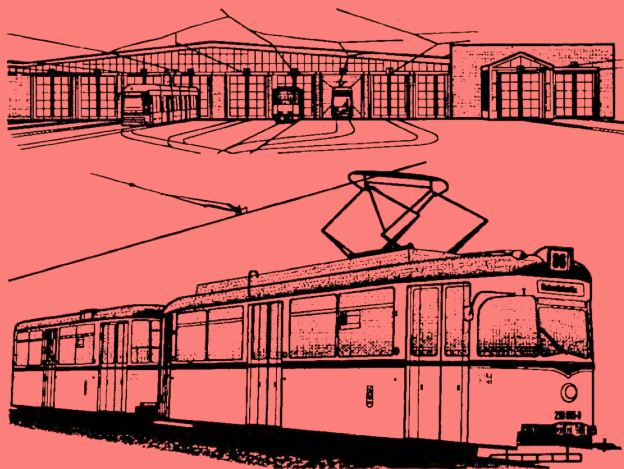


# vb

## Verkehrsgeschichtliche Blätter



ISSN 0232-9042 – 47. Jahrgang – September/Oktober 2020 – €2,70  
[www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de](http://www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de)

*„Es schütze uns des Kaisers Hand  
vor Groß-Berlin und Zweckverband“*



Die um 1900 chaotischen Zustände im Berliner Nahverkehr verlangten nach einer Lösung. Nach langwierigen Vorüberlegungen wurde 1912 der Zweckverband Groß Berlin gegründet, der sich u. a. diesem Problem widmen sollte. Hier das Hallesche Tor um 1905 mit Pferdeomnibus, elektrischer Straßenbahn und nagelneuer Hochbahn. (Repro aus: Album von Berlin. – Berlin, ca. 1905)

# 5-2020

AXEL MAURUSZAT, Berlin; Dr. HANS-JOACHIM POHL, Berlin

# „Es schütze uns des Kaisers Hand vor Groß-Berlin und Zweckverband“

## Berliner ÖPNV bis zur Gründung „Groß-“Berlins im Jahre 1920

„Mit dem Inkrafttreten des Gesetzes über die Bildung einer neuen Stadtgemeinde Berlin am 1. Oktober 1920, das die Mutterstadt Berlin mit 7 Städten, 59 Landgemeinden und 27 Gutsbezirken zu einer Großgemeinde zusammenschließt, kommt eine Entwicklung zum endlichen Abschluß, die in ihren Anfängen mehr als vier Jahrzehnte zurückliegt. Was nunmehr verwirklicht wird, (...) ist schon vorher zu wiederholten Malen vergeblich versucht worden.“ [1, S. 7] Bis es zu diesem Gesetz kam, war es ein weiter Weg.

### 1. Berlin bis Ende des 19. Jahrhunderts

Der Zeitraum bis zur Gründung des Deutschen Reiches im Jahre 1871 soll nur kurz skizziert werden: Die mittelalterlichen Städte Cölln und Berlin wurden urkundlich im 13. Jahrhundert erstmals erwähnt. In ihrer Ausdehnung blieben sie über Jahrhunderte fast unverändert. Der Aufstieg Berlins und der Schwesterstadt Cölln begann zunächst noch in sehr bescheidenem Umfang im Jahre 1486, als das Schloss zu Cölln ständige Residenz der hohenzollernschen Kurfürsten wurde. 1500 hatten Berlin und Cölln zusammen etwa 12 000 Einwohner. Nach dem Dreißigjährigen Krieg wuchs die Stadt im 17. Jahrhundert über ihre historischen Grenzen hinaus, und es entstanden im Norden, Osten und Süden Vorstädte. Westlich der Doppelstadt kamen Friedrichswerder (1662), Dorotheenstadt (1674) und Friedrichstadt (1688) hinzu, die in den genannten Jahren selbstständige Städte wurden – allerdings nicht für lange. 1710 wurden die fünf Städte und die Vorstädte zur „Königlichen Haupt- und Residenzstadt Berlin“ mit ca. 55 000 Einwohnern vereinigt. Mit Beginn der Industrialisierung im 19. Jahrhundert setzte dann ein starkes Bevölkerungswachstum ein.

