



from and about berlin

aktuell

AUS UND ÜBER BERLIN

No.
112

Die Berliner Mobilität
der Zukunft

Future mobility
in Berlin

Die Verkehrswende in
Berlin – gemeinsam die
Mobilität der Stadt denken
**Berlin's mobility
transition - Thinking the
city's mobility together**

Die Berliner
S-Bahn wird 100
**100 years of
Berlin's S-Bahn**

Erinnerung an das
einzige innerstädtische
KZ Berlins
**Remembering Berlin's
only inner-city
concentration camp**

INHALT CONTENTS

Fahrrad und Auto zusammenbringen -
mit der Verkehrswende
alle auf der Straße mitnehmen

Bringing cyclists and car drivers
together - Motivating all road users
for the mobility transition



© RinfraVelo/vo GmbH



© Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie

Zukunft BVG - wie der öffentliche Nahverkehr
die Mobilität in Berlin voranbringt

The BVG's future - How public transport
is driving forward mobility in Berlin

Hilde Lion - Gedenken an
die Volkswirtin, Sozialarbeiterin und
engagierte Frauenrechtlerin

Hilde Lion - A tribute to an economist,
social worker and women's rights
campaigner



© privat



© Marvin Güngör

Die World Games 2023 in Berlin -
ein Rückblick auf die inklusivsten
Spiele, die je in Berlin stattfanden

The World Games 2023
in Berlin - Looking back at the
most inclusive games ever held
in Berlin

Inhalt Contents

4 Editorial Editorial

Schwerpunkt: Verkehrswende In focus: Mobility Transition

- 6 Wie Berlin die Verkehrswende vorantreiben will
How Berlin plans to drive forwards the mobility transition
- 12 Eine neue Verkehrspolitik für Berlin – ohne Autohass und für ein besseres Miteinander
A new traffic policy for Berlin – without ‘car hate’ and with more and better cooperation
- 18 100 Jahre S-Bahn – DNA von Berlin
Berlin’s DNA – 100 years of the S-Bahn
- 26 Die Zukunft des ÖPNV: sauber und smart
Clean and smart – The future of Berlin’s public transport

Berliner Ereignisse Life in Berlin

- 34 Das Konzentrationslager Neukölln – ein Ort der Shoah in Berlin und sein drohender Verlust im Stadtgedächtnis
The Neukölln Concentration Camp – A Shoah site in Berlin and the risk of losing it from the city’s memory

- 42 Hilde Lion – die heute nahezu vergessene Mitstreiterin der sozialen Frauenarbeit
Hilde Lion – A today mostly forgotten figure in women’s social and educational work
- 49 Special Olympics World Games Berlin 2023 – Berlin von seiner inklusivsten Seite
The Special Olympics World Games Berlin 2023 – Berlin from its most inclusive side
-

53 Leserbrief Letters to the Editor

55 Suchanzeigen Help us find them

Dit is Berlin That's Berlin

- 58 Drei Fragen an ... Aletta von Massenbach
Three questions for ... Aletta von Massenbach
- 62 Fährmann, hol über!
Drei kurze Fährgeschichten
Ferry ahoi! Three short ferry stories
-

- 63 Impressum
Publishing information

„**aktuell**“ ist eine Zeitschrift für ehemalige Bewohnerinnen und Bewohner Berlins, die während der Zeit des Nationalsozialismus verfolgt und in die Emigration gezwungen wurden. Sie wird seit 1970 vom Regierenden Bürgermeister von Berlin herausgegeben und erscheint zweimal im Jahr. „**aktuell**“ möchte die Emigrantinnen und Emigranten über das Geschehen in ihrer ehemaligen Heimatstadt auf dem Laufenden halten und eine Plattform bieten, sich gemeinsam zu erinnern und untereinander auszutauschen.

“**aktuell**” is a magazine for former residents of Berlin who were persecuted and forced to emigrate during the National Socialist era. It has been published by the Governing Mayor of Berlin since 1970 and appears twice a year. “**aktuell**” aims to keep emigrants up-to-date on what is happening in the city they previously called home and provides a platform for remembering and exchanging ideas together.

