

Berlin



Das Empfangsgebäude steht heute noch: Ringbahnhof Westend 1910. SAMMLUNG SVEN HEINEMANN



Als der Ring noch geteilt war: Ein S-Bahn-Zug fährt 1979 in die Kehranlage des Bahnhofs Gesundbrunnen. HERMANN KUJOM/SAMMLUNG SVEN HEINEMANN

Auf ins Grüne! Viele Berliner haben während der Corona-Pandemie die Zeit dazu genutzt, Wälder und Seen im Land Brandenburg kennenzulernen. Sven Heinemann nicht: Er ist durch die Stadt gewandert, und zwar auf einer ganz besonderen Strecke. „Ich bin zweimal die Ringbahn abgelaufen“, sagt der Friedrichshainer. „Jeweils 37,044 Kilometer in mehreren Etappen.“ Mit Block und Kamera sammelte Heinemann Eindrücke für sein Buch über den Ring. Nicht mehr lange, dann wird das reich bebilderte Werk erscheinen. Denn es gilt ein Jubiläum zu feiern: Am 17. Juli 1871, vor 150 Jahren, wurde der erste Abschnitt eröffnet. Rasch wuchs die Ringbahn zu einer der wichtigsten Schienenstrecken in der Stadt heran. „Der Ring fasziniert mich“, so der Autor.

Hätte sich Heinemann während der Anfangszeit der Ringbahn auf Wanderschaft begeben, wäre er größtenteils fernab vom damaligen Berlins durchs Grüne gelaufen. „Zunächst führte die Strecke durch ländliche Gegenden komplett in Brandenburg“, berichtet der 42-jährige Sozialwissenschaftler. Heute wäre ein solches Verkehrsprojekt Anlass für Diskussionen, wahrscheinlich sogar für den Rechnungshof. Was soll das, auf dem platten Land eine zweigleisige Bahnstrecke zu bauen?

Enteignung am Ostkreuz

„Doch es gab keinerlei Kritik“, so Heinemann. Der preußische Staat scheute keine Kosten und Mühen, und dafür hatte er gute Gründe. So endeten die Schienentrassen nach Berlin damals in Kopfbahnhöfen. Es gab zwar eine Verbindungsbahn, die ebenerdig durch die Innenstadt verlief (unter anderem durch die Eisenbahnstraße in Kreuzberg) und sogar am Brandenburger Tor vorbeiführte. Doch die Strecke war nicht leistungsfähig, und die Züge kamen dem zunehmenden Straßenverkehr in die Quere. Mehr Kapazität wurde gebraucht, auch für den Truppentransport und den Güterverkehr.

Und so begann 1867 nach einer königlichen Kabinettsorder der Bau des Rings, der anfangs Neue Berli-

ner Bahnhofs-Verbindungsbahn oder Gürtelbahn genannt wurde. Leiter war Eisenbahn-Bauinspektor Ernst August Dircks, der später auch die Stadtbahn im Zentrum vorantrieb. Bereits 1870 rollte auf ersten kurzen Teilstücken der Verkehr. Züge brachten Verwundete des Deutsch-Französischen Kriegs zu einem Lazarett in Kreuzberg. Im heutigen Wedding wiederum wurden Kühe und Schweine via Gesundbrunnen zum Viehmarkt befördert, der sich auf dem späteren AEG-Gelände befand. Bei einer seiner Wanderungen entdeckte Heinemann noch Reste der Trasse. „Der älteste Abschnitt der heutigen Ringbahn schlummert seit 40 Jahren im Gebüsch.“

Am 17. Juli 1871 ging das erste lange Teilstück mit einem Dreivierteljahr Verspätung in Betrieb. Zwischen Moabit, Rixdorf (das heutige Neukölln) und Schöneberg fuhren anfangs nur Güterzüge. Doch die waren schon ziemlich zahlreich: „Mindestens 23 Züge pro Tag“, wie Heinemann berichtet. Vom 1. Januar 1872 an gab es auch Personenverkehr. Einige Jahre später erfolgte der Ringschluss zwischen dem heutigen Bahnhof Beusselstraße und Schöneberg. Damit war der Ring am 15. November 1877 komplett.

Die Gesamtkosten wurden später mit 28 Millionen Reichsmark angegeben. Die Verantwortlichen scheuten keinen Aufwand. So wurden rund um das heutige Ostkreuz Grundstücke gegen Entschädigung enteignet, weil die Gutsherren von Boxhagen nicht verkaufen wollten. Von Anfang an wurden lange Streckenabschnitte auf Dämme und Viadukte verlegt, damit der Straßenverkehr ungestört kreuzen kann. „Es waren weitsichtige Entscheidungen“, lobt Sven Heinemann. Was man sich auch für aktuelle Verkehrsprojekte wünschen würde, wie er meint. Als Mitglied des Berliner Abgeordnetenhauses hat der SPD-Politiker immer wieder mit solchen Themen zu tun. Die Haushaltspolitik ist sein Faible. 2018 erschien sein Buch über den „Mythos Ostkreuz“, das 2,7 Kilowieg.