Die letzte größere Stadterweiterung gab es 1861, bei der es u. a. zur Eingemeindung von Moabit, Wedding und Gesundbrunnen rechts der Spree (aus dem Kreis Niederbarnim) und Teilen von Charlottenburg, Schöneberg und Tempelhof links der Spree (aus dem Kreis Teltow) kam. Das Stadtgebiet vergrößerte sich um fast 70 Prozent, der Bevölkerungszuwachs hielt sich zunächst mit etwa sieben Prozent in Grenzen. Das Stadtgebiet hatte bei etwa 525 000 Einwohnern nun eine Fläche von 5923 Hektar. Von kleineren Eingemeindungen abgesehen – u. a. das Gebiet des Zentralviehhofes an der Ringbahn 1878 –, blieb die Ausdehnung der Stadt bei ständig wachsender Einwohnerzahl für fast 60 Jahre gleich.

1871, als Berlin Hauptstadt des durch die Kaiserproklamation am 18. Januar 1871 in Versailles begründeten Deutschen Reiches wurde, hatte die Stadt bereits über 800 000 Einwohner. Im Vergleich zu dieser Zahl war die Verkehrs-Infrastruktur geradezu erbärmlich: Sie bestand aus einigen Eisenbahnlinien, die am damaligen Stadtrand endeten und keine Bedeutung für den innerstädtischen Personenverkehr hatten, mehreren Pferdeomnibuslinien, einer Pferdestraßenbahnlinie (in die Nachbarstadt Charlottenburg) und mehreren Torwagenlinien („Kremser“). Darüber hinaus gab es eine recht große Anzahl von Pferdedroschken, die aber für den „kleinen Mann“ nicht bezahlbar waren. In der Folgezeit stieg nicht nur in Berlin die Bevölkerungszahl, auch aus vielen Umlandgemeinden wurden Wohn- und Arbeitsquartiere. Beispielsweise vervierfachte sich die Einwohnerzahl Lichtenbergs zwischen 1871 und 1875 von 3244 auf 12 379. Der Zuwachs resultierte vor allem

aus der Wohnhausbebauung südlich der Frankfurter Allee in der ehemaligen Kolonie Friedrichsberg. Dieses Gebiet gehört seit 1938 zu Friedrichshain.

Ende des 19. Jahrhunderts reichten die in der Stadt vorhandenen Flächen für die stürmische industrielle Entwicklung nicht mehr aus. Es kam zur Verlagerung großer Industriebetriebe in das Umland (z. B. Siemens, Borsig), woraus wiederum Forderungen an das Verkehrs- und Siedlungswesen folgten. Letzteres versuchten die Großbetriebe durch eigene Werksiedlungen zumindest teilweise zu lösen (Siemensstadt, Borsigwalde). Auch die dringend erforderlichen Verkehrsverbindungen wurden vorrangig durch den Bau von Straßenbahnstrecken geschaffen. Im Zuge des Ausbaus der Preußischen Staatseisenbahnen entstanden die Ringbahn (eröffnet 1871–1877) und die Stadtbahn (eröffnet 1882). Vor allem die Stadtbahn war für den innerstädtischen Verkehr von Bedeutung. Die aus Berlin herausführenden Strecken erhielten weitere Zwischenstationen und Fahrplanverdichtungen, so dass es möglich wurde, in „A-dorf“ zu wohnen und in Berlin zu arbeiten (oder umgekehrt). Durch die Einführung des Stadt-, Ring- und Vororttarifs (1891) wurden diese Verbindungen noch attraktiver. Über die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Berlin und den angrenzenden Orten wird im übernächsten Abschnitt berichtet, wobei der Stadt-, Ring- und Vorortverkehr ausgeklammert wird.

### 2. Die Verwaltungsstruktur Preußens

Zum besseren Verständnis der weiteren Entwicklung Berlins und seines Umlandes sei ein Blick auf die Verwaltungsstruktur Preußens gerichtet. Ab 1815 war das Königreich Preußen in Provinzen gegliedert, deren oberster Verwaltungsbeamter jeweils ein Oberpräsident war. Die Provinzen waren in Regierungsbezirke unterteilt (in der Provinz Brandenburg: Frankfurt und Potsdam), denen ein Regierungspräsident vorstand. Die nächste Stufe waren Kreise bzw. Landkreise (Landräte) und Stadtkreise bzw. kreisfreie Städte (Oberbürgermeister). Die Kreise schließlich bestanden aus kommunalen Einheiten: Städte (Bürgermeister), Landgemeinden (Gemeindevorsteher), Gutsbezirke (Gutsvorsteher). Berlin und die angrenzenden Kreise gehörten zum Regierungsbezirk Potsdam.

