

HOV

Verkehrsgeschichte(n) vom Hamburger Nahverkehr

Hamburg zeigt Solidarität mit West- Berlin

Auch wenn die beiden größten deutschen Städte Berlin und Hamburg heute immer wieder in Konkurrenz zueinander stehen, so hat Hamburg, wie andere deutsche Städte auch, immer Solidarität mit Berlin gezeigt, wenn die politische Lage es erforderte.



Ab November 1989 fuhren Busse der PVG auf verschiedenen Buslinien innerhalb von West-Berlin, hier PVG 0419 am Flughafen Berlin-Tegel.

Ein weltgeschichtliches Ereignis brachte zwei Omnibusse des Hamburger Betriebshofs Wendemuth (Wandsbek) an den Brennpunkt des Geschehens. Die Abriegelung West-Berlins und der Bau der Berliner Mauer am **13.08.1961** kam für die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) überraschend und in einer ungünstigen betrieblichen Situation. Die Umstellung des West-Berliner Straßenbahnnetzes auf Autobusbetrieb war in vollem Gange. Mit Parolen wie „Du zahlst noch Westgeld für Ulbricht?“ begann kurz nach dem Beginn des Mauerbaues der Boykott der in West-Berlin verkehrenden S-Bahnlinien. Deren Betriebsführung oblag der ostdeutschen Reichsbahn.



Nach dem Bau der Berliner Mauer gelangten auch zwei Magirus-Deutz Saturn II (Typ Hamburg) Omnibusse der Hamburger Hochbahn AG als Solidaritätsbusse nach West-Berlin. Im Herbst 1961 fährt auf der BVG-Linie 29 der HOCHBAHN-Bus 7031 über den Kurfürstendamm.

Die BVG musste dadurch plötzlich täglich bis zu 400.000 Fahrgäste zusätzlich befördern. Bestehende Buslinien wurden verlängert, neue eingerichtet. Der vorhandene Wagenpark der BVG konnte das zunächst nicht leisten. Die kurzfristige Beschaffung von Doppeldeckern, dem in West-Berlin gängigen Autobustyp, war nicht möglich. Die Bereitstellung von anderen Bustypen durch die westdeutsche Industrie erforderte aber auch Zeit, die nicht vorhanden war.

Auf Initiative des Verbands öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) entsandten westdeutsche Verkehrsunternehmen ab August 1961 sogenannte „**Solidaritätsbusse**“ nach West-Berlin. Insgesamt kamen 97 Busse mit über 400 Busfahrern und Schaffnern aus 40 Städten. Die HOCHBAHN lieh die neuen Wandsbeker Wagen 7031 und 7049 vom Typ Magirus-Deutz Saturn II, Typ „Hamburg“ mit elektropneumatischem Vorwählgetriebe nach West-Berlin aus. Bei der Begrüßung der ersten westdeutschen Busse vor dem Schöneberger Rathaus am 09.09.1961 waren die beiden Hamburger Wagen schon dabei. Alle sechs Wochen tauschte die HOCHBAHN ihre Busfahrer, die von allen Betriebshöfen gestellt wurden, aus. An den Uniformen trugen alle Fahrer ein von der BVG gestiftetes Ärmelabzeichen.

HOV-Verkehrsgeschichte(n)

Die Unterstützungsaktion dauerte bis zum **30.04.1963**. Der Einsatz der beiden Hamburger Wagen erfolgte auf den **Innenstadtlinien 19 und 29**. Bis dahin waren 44 HOCHBAHN-Busfahrer in West-Berlin. Hinzu kamen noch Fahrlehrer, die an der Ausbildung von Busfahrern mitwirkten. Auf der Kundgebung zum 1. Mai 1963 verabschiedete der Regierende Bürgermeister Willy Brandt die verbliebenen Busfahrer. Kurz danach versahen die beiden Wandsbeker Omnibusse ihren Dienst wieder in ihrem alten Einsatzgebiet im Hamburger Osten.