Die Strecke ohne Ende wird 150 Jahre alt

Ein neues Buch entführt die Leser in die Geschichte der Ringbahn

PETER NEUMANN



Ein Zug der neuen S-Bahn-Generation am Treptower Park SVEN HEINEMANN



Ostkreuz mit Südkurve 2020 DEUTSCHE BAHN AG/OLIVER LANG

In der Tat zahlte sich die Weitsicht der Planer rasch aus. Die Ringbahn wurde eine Hauptverkehrsader im boomenden Berlin – was sie heute immer noch ist. Bereits im Juli 1872 wurden aus zwei Personenzugpaaren pro Tag acht, und die Nachfrage wuchs weiter. 1874 drängten sich schon 1,4 Millionen Fahrgäste in den Dampfzügen. Berlin wuchs an die Strecke ohne Ende heran – und bald darüber hinaus. Um den Andrang zu bewältigen, verkehrten von 1910 an auf Abschnitten bis zu 14 Personenzüge stündlich. „Ebenfalls 1910 belief sich der Ortsgüterverkehr aller Ringbahnstationen auf vier Millionen Tonnen“, hat Heinemann herausgefunden. Entlang des Rings unterhielt die Bahn rund 80 Betriebsstätten. Außer 27 Bahnhöfen gab es auch viele Gleisanschlüsse für die Industrie.

Der Gütertransport ist ein Thema, um das sich der Autor besonders intensiv kümmerte. Denn es gab Zeiten, da wurde die Millionenstadt Berlin nicht von vielen tausend Lastwagen beliefert, sondern auf der Schiene. Kaum zu glauben, wie wichtig der Ring damals für das Funktionieren Berlins war.

Nahe der heutigen Paul-Heyses-Straße in Prenzlauer Berg wurden Fleischabfälle vom Zentralvieh- und Schlachthof verladen, die in Rüdnitz-Albrechtshof bei Bernau verbrannt wurden. An der Forckenbeckstraße in Wilmersdorf kam Müll auf die Bahn. Und nicht weit entfernt, an der Leichensammelstelle Paulsborner Straße, traten viele Berliner die letzte Reise an. In Güterwagen wurden Särge nach Stahnsdorf zum Südwest-Kirchhof gebracht. Auch Alkohol reiste per Zug, das Gleis der Bundesmonopolverwaltung für Branntwein in Tempelhof war bis 2003 in Betrieb.

Klar, dass Brennstoffe ebenfalls jahrzehntelang auf der Schiene ankamen. Das Gaswerk Neukölln wurde bis 1966 auf der Schiene mit Kohle beliefert, das Gaswerk Greifswalder Straße bis 1980. „Es gab geschätzt mehr als hundert Kohlehändler entlang des Rings, an fast jedem Güterbahnhof mehrere“, so Heinemann. Auf dem Gelände des einstigen Volkseigenen Betriebs

Kohlehandel, ebenfalls an der Greifswalder Straße in Prenzlauer Berg gelegen, kann man heute noch Kohlen kaufen. Es ist der letzte Brennstoffhandel direkt an der Ringbahn: „Doch er wird ausschließlich per Lkw beliefert.“

Bei seinen Wanderungen stattete Sven Heinemann auch dem Grundstück Torgauer Straße 24-25 in Schöneberg einen Besuch ab. 1939 wurde der von den Nazis verfolgte Sozialdemokrat Julius Leber Teilhaber der dortigen Kohlehandlung, der Betrieb wurde ein Zentrum des Widerstands. Leber wurde an seinem Arbeitsplatz verhaftet und 1945 in Plötzensee hingerichtet.

Noch viel zu erzählen

Ein Ort nationalsozialistischer Gewaltherrschaft war auch die Militärrampe, die sich an der Putzitzbrücke in Moabit erstreckt. Die Züge, mit denen die Reichsbahn Juden von Berlin ins Konzentrationslager brachte, begannen meist dort. Vom Gleis 69, ab 1942 Kernstück des größten Deportationsbahnhofs in der Stadt, traten rund 30.000 Menschen die Reise in den Tod an.

Es gibt noch so viel über den Ring zu erzählen – zum Beispiel über das Eisenbahnunglück auf dem Nordring 1922, bei dem laut Vossischer Zeitung 34 Menschen getötet wurden. Über die Zeit der Elektrifizierung für die S-Bahn. Über den Mauerbau 1961, als auch der Ring geteilt wurde. Über den zweiten Lückenschluss 2002 – erst seitdem ist der Ring wieder vollständig.

336 Seiten und rund 400 Abbildungen enthält Sven Heinemanns Buch „Die Berliner Ringbahn“, das die Verlagsgruppe Bahn für 49,99 Euro herausgibt. Seit 2018 hat er daran gearbeitet, meist in den Parlamentsferien und in schlaflosen Nächten. 11.000 Bilder wurden betrachtet, auch eines der ältesten Fotos von der Ringbahn – der Künstler Heinrich Zille hat es 1893 aufgenommen. „Das Buch wird am 17. Juli bei einer Sonderfahrt vorgestellt und soll ab 21. Juli im Buchhandel sein“, so Heinemann. Das Thema wird ihn weiterhin begleiten. „Der Ring“, sagt er, „ist eine geniale Idee.“



Wichtig für den Frachtverkehr: ein Güterzug am Stellwerk B2 am S-Bahnhof Frankfurter Allee. BURKHARD WOLLNY



Eine S-Bahn fährt 1977 in den S-Bahnhof Schöneberg ein. Im Hintergrund das Gasometer HERMANN KUJOM/SAMMLUNG SVEN HEINEMANN