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

mitten in unseren Redaktionsarbeiten für diese Ausgabe erschütterten uns die fürchterlichen Nachrichten vom terroristischen Angriff der Hamas auf Israel. Berlin trauert um die Opfer und ist in Gedanken bei allen, die in Angst, Trauer und Sorge sind.

Auch wenn bis zum Erscheinen dieser Ausgabe die weiteren Entwicklungen noch nicht absehbar sind, möchte ich Ihnen doch das Eine versichern: Berlin steht fest und solidarisch an der Seite Israels. Wir werden alles dafür tun, um jüdisches Leben in Berlin zu schützen. Israelfeindlichkeit und Judenhass haben auf unseren Straßen keinen Platz! – Vor allem ist eines ganz wichtig: Berlin lässt sich nicht spalten. Wir lassen uns leiten von Besonnenheit und Entschlossenheit. Und wir halten zusammen.

Berlin steht immer wieder vor Herausforderungen. Die „aktuell“ greift immer wieder solche auf. Die Ausgabe, die Sie heute in Händen halten, beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit dem Thema Verkehr.

Hart dafür arbeiten, damit Berlin jeden Tag ein Stück besser funktioniert – das ist mein Anspruch und das ist der Anspruch dieses Senats. Ein funktionierendes Berlin ist sicherlich auch ein mobiles Berlin. Ob zu Fuß oder auf dem Rad, ob mit dem Auto oder dem Roller, ob mit Bus oder Bahn – Mobilität für alle heißt, ein neues Miteinander auf der Straße zu organisieren. Radfahrer gegen Autofahrer, Fußgänger gegen Radfahrer – dieses Gegeneinander soll es in Berlin nicht mehr geben.

Der verstärkte Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, mehr und sichere Radwege, mehr Sicherheit für Fußgänger sind die Schwerpunkte der Mobilitätswende in Berlin. Wir bauen die Ladeinfrastruktur für Elektroautos aus und sorgen vor allem auch für eine gute Verkehrsanbindung der Außenbezirke und neuen Wohnquartiere. Der Ausbau der U-Bahnen und die Erweiterung der Tramlinien stehen dabei im Fokus, in enger Abstimmung mit Brandenburg. Um alle Vorhaben möglichst schnell umzusetzen, investiert Berlin rund fünf Milliarden Euro

für ein Sondervermögen Klimaschutz, Resilienz und Transformation.

Wie die versöhnende Vision eines Miteinanders von Auto- und Radfahrern in Berlin aussehen könnte, erfahren Sie auf den nächsten Seiten. Auch für unsere geschichtsinteressierten Leserinnen und Leser werfen wir wieder einen Blick zurück und voraus: Die S-Bahn wird im nächsten Jahr 100 Jahre alt.

Wussten Sie schon, dass in Berlin die erste elektrische Straßenbahn der Welt und die erste U-Bahn Deutschlands fuhr? Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) waren also schon immer Vorreiter bei der Elektromobilität und haben heute bereits die größte Elektrobusflotte Deutschlands im Einsatz. Lesen Sie in dieser Ausgabe mehr dazu.

Das Rad dreht sich natürlich nicht nur im Verkehr, auch in unserer Stadtgesellschaft war und ist wie immer viel Bewegung. Deshalb haben wir für Sie einen Blick zurück auf das sportliche Großereignis des Jahres, die Special Olympics World Games, geworfen. Es war eine Woche voller Begeisterung.

Wieder einmal zeigt sich auch in dieser Ausgabe: wie viel in Berlin steckt, wie viele Facetten unsere Stadt hat. Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre!

Kai Wegner
Regierender Bürgermeister von Berlin

Dear readers,

Midway through preparing this issue, we were appalled to hear the horrific news of the terrorist attacks on Israel by Hamas. Berlin is mourning the victims, and our thoughts are with all those grieving, fearful and worried. Even though, as this issue goes to press, it remains unclear just how this situation will develop, I would like to assure you of one thing: Berlin stands in solidarity and unwaveringly by Israel's side. We will do everything to protect Jewish life in Berlin. There is no place for hostility towards Israel and antisemitism on our streets! - Above all, one thing is crucial: Berlin will not allow itself to be split. We are guided by level-headedness and resoluteness. And we are standing together.

Berlin has often had to face challenges. And "aktuell" has regularly addressed just such topics. The edition you are holding in your hands today focuses specifically on the subject of traffic.

