



Aufräumarbeiten: Südlich des Brandenburger Tores brach am 20. August 1935 bei den Arbeiten zum Bau des Nord-Süd-Tunnels ein Teil der Baugrube ein

Dramen unter der Erde

Sprengung, Bombenanschlag, Einsturz: Kaum ein Bauwerk in Berlin wurde derart von Katastrophen heimgesucht wie der Nord-Süd-Tunnel. Vor 75 Jahren begann sein Bau

Von Sven Felix Kellerhoff

ER WAR EINES DER aufwendigsten Berliner Ingenieurbauwerke der 30er-Jahre – der Nord-Süd-Tunnel für die S-Bahn. Er ermöglichte bis dahin kaum zu schaffende Fahrzeiten. Benötigten Fahrgäste mit dem öffentlichen Personenverkehr bis zum Bau des Tunnels oft mehr als eine halbe Stunde, um Berlins Innenstadt zu durchqueren, gelang dies nach dessen Inbetriebnahme in wenigen Minuten. Vor genau 75 Jahren, im Frühsommer 1933, fiel die Entscheidung, den schon seit Langem geplanten Nord-Süd-Tunnel unter der Stadtmitte zu bauen.

Pünktlich zum (nicht ganz runden) Jubiläum hat der S-Bahn-Experte Michael Brauns jetzt ein Buch zu dem Bauwerk veröffentlicht. Es enthält sehr viel davon, was man über den Bau erfahren kann.

Mit der S-Bahn kann man seit Bau des Tunnels in zwölf Minuten Berlins Mitte vom Anhalter Bahnhof im Süden bis zum Humboldtthain im nördlichen Wedding unterqueren (siehe Karte). Vom Potsdamer Platz zur Friedrichstraße braucht die S-Bahn nur drei Minuten – selbst mit Taxi oder Fahrrad ist das unmöglich.

Warum aber ist der Tunnel auch aus historischer Sicht wichtig? Aus mindestens vier Gründen: Erstens begann Hitlers Interesse für die Planung der Reichshauptstadt mit diesem Tunnel; es führte schließlich zu den größtenwahnwitzigen Plänen für den Bau einer gigantischen Nord-Süd-Achse. Mitte September 1933 bat der Berliner Magistrat den Reichskanzler um eine Entscheidung zur Streckenführung zwischen Potsdamer Platz und

Bahnhof Friedrichstraße. Drei Konzepte lagen vor: Die Reichsbahn wollte den Tunnel am liebsten unter dem Park der Reichskanzlei und dem Wilhelmplatz bauen und dann entlang der Glinkastraße nach Norden schwenken; unter der Wilhelmstraße war bereits 1928 bis 1930 ein Teilstück des vorgesehenen S-Bahnhofs errichtet worden.

Berlins Verkehrsbetriebe favorisierten dagegen die Strecke auf der Westseite der Ministergärten, vor dem Brandenburger Tor und un-



mittelbar östlich des Reichstages unter der Spree zum Schiffbauerdamm. Ein Kompromiss sah bis zum Brandenburger Tor die Führung unter der (kurz zuvor umbenannten) Hermann-Göring-Straße vor, dann einen Schwenk nach Osten und einen Bahnhof Unter den Linden sowie den Weg unter der Neustädtischen Kirchstraße in Mitte bis zur Friedrichstraße.

Hitler war die genaue Streckenführung einigermaßen gleichgültig. Dennoch entschied er sich für den Kompromiss, ließ aber zugleich wissen: „Berlin ist zurzeit eine sys-

temlose Aneinanderreihung von Wohn- und Geschäftshäusern. (...) Berlin als Reichshauptstadt eines 65 Millionen-Volkes muss städtebaulich und kulturell auf solche Höhe gebracht werden, dass es mit allen Hauptstädten der Welt konkurrieren kann. Es muss so weit gefördert werden, dass niemals ein Zweifel auftauchen kann, dass es auch kulturell die Hauptstadt des Deutschen Reiches ist und jeden Wettbewerb mit anderen Städten, zum Beispiel London, Paris und Wien, aufnehmen kann.“