Der BVG standen zu diesem Zeitpunkt die nach dem Mauerbau bestellten und 1962/63 in zwei Partien ausgelieferten 217 Büssing „Typ Präsident 14R“ zur Verfügung. Der Einsatz von Bussen auswärtiger Verkehrsunternehmen war damit nicht mehr notwendig. Für die West-Berliner, die an ihre Doppeldeckbusse mit den vielen Sitzplätzen gewöhnt waren, bedeuteten diese Eindecker eine Veränderung ihrer Fahrgewohnheiten. Bot ein Doppeldeckbus 70 Sitz- und 17 Stehplätze, verfügten die „Präsidenten“ nur über 28 Sitz-, dafür aber über 85 Stehplätze. Die Beliebtheit dieses Fahrzeugtyps hielt sich deswegen in Grenzen. Trotzdem konnte er bis 1976 auf den Straßen West-Berlins beobachtet werden. Die Arbeitsgemeinschaft Traditionsbus Berlin erhält mit Wagen 237 (E2U 62S) und 155 (E2U 63S) zwei Vertreter dieses Typs.

Die um West-Berlin herum errichtete Mauer wurde in der Folgezeit von der DDR immer mehr ausgebaut und war für Flüchtlinge aus Ost-Berlin und der DDR immer schwerer zu überwinden. Das galt auch für die Grenzanlagen an der innerdeutschen Grenze. Die Teilung Deutschlands in zwei Staaten war nun offenkundig. Der Versuch, von Ost nach West die Grenze zu überwinden, kostete Hunderte von DDR-Bürgern das Leben. Allein an der Berliner Mauer sind nach neuesten Untersuchungen 136 Menschen getötet worden.



Foto: Stephan Günther

PVG 0430 an der Haltestelle „Straße des 17. Juni“ im Berliner Tiergarten.

HOV-Verkehrsgeschichte(n)

Erste Passierscheinabkommen für die West-Berliner unter dem Regierenden Bürgermeister Willy Brandt und der Anfang der 1970er Jahre von ihm als Bundeskanzler in der sozialliberalen Koalition angestoßene Prozess „Wandel durch Annäherung“ machten den Anfang, um die deutsche Teilung zwar noch nicht zu überwinden, aber doch für die Menschen erträglicher zu machen. Der Umbruch in der UdSSR, die prekäre wirtschaftliche Lage der DDR und die allgemeine Unzufriedenheit, aber auch der Mut der DDR-Bürger bildeten die Grundlage für die Veränderungen im Deutschland des Jahres 1989. Mit der legendären Pressekonferenz vom SED-Politbüro-Mitglied Günter Schabowski am frühen Abend des 09.11.1989 und seiner eher beiläufigen Aussage zur sofortigen Reisefreiheit für DDR-Bürger begann das letzte Kapitel für die Berliner Mauer - und auf West-Berlin kam eine neue Herausforderung zu.

Noch am Abend des **09.11.1989** strömten Tausende Ost-Berliner, aber auch Anwohner aus dem Berliner Umland zu den wenigen Grenzübergangsstellen nach West-Berlin. Das gleiche Bild zeigte sich auch an der innerdeutschen Grenze. Alle Verantwortlichen handelten in dieser Nacht besonnen, die Grenze wurde geöffnet und die große (Verbrüderungs-)Feier begann. Ziel vieler Ost-Berliner war der Kurfürstendamm im Westteil der Stadt. Dort und in der weiteren Umgebung brach in dieser Nacht der Verkehr zusammen. Da für DDR-Bürger in West-Berlin der Nulltarif galt, wurden die öffentlichen Verkehrsmittel entsprechend stark nachgefragt. An einem geordneten, fahrplanmäßigen Betrieb war nicht zu denken Das galt für alle BVG-Verkehrsmittel, vorallem wenn sie im grenznahen Raum verkehrten. Doch es gelang, dank vieler Freiwilliger, das Fahrtenangebot kurzfristig zu erweitern.



PVG 0432 und 0430 in der Straße des 17. Juni, am S-Bhf. Tiergarten. Im Hintergrund im Winterlicht die Siegessäule (Großer Stern).

Da auch in den nächsten Tagen die Besucherströme nach West-Berlin nicht abebben wollten, wurde den Verantwortlichen bewusst, dass vor allem für den Busverkehr zu wenig Fahrzeuge und

HOV-Verkehrsgeschichte(n)

Personal zur Verfügung standen. Bereits am 10.11.1989 musste die BVG rund 75 private Reisebusse mit Fahrer anmieten. Deren Anzahl sollte sich dann bald auf 100 erhöhen. Den Schwerpunkt bildeten West-Berliner Reiseunternehmen, aber auch Unternehmen aus dem Bundesgebiet waren hier bald anzutreffen. Aus dem näheren Hamburger Raum waren das die Firmen Mietrach, Pelka und E. H. Rasmussen mit jeweils zwei bis drei Reisebussen. Auch die beiden Schutzmächte Großbritannien und die USA stellten aus ihrem Bestand Busse zur Verfügung.