Working hard to ensure Berlin functions a little better every day - that is my aim, and the aim of the city government. Undoubtedly, a functioning Berlin is also a city of mobility. And that means mobility for all - whether walking or cycling, driving a car or scooter, or travelling by bus, train or tram. Mobility for all means organising a new mode of cooperation on the road. Cyclists against car drivers, pedestrians against cyclists - such antagonisms should no longer have a place in Berlin.

For Berlin's mobility turnaround, the top priorities are driving forward the expansion of the public transport network, creating more and safer cycling paths, and ensuring greater safety for pedestrians. We are developing the charging infrastructure for electric cars and, above all, providing good transport links to the suburbs as well as new residential developments. In close cooperation with the state of Brandenburg, the focus here is on expanding the underground network and the tram lines. To implement these projects as quickly as possible, Berlin is investing around five billion euros to set up a special fund for climate protection, resilience and transformation.

On the following pages, you can find out more about one possible vision for harmonising the needs of Berlin's car users and cyclists. And since next year Berlin's S-Bahn urban railway is celebrating its centenary, we are also offering our readers, especially those

interested in history, another look back to the past and on to the future.

Did you know that Berlin was home to the world's first electric tram and Germany's first underground train? The BVG, Berlin's public transport services, was always a pioneer in e-mobility and today already has Germany's largest e-bus fleet in operation - and you can find out more in this issue.

Of course, things are not just happening out on the roads. There has always been a lot happening in Berlin's urban society, past and present. In that spirit, we are taking a look back at this year's major sporting event, the Special Olympics World Games - a week packed with enthusiasm and excitement.

This issue shows yet again just how much Berlin has to offer and its many different facets. I hope you enjoy reading this collection of articles!



Kai Wegner
Governing Mayor of Berlin



Wie Berlin die Verkehrswende vorantreiben will

Wie in vielen Metropolen weltweit ist auch in Berlin die Verkehrswende ein zentrales Thema: Wie kann allen Menschen in der Stadt ein angemessenes Mobilitätsangebot gemacht werden, während man zugleich die klima- und umweltschädlichen Auswirkungen des Verkehrs minimiert? Das ist eine der großen - und meistdiskutierten - Zukunftsfragen in der Stadt.



VON JESSICA HANACK,
BERLINER MORGENPOST

Der schwarz-rote Senat hat in den Richtlinien seiner Regierungspolitik das Ziel formuliert, sich für ein „mobiles und nachhaltiges Berlin“ zu engagieren. Ein entscheidender Faktor dafür sei der öffentliche Nahverkehr, heißt es. Als weiteres zentrales Anliegen in der Mobilitätspolitik benennt die Landesregierung, auf ein Miteinander und nicht auf ein Gegeneinander der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer zu setzen. Abgezielt

wird damit insbesondere auf Konflikte im begrenzten Straßenraum, etwa zwischen Radfahrern und Autofahrern oder dem Bus- und Fahrradverkehr, wenn es um die Verteilung vorhandener Flächen geht.

Beim Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in Berlin will der Senat insbesondere die U-Bahn in den Fokus nehmen. Für fünf Streckenverlängerungen sollen die Planungen fortgesetzt werden, dazu kommen zehn mögliche Ausbauprojekte, die geprüft werden sollen. Anspruch ist es, mit dem Bau der ersten Verlängerung, der die U-Bahn-Linie U3 betrifft, noch in dieser Legislatur zu beginnen, also spätestens im September 2026. Auch im Bereich der Straßenbahn soll der Streckenausbau vorangetrieben werden – die Verlängerung einer Tramlinie ist im September 2023 eröffnet worden. Insgesamt hat Berlins Verkehrssenatorin Manja Schreiner (CDU) das Ziel

Radwege werden durch die grüne Beschichtung sichtbarer und sicherer für den Verkehr.

[The green surfaces make bike lanes more visible and safer for cyclists.](#)

benannt, den öffentlichen Personennahverkehr vor allem mit Blick auf eine gute verkehrliche Anbindung von Außenbezirken und neuen Wohnquartieren auszubauen.