Schon sehr bald, nachdem Berlin Reichshauptstadt geworden war, wurden die Probleme des Großraums Berlin deutlich. Bereits 1875 hatte der Berliner Oberbürgermeister Arthur Hobrecht (1824–1912) vorgeschlagen, aus den Städten Berlin, Charlottenburg, Spandau und Köpenick sowie den Landkreisen Teltow und Niederbarnim eine neue „Provinz Berlin“ in Preußen zu schaffen. Diese Bestrebungen blieben erfolglos. Sie scheiterten sowohl am Widerstand der betroffenen Kreise und Gemeinden als auch an der Stadtverordnetenversammlung von Berlin, die sich mehrheitlich gegen ihren Oberbürgermeister stellte. [2, S. 11] Aber in diesem Jahr schied Berlin aufgrund des § 2 der „*Provinzialordnung für die Provinzen Preußen, Brandenburg, Pommern, Schlesien und*

**Bild 1 (rechts) Flächenmäßige Entwicklung Berlins vom Anfang des 14. Jahrhunderts bis 1920** (Repro aus: Berliner Wirtschaftsberichte, 5. Jg., Nr. 1 (7. Januar 1928))

# Das Berliner Stadtgebiet im Wandel der Zeiten

I. Anf. d. 14. Jahrh.



Fl. 73 ha  
Einw. unbek.

II. Im Jahre 1451



Fl. 76 ha  
Einw. unbek.

V. Im Jahre 1709



Fl. 626 ha - 57000 Einw.

VI. Im Jahre 1737



Fl. 1330 ha - 81000 Einw.

VII. Im Jahre 1825



Fl. 1400 ha - 220000 Einw.

VIII. Im Jahre 1841



Fl. 3510 ha  
333000 Einwohner

III. Im Jahre 1640



Fl. 83 ha  
6-7000 Einw.

IV. Im Jahre 1681



Fl. 217 ha  
20-25000 Einw.

