

REINHARD SCHULZ, Köln; MICHAEL GÜNTHER, Berlin

Berliner Verkehrsorte im Wechsel der Zeiten Berlin Ecke Schönhauser ...

Im Berliner Stadtgebiet findet man vielerorts markante Stellen, die Geschichte – insbesondere Verkehrshistorie – früherer Jahrzehnte widerspiegeln. Manchmal führt ein mehr oder weniger altes Bild mitten hinein in eine vielschichtige Vergangenheit des gegenwärtigen Platzes.

Ein Verkehrsort der besonderen Art

Die Kreuzung der Schönhauser Allee mit der Eberswalder Straße/Danziger Straße und der Kastanienallee/Pappelallee im heutigen „Szene-Kiez“ Prenzlauer Berg ist ein beliebtes Postkartenmotiv. Bild 1 zeigt die Straßenkreuzung um 1913, das Titelfoto aus ähnlicher Perspektive Mitte der 1960er Jahre. Diese Straßenkreuzung wurde in ihrer nun seit über einem Jahrhundert grundsätzlich unverändert bestehenden Form mittlerweile zu einer Ikone urbanen Berliner Großstadtlebens. Zu verschiedenen Zeiten ist sie in Wort und vor allem im Bild verewigt worden. Durch die Hochbahn und mehrere Straßenbahnlinien ist „Berlin Ecke Schön-

hauser“ mit vielen Berliner Stadtteilen direkt verbunden – ein bedeutender Verkehrsknoten im öffentlichen Personennahverkehr.

Die Liste der Berliner Verkehrsorte ist lang. Viele von ihnen wurden in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten teilweise weitreichenden Veränderungen unterworfen. Die Gründe sind bekannt; zumeist stand der innerstädtische Verkehr mit seinen wachsenden Anforderungen im Vordergrund, zudem führten die Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges häufig zu schwerwiegenden Eingriffen in das vertraute Erscheinungsbild vieler Verkehrsorte.

Stadtplaner und politische Entscheider nahmen gerade in der Wiederaufbauphase gerne die Möglichkeit für eine gänzliche Um- und Neugestaltung wichtiger Verkehrsorte wahr – jedoch leider nicht immer zum Besseren, wie jedem an Stadt- und Raumgestaltung Interessierten schon bei einem kurzen Rundgang durch Berlin meist schmerzhaft klar wird.

Bild 1 Kurz vor Eröffnung der Neubaustrecke vom Alexanderplatz zum Nordring zeigt sich der Hochbahnhof „Danziger Straße“ betriebsbereit. Auf der „Traditionslinie“ 47 ist standesgemäß ein Maximum-Triebwagen mit einem „Wechselwagen“ im Schlepplauf im Einsatz und wartet auf Weiterfahrt. Das Richtungsschild zeigt als südliches Ziel noch „Britz, Rudower Str. E. Jahnstr.“ Ab 1. Oktober 1913 geht die Tour noch weiter, dann ist in Rudow Endstation. Die Konkurrenz von der ABOAG ist noch mit animalischer Triebkraft unterwegs. Der 27er Pferdebus hat den Alexanderplatz zum Ziel. Aufnahme ca. 1913.

(Sammlung Reinhard Schulz)



Bild 2 In den 1920er Jahren übernahmen die kantigen T24/B24-Züge auf vielen Linien das Regiment. Zeitgleich mit der „51“ setzt sich eine „Etagé“ höher ein AI-Zug Richtung Stadt in Bewegung. Wo 1913 (Bild 1) noch die Gaststätte mit dem hübschen Namen „Zur Bierglocke“ im spitzen Winkel zwischen Schönhauser Allee und Pappelallee zu erkennen ist, befindet sich 1928 ein Sportgeschäft. So etwas gab es zu Kaisers Zeiten noch nicht. (Sammlung Reinhard Schulz)



Wenn man fragt, was die Originalität und Einzigartigkeit des Verkehrsortes „Berlin Ecke Schönhauser“ ausmacht, gibt es mehrere Antworten: der bauliche Rahmen, das ungewöhnlich quirliche Verkehrsleben auf engem Raum und natürlich die Hochbahn, die optisch wie auch akustisch die gesamte Szenerie beherrscht. Als besonderes Alleinstellungsmerkmal ist sicherlich festzuhalten, dass der Hochbahnviadukt mit dem unmittelbar nördlich der Kreuzung liegenden Hochbahnhof „Eberswalder Straße“ ein Blickfang ist, der der gesamten Kreuzung ein ganz spezielles Gepräge gibt. Hinzu kommt, dass diese Kreuzung an sich schon eine Besonderheit darstellt, denn es ist eben keine gewöhnliche Kreuzung zweier Straßen, sondern sie weist einen weiteren diagonal verlaufenden Straßenzug auf, der genau unter dem Hochbahnviadukt den Kreuzungspunkt der Schönhauser Allee mit der Eberswalder Straße/Danziger Straße im schrägen Winkel schneidet. Diese schon sehr ungewöhnliche Situation wird von der Straßenbahn, die fünf der sechs Radialen befährt, noch einmal verstärkt und akzentuiert –

vermutlich nicht immer zur Freude der motorisierten Verkehrsteilnehmer.