PVG 0431 und 0432 in der Straße des 17. Juni, Hst. S Tiergarten.

Reisebusse sind für den Linienverkehr nun mal ungeeignet, so dass man sich der Solidarität der westdeutschen Verkehrsbetriebe nach dem Mauerbau erinnerte. Auf eine erste Anfrage der BVG vom 10.11.1989 kamen umgehend Zusagen, so dass bereits ab **13.11.1989** 28 Linienomnibusse aus dem Bundesgebiet in West-Berlin eingesetzt werden konnten. Dachte man zunächst nur an eine Ausleihe von Fahrzeugen, so wurde schnell klar, dass auch Personal aus dem Bundesgebiet benötigt wurde. Einige Reiseunternehmen hatten zwischenzeitlich, ähnlich wie 1961, einen Teil ihres Reisebus-Wagenparks durch Ankauf von gebrauchten Linienbussen aus dem Bundesgebiet ausgetauscht. Dadurch wurde die Vielfalt auf den West-Berliner Straßen noch größer.

Von der (damaligen) Hochbahn-Tochter Pinneberger Verkehrsgesellschaft mbH (PVG) mit Sitz in Schenefeld gelangten ab November 1989 zunächst acht Stadtbusse MB O 405 (**PVG 0416 - 0419** und **0430 - 0433**) mit Personal nach West-Berlin. Der Einsatz erfolgte auf den **Linien 62** (Wilhelmsruher Damm – S Charlottenburg über S Wittenau (Nordbahn), U Kurt-Schumacher-Platz und U Jakob-Kaiser-Platz) und **23** (S Tiergarten – Saatwinkler Damm über Turmstr., Hurt-Schumacher-Damm und U Rohrdamm). Aber auch die Fahrgäste auf der Linie **8** zum West-Berliner Flughafen Tegel konnten mit einem Bus der PVG fahren.

HOV-Verkehrsgeschichte(n)

Den enormen Mehrbedarf, der auch durch Linienverlängerungen von West-Berlin in den Ostteil und das Berliner Umland entstand, versuchte die BVG selbst durch Wiederinbetriebnahme bereits abgestellter Busse, aber auch durch Neubestellung von Fahrzeugen teilweise abzudecken. Auch zeigte es sich, wie 1961, dass die Auslieferung neuer Busse einige Zeit dauert. Die Busersteller stellten aber vorab einige Vorfühswagen für den Einsatz bereit.



Foto: Stephan Günther

PVG 0432 in der Joseph-Haydn-Straße am S-Bhf. Tiergarten.



Foto: Stephan Günther

PVG 0433 in der Klopstockstraße (Berlin-Tiergarten).

Doch die Notwendigkeit für die Solidaritätsbusse sollte noch bis zum **30.09.1990** bestehen bleiben. Ab diesem Tag, wenige Tage vor der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten, konnte auf deren Einsatz verzichtet werden, weil mittlerweile die BVG und ihr Ost-Berliner Pendant, das Verkehrskombinat Berliner-Verkehrs-Betriebe (BVB), über ausreichend Fahrzeuge und Personal verfügten um den Busverkehr in Gesamt-Berlin eigenständig durchführen zu können.



PVG 0419 auf der BVG-Linie 62 an der Hst. Luisenplatz.

Einer Aufstellung in den „Berliner Verkehrsblättern“ zufolge, haben insgesamt 29 kommunale Verkehrsunternehmen aus dem Bundesgebiet in dieser Zeit Linienomnibusse auf die Straßen West-Berlins geschickt. Die Stadtwerke aus Frankfurt/Main und München waren hier mit zehn bzw. neun Bussen am stärksten vertreten. Es folgte die PVG mit acht Fahrzeugen. Allerdings wurde der Bestand im 1. Quartal 1990 auf vier reduziert. Die Wagen 0430 bis 0433 gingen zurück nach Hamburg. Die verbliebenen Wagen fuhren weiter auf der BVG-Linie 23.

Text: Lutz Achilles / HOV

Quellen:

Typisch Berlin – ein BVG-Porträt

Herausgeber: BVG, Berlin 1987

150 Jahre Berliner Omnibus

Herausgeber: Denkmalpflege-Verein Nahverkehr Berlin e.V. 1997

Berliner Verkehrsblätter (versch. Ausg.)

Chronik der Pferdestärken - Festschrift zum Jubiläum HHA-Betriebshof Wandsbek,

Herausgeber: Hamburger Hochbahn AG, 2006