X. Im Jahre 1881



Fläche 6060 ha - 1124000 Einwohner

IX. Im Jahre 1861



Fläche 5920 ha  
529000 Einwohner

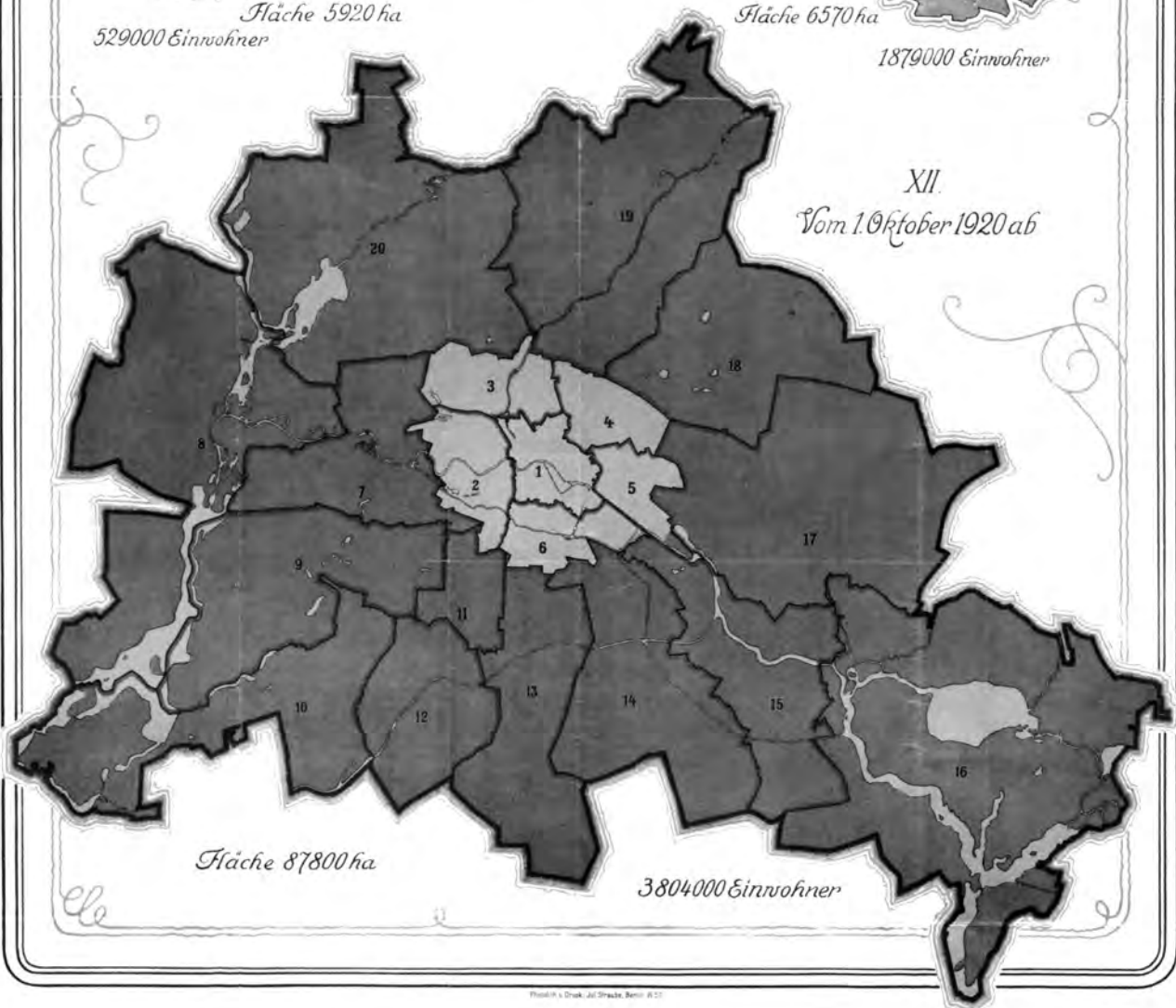
XI. Im Jahre 1915



Fläche 6570 ha  
1879000 Einwohner

XII.

Vom 1. Oktober 1920 ab



Fläche 87800 ha

3804000 Einwohner

el





**Bild 2** Reger Verkehr auf dem Spittelmarkt um 1911, im Hintergrund der Turm der Petrikerche

(Repro aus [7])

*Sachsen*“ aus dem Kommunalverband der Provinz Brandenburg aus. [3, Jg. 1875, S. 335] Weiter heißt es in diesem Paragrafen, Absatz 2: „Die Bildung eines besonderen Kommunalverbandes aus der Haupt- und Residenzstadt Berlin und angrenzenden Gebieten, sowie die Regelung der Verfassung und Verwaltung desselben bleibt einem besonderen Gesetze vorbehalten.“ Bis dahin sollte allerdings noch 45 Jahre lang viel Wasser die Spree hinabfließen. In der Fassung der Provinzialordnung vom 22. März 1881 war § 2, Absatz 2 gestrichen. Immerhin aber erhielt die Stadt Berlin zum 1. Januar 1876 die Verfügungsgewalt über ihre Straßen, die bis dahin größtenteils dem preußischen Staat gehört hatten. [4]

Das preußische Gesetz über die allgemeine Landesverwaltung von 1883 [3, Jg. 1883, S. 195–236] bestimmte im § 1: „Die Verwaltungseinteilung des Staatsgebiets in Provinzen, Regierungsbezirke und Kreise bleibt mit der Maßgabe bestehen, daß die Stadt Berlin aus der Provinz Brandenburg ausscheidet und einen Verwaltungsbezirk für sich bildet.“ Die §§ 41 und 42 regelten endlich die Verwaltungsstruktur. § 41 besagte: „Der Oberpräsident der Provinz Brandenburg ist zugleich Oberpräsident von Berlin.“ Und in § 42 hieß es u. a.: „Im übrigen, und soweit nicht sonst die Gesetze anderes bestimmen, tritt für den Stadtkreis Berlin an die Stelle des Regierungspräsidenten der Polizeipräsident von Berlin.“



**Bild 3** Blick vom Spittelmarkt in die Leipziger Straße mit den Spittelkolonnaden und dem Kaufhaus Jandorf, um 1910. Hier verkehrten Linien der Großen Barliner Straßenbahn und ihrer Nebenbahnen.

(Repro aus [7])

**Bild 4** Die Berlin-Charlottenburger Straßenbahn auf ihrer Stammstrecke von Charlottenburg nach Berlin etwa im Jahre 1910. Der Straßenbahnzug passiert gerade das Charlottenburger Tor, das 1937/38 im Zuge der Speerschen Planungen auseinandergerückt wurde. Die Kandelaber sind 2007 bis 2010 nach Kriegszerstörungen wieder hergestellt worden.

(Historische Ansichtskarte, Samml. Sigurd Hilkenbach)



**Bild 5** Sonntäglicher Ausflugsverkehr um 1910 in den Grunewald mit der Westlichen Berliner Vorortbahn. Die Linie A verkehrte vom Potsdamer Platz zum Forsthaus Hundekehle.