Genau dieser an manchen Augenblicken chaotische Verkehr mit sich durcheinander drängenden Autos, Radfahrern, Fußgängern, der Straßenbahn und „eine Etage höher“ der Hochbahn macht einen Reiz aus, der geradezu als Synonym für Urbanität gelten kann. So „geht“ Stadt – eng, laut, chaotisch – und doch im Prinzip funktionierend. Jeder ist irgendwie „mittendrin“. Das haben auch viele Filmemacher und Fernsehproduzenten erkannt, die beim Stichwort „Großstadt“ gerne den dichten Verkehr und vor allem die Hochbahn ins Bild fahren lassen, denn das ist eben „Stadt“. Man vergleiche im Übrigen diese „wilde“ und letztendlich nie planerisch gestaltete Kreuzung etwa mit dem in puncto Verkehrsbelastung ähnlichen Ernst-Reuter-Platz, sozusagen dem Gegenentwurf der Planer der „modernen“ Stadt der fünfziger und sechziger Jahre des 20. Jahrhunderts. Weite mehrspurige Fahrbahnflächen, viel Auto-

Bild 3 Auf der Kreuzung herrscht gerade ein Moment Ruhe, dafür fährt dem Fotografen ein nagelneuer „Aman-Ullah“-Zug (AI) vor die Linse. Durch das Geäst des etwas kümmerlich belaubten Straßensaums ist ein DD-Bus der Omnibuslinie A9 auf seinem langen Weg von Pankow, Kirche, zum Hochmeisterplatz in Halensee zu erkennen. Aufnahme ca. 1928.

(Scherl-Bilderdienst, Sammlung Reinhard Schulz)





Bild 4 Die seltener gezeigte Ostseite des Hochbahnhofs Danziger Straße ca. 1928; die Szenerie ist bis heute praktisch unverändert, wenn man einmal vom Autoverkehr und dem Kopfsteinpflaster absieht. Der Hochbahnhof musste noch zwei Namensänderungen mitmachen: von „Dimitroffstraße“ zu „Eberswalder Straße“. Die an sich historisch zutreffende Rückbenennung in „Danziger Straße“ erschien nach der Wende wohl zu weitgehend, da bot sich der Kompromiss „Eberswalder Straße“ (zum Glück!) gerade an ...

(Scherl-Bilderdienst, Sammlung Reinhard Schulz)

verkehr, unzusammenhängende Hochhaussolitäre, Betonblumenkübel und eine Grünfläche mit Springbrunnen, die man nur durch einen Fußgängertunnel (!) erreichen kann. Alles schön aufgeräumt, säuberlich funktionsentmisch, leider auch sehr zugig – und furchtbar belanglos und langweilig. Dort wird einfach nur Verkehr bewältigt; urbanes Leben findet nicht statt, und Fußgänger sehen zu, dass sie rasch weiterkommen. Nach diesem kleinen Exkurs zum Thema Urbanität wieder zurück an die Ecke Schönhauser!

Ein weiteres Merkmal der Besonderheit dieser Ecke ist die Tatsache, dass die gesamte Randbebauung im Umfeld der Kreuzung seit über 100 Jahren kaum verändert wurde – wenn man von den vor allem in den 1960er Jahren „entstuckten“ Hausfassaden einmal absieht. Die Kriegsfurie hat diesen Verkehrsort im wahrsten Sinne des Wortes wohl einfach übersehen. Es gab Bombenschäden in der Nachbarschaft, ebenso Schäden am Hochbahnviadukt, und im Umfeld des S-Bahnhofes Schönhauser Allee fanden in den letzten Kriegstagen Kämpfe zwischen Einheiten der Wehrmacht und der Roten Armee statt – aber nicht in der Heftigkeit wie in anderen Teilen Berlins, so dass sich die Schäden in Grenzen hielten. Der Prenzlauer Berg kam mit dem

sprichwörtlichen „blauen Auge“ davon, und so überlebte dieser Verkehrsort praktisch unverändert bis zum heutigen Tage. Im Vergleich zu den tiefgreifenden baulichen und verkehrlichen Veränderungen an vielen Stellen Berlins ist das in der Tat eine geradezu unglaubliche Ausnahme.

Für diejenigen, die die lange und oftmals widersprüchliche Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Berlin kennen, übt dieser Verkehrsort auch deshalb eine hohe Faszination aus, weil hier der Nahverkehr seit Jahrzehnten unverändert in seiner ursprünglichen Form abläuft: elektrisch und schienengebunden, also in einer Betriebsform, die es eigentlich in Berlin schon seit langem nicht mehr geben dürfte – zumindest für den Verkehrsträger Straßenbahn.

Das Ganze stellt im Verbund mit der Hochbahn das Muster der Verkehrsbedienung dar, wie es in Berlin teilweise noch bis in die 1960er Jahre hinein existiert hatte: U-Bahn für den Schnellverkehr auf längere Distanzen, Straßenbahn und Omnibus für die eher kürzeren Distanzen im Nahbereich. Dieses sinnvolle und nutzerfreundliche Konzept wurde im Zuge der beginnenden Massen-



Bild 5 Die 1933 datierte Postkarte gestattet einen Blick über den Hochbahnviadukt mit einem nach Alexanderplatz ausfahrenden Zug auf das „Skladonowsky“-Haus. In der Kastanienallee wartet ein T24/B24-Zug auf die Einfahrt in die Schönhauser Allee.

(Sammlung Michael Günther)