Ein weiteres Element auf dem Weg zur Verkehrswende ist die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs. Der seit April 2023 amtierende Senat hat sich etwa vorgenommen, mehr Radwege als die Vorgängerregierung aus SPD, Grünen und Linken zu bauen. Zahlen dazu, wie viele Radwege im vergangenen Jahr in Berlin entstanden sind, liefert der Fortschrittsbericht der Senatsverkehrsverwaltung, der im Juli 2023 veröffentlicht wurde. Demnach wurden im Jahr 2022 insgesamt 26,5 Kilometer Strecke neu gebaut oder verbessert, womit das Jahresausbauziel von 40 Kilometern, das im Berliner Radverkehrsplan vorgegeben wird, jedoch verfehlt wurde. Weitere 21,7 Kilometer befanden sich zum Ende des Jahres 2022 im Bau oder der Bauvorbereitung sowie 132,3 Kilometer in der Planung.

Ein weiteres Element auf dem Weg zur Verkehrswende ist die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs.

Auch Radschnellwege sollen in der Stadt entstehen, auf mindestens 100 Kilometern Länge bis zum Jahr 2030. So ist es im Berliner Mobilitätsgesetz festgeschrieben. Insgesamt neun Routen befinden sich aktuell in der Planung, sie führen in der Regel von den Außenbezirken in Richtung Stadtzentrum. Was sie außerdem auszeichnet, sind besondere Qualitätsstandards, beispielsweise eine Breite von vier Metern, oder dass Radschnellverbindungen an Kreuzungen meist Vorrang erhalten sollen. Der Umstieg aufs Fahrrad soll damit noch attraktiver werden.

Verfolgt wird außerdem die sogenannte Vision Zero, der Anspruch also, die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten im Verkehr auf null zu senken. Dazu sollen beispielsweise gefährliche Kreuzungsbereiche in Berlin umgebaut oder die Schulwegsicherheit in den Blick genommen werden. In Berlin sind im vergangenen Jahr 34 Menschen im Verkehr gestorben, es war der geringste Wert seit mehr als 30 Jahren. Pro Tag wurden jedoch auch rund sechs Schwerverletzte erfasst.

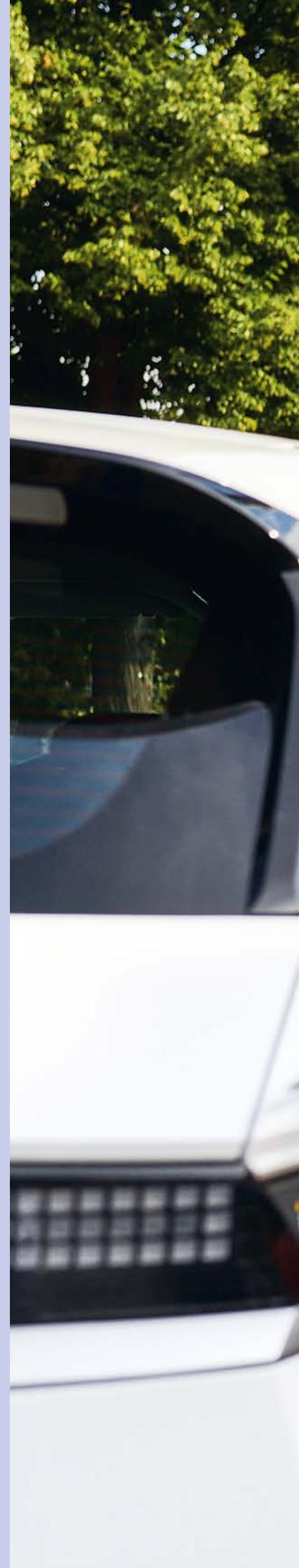


Für das Ziel der Antriebswende im Kfz-Verkehr hat sich der Senat das Ziel gesetzt, die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auszubauen. Als konkrete Vorgabe wurde in den Richtlinien der Regierungspolitik festgehalten, durchschnittlich 2.000 Ladepunkte pro Jahr zu errichten. Aktuelle Daten zeigen den Stand für das erste Quartal 2023. Zu diesem Zeitpunkt waren in Berlin knapp 2.280 öffentlich zugängliche Ladepunkte in Betrieb, wobei sich große Unterschiede zwischen Außenbezirken und Innenstadt zeigen. Im Berliner Zentrum ist die Zahl an Lademöglichkeiten deutlich höher. Der Senat hat deshalb angekündigt, einen Schwerpunkt beim Ausbau der Ladeinfrastruktur auf die Außenbezirke zu legen. Bis zum Jahr 2030 sollen außerdem sämtliche Busse der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) elektrisch unterwegs sein.