(Historische Ansichtskarte, Samml. Sigurd Hilkenbach)



Damit hatte Berlin (allerdings nur die Stadt, vom Umland war nicht mehr die Rede) nun doch fast den Status einer eigenen Provinz. Immerhin lebten zu dieser Zeit bereits 1 232 716 Einwohner in Berlin, in der ganzen übrigen Provinz Brandenburg waren es etwa doppelt so viele. Die tatsächlichen Probleme des Großraums Berlin mit insgesamt unzureichender Infrastruktur sowie der Randwanderung der Industrie und auch der Bevölkerung konnten dadurch allerdings nicht gelöst werden.

Zu Beginn der 1890er Jahre war der preußische Staat bereit, Eingemeindungen nach Berlin vorzunehmen. Die Verhandlungen mit den Gemeindebehörden zogen sich allerdings hin, ohne zu einem Ergebnis zu kommen. Um 1900 gab es Verhandlungen über Eingemeindungen zwischen Berlin und einigen Vorortgemeinden. Das Zusammenwachsen Berlins mit seinen Nachbargemeinden führte dazu, dass an vielen Stellen Ortsgrenzen nicht mehr wahrnehmbar waren. Inzwischen hatten sich aber die Ansichten „von oben“ geändert: Mehrere Vororte – vor allem im Südwesten – waren aufgeblüht durch den Zuzug und die dadurch hohen Steuereinnahmen wohlhabender ehemaliger Berliner. Und außerdem sollte das inzwischen schon als „rot und unchristlich“ verschrieene Berlin nicht noch weiter gestärkt werden. Man war höchstens bereit, den Zusammenschluss einzelner Vorortgemeinden in

Erwägung zu ziehen. Damit waren aber die Probleme des Großraums nicht zu lösen, die vor allem das Verkehrswesen und die Bebauungsplanung betrafen und die durch die komplizierten Zuständigkeiten in verschiedenen Kommunen bestenfalls durch langwierige Verhandlungen zu lösen waren.

### 3. Berliner Verkehr bis zur Gründung des Zweckverbandes (1912)

#### 3.1 Berliner Straßenbahnen

Von größerer Bedeutung als die Eisenbahn war für den Nahverkehr in Berlin das Entstehen eines ausgedehnten Pferdebahnnetzes. Neben der **Berliner Pferdeeisenbahn (BPfE)**, die seit 1865 die Strecke vom Kupfergraben nach Charlottenburg betrieb, war dies vor allem die 1871 gegründete **Große Berliner Pferde-Eisenbahn A.-G. (GBPfE)**, die ab 1873 innerhalb von rund zwei Jahrzehnten ein fast flächendeckendes Nahverkehrsnetz für Berlin und die Nachbarorte schuf. Sie sollte sehr bald *das* bestimmende Unternehmen im Berliner Verkehrswesen werden. Am Ende des Jahres 1873 hatte die GBPfE eine Streckenlänge von ca. sechs Kilometern (Gleislänge 12,2 Kilometer) [5, S. 5], 20 Jahre später waren es 1893 bereits ca. 133 Kilometer bei einer Linienlänge von ca. 250 Kilometern. Mitte der 1890er Jahre zeichnete sich die Elektrifi-

# Letzter Anschluss

... mit Blick zurück in die Zukunft



Zur pünktlichen Eröffnung des neuen Zentralflughafens für Berlin-Brandenburg am 1. Juni 2012 – äh, Entschuldigung am 31. Oktober 2020 – plant der VBB eine neue bisher nicht bekannt gemachte Schnellverbindung einzurichten zwischen dem Hauptterminal in Schönefeld und einem zentralen Verkehrsknoten in der City West. Die Fahrten des X11 werden als nicht ausreichend eingeschätzt, und am Umsteigepunkt zur U7 in Rudow droht ein ständiges Chaos. Daher soll eine bessere Verteilung in der Innenstadt erreicht werden, so wie es früher einmal war. Das ist natürlich nur erfunden, um zu überzeichnen, was tatsächlich bei vollem Betrieb mit 45 Millionen Fluggästen pro Jahr im neuen Großflughafen nach der Schließung Tegels droht. Und auch um zu erinnern.