Der Nord-Süd-Tunnel war zweitens auch wichtig, weil er das extreme Tempo illustriert, das die Nazi-Führung verlangte: Möglichst bis zur Olympiade 1936 sollte die Verbindung fertig sein. Doch am 20. August 1935 stürzte die schlecht gesicherte Baugrube südlich des Brandenburger Tores auf einer Länge von 50 Metern ein; 23 Arbeiter wurden verschüttet, von denen nur vier lebend geborgen werden konnten. Der Berliner NSDAP-Gauleiter und Propagandaminister Joseph Goebbels wütete: „Fahrlässig gehandelt. Ich lasse gleich zwei Schuldige verhaften.“

In der größten Katastrophe des Nord-Süd-Tunnels liegt der dritte Grund für seine historische Bedeutung. Als Ende April 1945 der Endkampf um die Reichshauptstadt entbrannt war und sowjetische Truppen innerhalb des S-Bahn-Rings standen, zogen sich verbliebene Bewohner aus Schutz vor Bomben und Granaten in die Tunnel zurück. Wie viele Menschen sich Anfang Mai 1945 dort aufhielten, ist unbekannt; es mögen mehrere Tausend gewesen sein. Ihr Schicksal war der NS-Führung um

Hitler, Bormann und Goebbels gleichgültig, die im nahe gelegenen Führerbunker ihre letzten Tage verlebten. Zwar ist unklar, ob der Befehl zur Sprengung aus dem Führerbunker kam; es gibt dafür keinerlei Beleg. Sicher ist: Ende April 1945 schichteten SS-Pioniere (und nicht sowjetische Soldaten) an der empfindlichsten Stelle des Tunnels bündelweise Sprengstoff auf.

Um 7.55 Uhr morgens am 2. Mai 1945 zerstörte dann eine gewaltige Detonation die teilweise über einen Meter starke Stahlbetondecke unter dem Landwehrkanal, Wasser brach in den Tunnel ein. Die Sprengung war so stark, dass tonnenschwere Betonstücke mehrere Meter in die Höhe geschleudert wurden. Fotos in Brauns Buch dokumentieren diese Katastrophe, der aber nicht Tausende, sondern – schlimm genug – „weniger als 100“ Menschen zum Opfer fielen.

Der vierte Grund für die große Bedeutung des Tunnels hängt mit dem Mauerbau zusammen. Seit dem 13. August 1961 fuhren zwar weiterhin S-Bahnen unter der Stadtmitte hindurch, doch sie hielten nur am Bahnhof Intershops genannte Halt eine willkommene Möglichkeit, sich mit zollfreien Zigaretten und Alkohol zu versorgen.

Was kaum jemand weiß: Am 13. Februar 1943 wurde der Tunnel sogar zum Ziel eines Attentats. Auf dem S-Bahnhof Friedrichstraße explodierte eine unter einer Bank abgestellte Bombe. Die Polizei ermittelte, dass ein mit Sprengstoff-Metallsplittern gefüllter Pappkoffer explodiert war. Verantwortlich für den Anschlag mit mehreren Toten waren Berliner Angehörige einer polnischen Widerstandsorganisation. Bekannt wurde der Bombenanschlag kaum, weil die Gestapo die Verletzten sowie die Angehörigen der Toten zum Schweigen verpflichtete. Michael Brauns Buch dokumentiert diese und andere Begebenheiten. Eisenbahn-Freunde werden sich an den Bauplänen von Stationen und Tunnelabschnitten erfreuen – so genau wurden nur wenige Bahnstrecken dokumentiert.

Brauns Buch hält noch mehr Aspekte zum Nord-Süd-Tunnel parat: der zum Vorbild ähnlicher S-Bauwerke in München (1965–1971 errichtet), Frankfurt am Main (1969–1990) und Leipzig (im Bau) wurde.



Michael Brauns Nord-Süd-S-Bahn Berlin. 75 Jahre Eisenbahn im Untergrund. GVE-Verlag, 288 S., 19,80 Euro