Für das Ziel der Antriebswende im Kfz-Verkehr hat sich der Senat das Ziel gesetzt, die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auszubauen.

Zur „Beschleunigung der notwendigen Transformation im Verkehrssektor“ will der Berliner Senat auch sein geplantes Sondervermögen „Klimaschutz, Resilienz und Transformation“ nutzen. Fünf Milliarden Euro sollen in einem ersten Schritt in Projekte investiert werden, die dabei helfen, die Klimakrise in Berlin zu bekämpfen und die Stadt klimaneutral zu machen. Eines der Handlungsfelder ist der Bereich Mobilität. Neben geschilderten Aspekten wie dem verstärkten Infrastrukturausbau für den Umweltverbund oder der Angebotsausweitung im öffentlichen Personennahverkehr sollen Mittel des Sondervermögens auch genutzt werden, um neue Logistikkonzepte für Gütertransporte und Paketdienste zu entwickeln oder Park-&-Ride- sowie Park-&-Ride-Plätze in Berlin und Brandenburg auszubauen.

Einer von 2.280 Ladepunkten in Berlin.
One of 2.280 charging stations in Berlin.





How Berlin plans to drive forwards the mobility transition

The mobility transition is a key issue in many metropolises the world over – just as it is in Berlin. How can everyone in the city have access to appropriate mobility services while simultaneously minimising traffic’s ecologically harmful and climate-damaging effects? In Berlin, this one of the biggest – and most debated – questions about the future.

BY JESSICA HANACK, BERLINER MORGENPOST

In its government policy guidelines, the Senate coalition of Christian Democrats (CDU) and Social Democrats (SPD) have set the goal of working towards a ‘mobile and sustainable Berlin’. The guidelines also specify public transport as one crucial factor in this process. Berlin’s government has also named one further key issue in its mobility policy – building on cooperation and not antagonism between the diverse road users. This policy of mutual rapport is particularly designed to target conflicts such as those between cyclists and cars, or buses and bikes, over the fair distribution of available space in areas with limited road facilities.

In expanding public transport, the Berlin Senate wants to focus especially on the U-Bahn network. Not only is planning set to continue on lengthening five underground lines, but another ten possible expansion projects are to be examined as well. The aim is to start work on the first underground extension, in this case the U3 line, within this term of office, i.e., by September 2026 at the latest. Work on expanding the tram network is similarly to be driven forwards – and a new section of one tram line was already opened in September 2023. Overall, Manja Schreiner (CDU), Berlin’s Senator for Urban Mobility and Transport, has set the goal of expanding public transport with a view to, above all, establishing good transport links to and from the outskirts and new residential quarters.

Strengthening pedestrian and cycle traffic is another factor in realising the mobility transition. In office since April 2023, Berlin’s present government plans, for

Strengthening pedestrian and cycle traffic is another factor in realising the mobility transition.

instance, to construct more cycle paths than the previous ruling coalition between the SPD, the Greens and the ‘Die Linke’ party. The Progress Report, issued in July 2023 by the Senate Department for Urban Mobility, contains figures on how many cycle paths were built in Berlin in 2022. It lists a total of 25.5 km of cycle paths as newly built or improved in 2022 – which, however, fails to meet the annual expansion goal of 40 km specified in the Berlin Cycling Plan (Radverkehrsplan). By the end of 2022, a further 21.7 km cycle paths were under construction or in preparation, and 132.3 km were at the planning stage.

The Berlin Mobility Act also foresaw high-speed cycle routes across the city, and set the target of 100 km

of such routes to be constructed by 2030. A total of nine routes are presently in the pipeline, mostly running from the outskirts towards the city centre. These routes are also distinguished by their specific quality standards, such as a width of at least four metres or high-speed routes having right of way at intersections as far as possible – an approach designed to make it even more appealing to switch to cycling.

To encourage a propulsion transition in motor vehicle traffic, the Senate has set the goal of expanding the charging infrastructure for electric vehicles.

