

# Berliner Verkehrsorte im Wechsel der Zeiten

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.

MICHAEL GÜNTHER, Berlin

## Bösebrücke, Bornholmer Straße

### Ein historisches Bild vom Spätsommer 1961

Das Foto vom Spätsommer 1961 zeigt im Mittelfeld die mächtige Stahlkonstruktion der Bösebrücke und den S-Bahnhof Bornholmer Straße. Die Luftaufnahme wurde höchstwahrscheinlich aus einem Militärhubschrauber gemacht, denn der Luftraum war damals den Alliierten vorbehalten. Der Foto-„Standpunkt“ befindet sich im früheren Berliner Bezirk Wedding, der zum französischen Sektor

gehörte. Das Foto ist gestochen scharf und lässt etliche Details der besonderen politischen Situation jener Tage erkennen.

Als am 13. August 1961 die Grenze zwischen Ost- und West-Berlin gesperrt wurde, betraf das auch die Bösebrücke. Sie hatte – trotz der Spaltung der Stadt – den West-Berliner Bezirk Wedding mit dem Ost-Berliner Bezirk Prenzlauer Berg verbunden. Für Fußgänger und für Kraftfahrzeuge aus West-Berlin ließ sich die

**Bild 1** Blick aus der (Hubschrauber-)Vogelperspektive auf die Bösebrücke und die Bahnanlagen im Spätsommer 1961.

(Foto Landesarchiv Berlin)





**Bild 2** Nach West-Berlin gerichtetes DDR-Spruchband, Aufnahme: 16. Oktober 1961.

(Foto Horst Siegmann, Landesarchiv Berlin)

Brücke bis zu jenem Augusttag noch passieren. Die S-Bahn-Station war bis dahin in Betrieb und über die Brücke zu erreichen. Diese Verbindungen waren nun unterbrochen. Die Grenze der beiden Berliner Bezirke, die nun zur Weltgrenze geworden war, verlief am westlichen Bahndamm. Auf dem Foto ist am linken unteren Rand die Gartenkolonie Sandkrug zu erkennen; die gehörte damals zu West-Berlin. Der südlich und unter der Brücke liegende S-Bahnhof Bornholmer Straße befand sich auf Ost-Berliner Gebiet – wie auch die weiteren im Bild sichtbaren Bahnanlagen. Die nach Norden zum oberen Bildrand führenden Bahnstrecken gabeln sich: Nach rechts verläuft in weiter Rechtskurve die Stettiner Bahn hinter den Wohnblöcken auf den Bahnhof Pankow zu. Die dazugehörigen S-Bahn-Gleise unterqueren – vom Bahnhof Bornholmer Straße kommend – die Gleise der zum linken oberen Bildrand führenden Nordbahn. Deren verbliebenes Fernbahngleis und das stadtauswärts führende S-Bahn-Gleis werden mit zwei Kastenträgerbrücken über die S-Bahn-Gleise der Stettiner Bahn geführt. In dem „nassen Dreieck“ zwischen den sich verzweigenden Strecken sind am ebenfalls oberen linken Bildrand die Gebäude des 1922 bis 1924 errichteten S-Bahn-Umformerwerkes Pankow zu erkennen.

Die Brücke selbst war von der Grenzziehung in kurioser Weise betroffen. Die Grenze am Bahndamm unter der Brücke schnitt das Bauwerk in zwei Teile: Das kleinere westliche Ende (30 m) gehörte zum West-Berliner Bezirk Wedding, der größere östliche Teil (108 m) lag auf dem Gebiet von Prenzlauer Berg und somit in Ost-Berlin. Um diese Teilung auf der Brücke erkennbar zu machen, war schon vor dem Mauerbau im Brückengeländer auf jeder Seite eine Strebe weiß markiert worden. Die gedachte, etwas schräg verlaufende Linie zwischen den beiden Streben bildete auf der Brücke die Grenze. Da diese Linie nun unter scharfer Kontrolle bleiben musste, wurde im östlichen Vorfeld ein entsprechendes Grenzregime aufgebaut.

Das Foto vom Spätsommer 1961 zeigt die Anfänge: Noch ist der S-Bahnhof nur durch einen einfachen Zaun von den Fernbahngleisen getrennt; östlich der Fernbahngleise ist eine weitere Mauer zu erkennen, die sukzessive zur Grenzsicherung ausgebaut wurde. Den auf Ost-Berliner Gebiet liegenden S-Bahnhof Bornholmer Straße berührten zwar nur West-Berliner S-Bahn-Linien, aber er lag so nahe an der Grenze, dass eventuelle Benutzer in die Grenzanlagen hätten einsehen können. Vom Ausgang des S-Bahnhofs auf der Brücke waren es nur wenige Schritte bis zum Westsektor. Also wurde der Bahnhof geschlossen – und im Laufe der folgenden Jahre verwüstet, obwohl er in einem von Grenzposten streng bewachten Bereich lag. Die auf der Nordbahn und der Kremmener Bahn verkehrenden S-Bahn-Züge (heutige S 1 und S 25) durch-

fuhren den stillgelegten Bahnhof Bornholmer Straße zwischen Wollankstraße und Gesundbrunnen ohne Halt und verkehrten stadteinwärts durch den Nord-Süd-Tunnel, ohne dort auf den in Ost-Berlin gelegenen (Geister-)Bahnhöfen zu halten – mit Ausnahme des Bahnhofs Friedrichstraße. Diese S-Bahn-Strecken konnten nur noch von West-Berliner Gebiet aus benutzt werden – auch der auf Ost-Berliner Gebiet liegende Bahnhof Wollankstraße. Der war nur von West-Berliner Seite aus zugänglich; die Ausgänge nach Ost-Berlin waren vermauert worden.

Durch die neue Grenzziehung war die S-Bahn-Strecke nach Bernau (heutige S 2) zwischen Bornholmer Straße und Pankow getrennt und damit auch vom Innenstadtbereich abgeschnitten worden. Bereits im Jahre 1952 hatte man die Fernbahngleise in der Streckenkurve zwischen Pankow und Schönhauser Allee mit Stromschiene ausgerüstet und dadurch einen S-Bahn-Verkehr im 40-Minuten-Abstand für jene DDR-Bürger ermöglicht, die West-Berliner Gebiet nicht durchfahren oder betreten sollten und die auf dieser Streckenkurve die im Westsektor liegende Station Gesundbrunnen umfahren konnten. Für diese Minderheit hatte das

**Bild 3** Bahnanlagen und Grenzverlauf im Bereich der Bösebrücke, Stand 1. Dezember 1976

(Sammlung Bernd Kuhlmann)