In den Zeiten der Berliner Mauer flogen die West-Berliner zu etwa 98 Prozent von Tempelhof und seit 1974 auch von Tegel in die Welt. Aber es gab auch Flugverbindungen, die von West-Berlin aus nicht bedient wurden, weil dies nach den Statuten der Alliierten unmöglich war. Der Vier-Mächte-Status Berlins erlaubte Flüge nach Westdeutschland und in das westliche Ausland nur mit Fluggesellschaften, die ihren Konzernsitz in den USA, dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland oder

Frankreich hatten. Alle anderen waren außen vor. So konnte von Tempelhof oder Tegel aus nicht nach Warschau, Prag oder auch nach Skandinavien geflogen werden. Nur der Korridor in die BRD war nach den alliierten Abkommen möglich. Da jedoch der Zentralflughafen Schönefeld nicht auf dem Boden der Vier-Mächte-Stadt lag, hatten hier die (West-)Alliierten nichts zu sagen. So gingen West-Berliner und andere Reisende,

die in den Ostblock wollten, aber auch bestimmte Routen des Ferienverkehrs wie z. B. nach Griechenland nutzen wollten, über die kurze Distanz durch die DDR von der Mauer in Rudow bis zum wenige hundert Meter entfernten Flughafen. Für die Fluggäste mit hartem Westgeld richtete die DDR eine „Transitverbindung“ als Zubringer ein. Seit etwa 1968 fuhren Ikarusbusse des abgebildeten Typs zunächst vom Rathaus Schöneberg (Wartburgplatz) nach Rudow zur „GüSt“ Waltersdorfer Chaussee, wo die Kontrollen stattfanden, und dann zum Terminal. Später kam eine zweite Haltestelle am S- und U-Bahnhof Tempelhof dazu. Nach Erinnerung des Verfassers betrug der Fahrpreis für eine Fahrt 7,00 DM (egal von wo). Das Foto zeigt einen Bus im „Transitverkehr“ im Jahre 1970, der sich gerade durch den „Schutzwall“ nach West-Berlin geschlängelt hat. Rechts kündigt die Hinweistafel vom Ende des amerikanischen Sektors.

Dieser Transitverkehr kann Vorbild für eine Entlastungslinie sein, um sich bis zur Verlängerung der U7 in vielleicht 15 Jahren nicht nur auf den X11 zu verlassen. Ein zeitgemäßer Vorschlag, betrachtet mit historischem Wimperschlag. Linienkürzel: „XTra“.

(Text: Reinhard Arf, Foto [1970]: Wolfgang Ulma)

## Verkehrsgeschichtliche Blätter

# vb

Herausgeber und Verlag: Verkehrsgeschichtliche Blätter e.V., Postfach 21 104, 10122 Berlin  
Bankverbindung: IBAN: DE85 1001 0010 0655 1311 05; BIC: PBNKDEFF  
Chefredakteur: Michael Günther, Stellv. Chefredakteur: Axel Mauruszat  
Redaktion: Reinhard Arf, Wolfgang Dath, Wolf-Dietger Machel, Dr. Hans-Joachim Pohl  
Vertriebsleitung: Jürgen Rosinsky

Druck: MoritzDruck, Neue Jakobstraße 5, 10179 Berlin

Erscheinungsweise: zweimonatlich (Febr., April, Juni, Aug., Okt., Dez.)

Jahresabonnement: €16,00 (Ausland €19,00) einschließlich MwSt und Versandkosten

Einzelheft: €2,70 (einschließlich MwSt) + Versandkosten

Das Jahresabonnement verlängert sich automatisch um ein Jahr, wenn es nicht bis zum 15. November (Poststempel) des laufenden Jahres schriftlich gekündigt wird.

Mit Namen oder Initialen der Verfasser gezeichnete Beiträge und Kurzinformationen geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Zeichnungen, Fotos, Rezensionsexemplare usw. übernehmen Herausgeber und Redaktion keine Haftung. Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Redaktionsschluss dieses Heftes: 24.10.2020

### In diesem Heft:

„Es schütze uns des Kaisers Hand vor Groß-Berlin und Zweckverband“: Berliner ÖPNV bis zur Gründung „Groß-Berlins“ im Jahre 1920 – Geschichten von der Ostbahn: Hochbauten an der Ostbahn – Denk mal ... ein Denkmal! Der Geschwindigkeitsrekord von Marienfelde: Ein früher Sieg der Elektrizität – Leser-Post-Zug – Rezensionen – Kurzinformationen

[www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de](http://www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de)

### Demnächst:

Der Straßenbahn-Betriebshof in der Charlottenburger Königin-Elisabeth-Straße war der letzte Betriebshof-Neubau vor dem Zweiten Weltkrieg und der letzte betriebene Straßenbahnhof in West-Berlin. Wir betrachten Bau und Betrieb dieses verkehrsgeschichtlichen Ortes.