Moreover, the goal is also to achieve Vision Zero, reducing to zero the number of fatalities and serious injuries in road traffic. The measures here focus on, for example, re-designing dangerous intersections in Berlin and creating safe school routes for children. Last year, 34 people died on the roads in Berlin, the lowest number for over thirty years, but still around six people suffer serious injuries in the city's traffic every day.

To encourage a propulsion transition in motor vehicle traffic, the Senate has set the goal of expanding the charging infrastructure for electric vehicles. The government's policy guidelines have specified the target of adding an average of 2000 charging stations every year. The latest figures show the situation in the first quarter of 2023. At that time, Berlin has just under 2.280 public charging stations in operation, though with significant differences between the inner city and the suburbs. Since the number of charging stations is far higher in the

centre, the Senate has announced the outskirts will be a main focus in expanding the charging infrastructure. In addition, all the city's public transport (BVG) buses are to be equipped with electric drive systems by 2030.

The Berlin Senate will also employ its planned Climate Protection, Resilience, and Transformation special fund to 'accelerate the necessary transformation in the transport sector'. In a first step, five billion euros are to be invested in projects helping to fight the climate crisis in the city and make Berlin climate neutral. Here, mobility is one of the fields of action. Along with such detailed aspects as investing more in growing the ecomobility infrastructure or expanding local public transport services, the special fund resources are also to feed into developing new logistics concepts for goods and parcel services or enlarging Berlin's and Brandenburg's Park & Ride and Bike & Ride facilities.

Sichere Verkehrsführung in Berlin-Mitte.
Safe traffic routing in Berlin-Mitte.





Eine neue Verkehrspolitik für Berlin – ohne Autohass und für ein besseres Miteinander

Es scheint, als würde ein erbitterter Kulturkampf um die Straßen geführt, der nicht nur die Debatten vergiftet, sondern sogar Pflanzen. Will man Berlin in eine lastenradelnde Hippie-Kommune verwandeln? Nein, wir plädieren für pragmatische Verkehrsreformen, anstatt mit einem großen Wende-Besteck zu operieren: mehr Machertum, Verwaltungskönnen und Ingenieursgeist statt Utopie.



Eine beispielhafte
Fahrradstraße mit
farblichen Markierungen
für mehr Sicherheit.
An exemplary bike street
with coloured road markings
for greater safety.

VON MICHAEL BUKOWSKI
UND HEINRICH STRÖSSENREUTHER

Berlin ist eine Stadt voller Widersprüche. Das gilt auch für den Verkehr. Obwohl die Menge der zurückgelegten Pkw-Kilometer sinkt, obwohl im bundesweiten Städtevergleich hier die wenigsten Haushalte einen eigenen Pkw besitzen, wächst die Anzahl der Autos kontinuierlich an. Über 1,2 Millionen Pkw sind heute in der Hauptstadt unterwegs. Hinzu kommen weitere Sharing-Fahrzeugflotten und mehr Lieferverkehr. Dichtestress, Luft- und Lärmbelastung nehmen zu, vor allem in der Innenstadt. Trotzdem tut sich die Stadtgesellschaft – unabhängig von der jeweiligen Regierung – schwer mit Veränderungen.

Auch das von Rad-Aktivisten um Heinrich Strößenreuther erkämpfte Berliner Mobilitätsgesetz – 2018 in Kraft getreten – hat daran noch relativ wenig geändert. Der Ausbau der Radinfrastruktur kommt voran, aber langsam. Obwohl sich Berlin als erste deutsche Metropole ein solches Gesetz gegeben hat, legen andere deutsche Großstädte deutlich mehr Tempo vor.

Woran hakt es? Die häufig geforderte „Verkehrswende“ wird meist als ein „gegen das Auto“ empfunden. Werden zum Beispiel Parkplätze in Radwege umgewandelt, entbrennt lokal ein heftiger Streit um die Fläche. Es scheint, als würde ein erbitterter Kulturkampf um die Straßen geführt, der nicht nur die Debatten vergiftet, sondern sogar Pflanzen. In der Ackerstraße in Mitte wurde kürzlich ein Straßenabschnitt im Rahmen des Konzepts „Sommerstraße“ befristet umgewandelt. Es entfielen Parkplätze zugunsten von Sitzgelegenheiten und Pflanzkübeln, in denen Anwohner Obst und Gemüse zogen. Mehrere Pflanzkübel wurden mittlerweile vergiftet. Legendar ist inzwischen die Friedrichstraße, die in einem Teilstück mehrmals für den Autoverkehr gesperrt und wieder geöffnet wurde – begleitet mit entsprechender medialer Lautstärke und reichlich Verwunderung auf allen Seiten auch außerhalb der Stadtgrenzen.

