEXTE ÜBER BERLIN
VON
INGEBORG BACHMANN
WOLF BIERMANN
VOLKER BRAUN
MICHEL BUTOR
PAUL CELAN
ALFRED DÖBLIN
THEODOR FONTANE
THÉOPHILE GAUTIER
IVAN GOLL
GÜNTER GRASS
CHRISTOPH HEIN
FRANZ HESSEL
KITS HILAIRE
WOLFGANG HILBIG
SARAH KIRSCH
UWE KOLBE
HEINER MÜLLER
ARAS ÖREN
SIGISMUND VON RADECKI
DANIELLE SALLENAVE
BRIGITTE STRUZYK
VOLTAIRE
ROBERT WALSER
CHRISTA WOLF
IN
16 ÄSTHETISCH VERFREMDETEN „AKUSTISCHEN" BRIEFKÄSTEN

10. MAI BIS 16. JULI 1995
FRIEDRICHSHAIN
KREUZBERG
MARZAHN
PRENZLAUER BERG

356

Dichterworte aus dem Briefkasten

Manch einer wird vielleicht erst einmal zusammenzucken, wenn er an einen Briefkasten vorbeigeht, aus dem plötzlich eine sonore Frauen- oder Männerstimme erklingt.

Doch nach der Schreckenskunde hört man genauer hin. In mehr oder weniger inhaltsschweren Sätzen erfährt der Zuhörer, was Günter Grass, Alfred Döblin, Volker Braun, Theophil Gautier oder Sarah Kirsch über Berlin zu schreiben wußten.

„Wortspielräume" heißt das Projekt, mit dem der französische Verein „Les Parvis Poétiques" zusammen mit den Kunstätern von vier Bezirken Literatur in der Stadtraum projezieren will.

Die Idee für diese witzige Aktion hatte der französische Künstler Marc Delouze. „Ich wollte Literatur in den Stadtraum bringen und überlegte schon seit Jahren: Über welches Stadtmöbel kann man das machen?".

„Bei einem Spaziergang machte es Klick. Im Französischen gibt es ein Wortspiel mit Briefen und Literatur. Ich dachte mir: Es muß doch ganz lustig sein, wenn in den Briefkasten mal nichts reingeworfen wird, sondern etwas herauskommt."

Daß die Kunstaktion nun ausgerechnet in Berlin stattfindet, ist einer Kette von Zufällen zu verdanken. Marc lernte auf einem Kongreß in Paris die Literaturwissenschaftlerin Nicole Bary kennen. Und diese wiederum knüpfte Beziehungen zu Krista Tebbe.

Vorsicht, Literatur! Wer den Kästen zu nahe kommt, wird mit Dichterworten beglückt.

Die Kreuzberger Kunstamtsleiterin war von der Idee sofort begeistert. Sie versuchte, diese Begeisterung auf ihre Amtskollegen in verschiedenen Bezirken zu übertragen. Letztlich erklärten sich Prenzlauer Berg, Friedrichshain und Marzahn bereit, bei der Aktion mit zu machen.

Unzählige Genehmigungen mußten bei verschiedenen Ämtern eingeholt werden, damit man die Briefkästen aufstellen konnte. Und Briefkästen dürfen in Deutschland nunmal nur für den Briefeinwurf benutzt werden.

Darum mußte mit der Post ein Kompromiß gefunden werden: Die Briefkästen wurden verfremdet, mit Goldfarbe angestrichen, die Einwurfschlitze sind zugeklebt, und es durften nur alte DDR-Briefkästen verwendet werden.

Wer sich nicht irritieren lassen, sondern die Literatur-Fetzen bewußt genießen möchte, kann dies an jeweils vier Stellen im Ernst-Thälmann-Park, im Böcklerpark und am Urbanhafen, im Erholungspark Marzahn sowie auf der Karl-Marx-Allee am U-Bahnhof Weberwiese. Die Kästen sind täglich von 9 bis 21 Uhr in Betrieb. Ausgelöst wird das Sprechen über einen nicht sichtbaren Bewegungsmelder.

Zeitgleich findet eine weitere literarische Aktion im Institut Francais, Unter den Linden 37, statt. Hier stehen Telefonapparate. Nach einem Freizeichen melden sich am anderen Ende Sprecher, die französische Literatur vortragen. Geöffnet ist montags bis freitags von 14 bis 19 Uhr. BW

357

POSTBRIEFKASTEN

358

Deutsche Post AG

359

Andere Richtungen
Berlin

340

341

343

342

344

345

346

347

Postkästen bekommen den Berlin-Brandenburg-Schlitz

Maren Gardes (33) von der Post zeigt den ersten Briefkasten mit dem neuen Aufkleber. Foto: Hardt

BERLIN - Am Postkasten fusionieren Berlin und Brandenburg: Bisher hatten alle Postkästen zwei Einwurfschlitze, einen für Berlin und einen für andere Richtungen. Ab Sonnabend wird dies anders, die Klappen bekommen neue Aufkleber. Es wird dann einen Einwurfschlitz für die Postleitzahlen 10000 bis 16999 (Berlin/Brandenburg) und einen für die anderen geben.

„Künftig erreichen alle Briefe nach Brandenburg am nächsten Tag ihren Empfänger", sagte Postsprecherin Maren Gardes. „Das zahlen wir aus der Portokasse. Da müssen nur neue Aufkleber auf die Klappen, das kostet 2500 Mark."

Auch die Leerungszeiten werden sich ändern: In der Berliner City können künftig in 86 Kästen noch Briefe zwischen 18.15 und 18.45 eingeworfen werden. Bisher war hier spätestens um 18 Uhr Schluß. Bei 700 Postkästen wird die Leerung um bis zu 30 Minuten vorverlegt. Am Sonnabend und am Sonntag wird allgemein später geleert. Die Zwischenleerungen an vielen Postkästen entfallen. Heftig: „Für die Laufzeit der Briefe ändert sich nichts."

348

349

350

351

352

353

355

354