Wie könnte trotz dieses anscheinend kaum zu überwindenden gesellschaftlichen Grabens eine neue, versöhnende Verkehrspolitik für Berlin aussehen?

In unserem „Verkehrsbuch ohne Autohass“ (erschienen im November 2023) werben wir für ein neues Miteinander, beleuchten nüchtern die blinden Flecken bei allen Beteiligten und nicht zuletzt die Art von Sprache, mit der Gespräche verunglücken. Letztlich klingt unsere Kernthese etwas nach der Quadratur des Kreises, wir halten sie aber für realistisch: Niemandem soll das Auto genommen werden, aber mit weniger Autoverkehr kommen wir alle besser voran.

**Niemandem soll das Auto
genommen werden, aber mit
weniger Autoverkehr kommen
wir alle besser voran.**

Beginnen wir bei der Sprache: Je lauter die einen eine oder die Verkehrswende fordern, desto größer die Überforderung bei den anderen. Müssen wir morgen alle Bahn und Rad fahren? Will man Berlin in eine lastenradelnde Hippie-Kommune verwandeln? Nein, wir plädieren für pragmatische Verkehrsreformen, anstatt mit einem großen Wende-Bestock zu operieren: mehr Machertum, Verwaltungskönnen und Ingenieursgeist statt Utopie.

Auf dem breiten Fahrradweg
am Halleschen Ufer entlang.
On the broad cycle path
along Hallesches Ufer.

Dieser Streit lässt sich auch mit egal welcher Art von Kuschelrhetorik oder Partizipationsangeboten nicht beilegen – sondern mit Haltung und Entscheidung für die einen oder die anderen.

Werfen wir als Nächstes einen Blick auf die blinden Flecken: Verkehrswende-Forderer verstehen oft nicht, warum sie mit vernünftigen Argumenten bei Autofahrern gegen die Wand laufen. Sie blenden die immense Bedeutung von „das Auto“ aus. Auf der anderen Seite wird aus Unverständnis der pure Autohass unterstellt, und Autofahrer sehen ihre Privilegien bedroht. Im Ergebnis werfen sich beide Parteien gegenseitig „Ideologie“ vor, Verständigung ausgeschlossen.

Wie kann das konstruktiver weitergehen? Wenn Parkplätze wegfallen, wird es Streit geben. Unvermeidlich. Hier haben wir aber keinen Kultur-, sondern einen konkreten Konkurrenzkampf um öffentlichen Raum. Dieser Streit lässt sich auch mit egal welcher Art von Kuschelrhetorik oder Partizipationsangeboten nicht beilegen – sondern mit Haltung und Entscheidung für die einen oder die anderen.

Trotzdem lässt sich im Verkehr viel verbessern, das auch Autofahrer begrüßen. Nehmen wir als Beispiel die Parkraumbewirtschaftung in der Stadt. Gut gemacht, heißt das für die Krankenpflegerin, dass sie nach einer anstrengenden Spätschicht nicht mehr übermüdet zigmal um den Block fahren muss, sondern schnell einen Parkplatz findet. Autoverkehr „verflüchtigt“ sich, das Viertel wird ruhiger für alle Anwohner. In den Außenbezirken dagegen lassen sich vor allem autofahrende Eltern von Fahrradwegen überzeugen, wenn sie ihren Nachwuchs aus Sorge nicht mehr im Elterntaxi kutschieren müssen.

Um wegfallende Parkplätze wird es weiterhin Streit geben, das steht fest. Aber parallel dazu verläuft eine andere Entwicklung. Alternativen zum eigenen Pkw werden immer zahlreicher und verlockender. Es handelt sich hier um einen schleichenden, aber kontinuierlichen Prozess, der langfristig die Flächenkonflikte entschärft. Denn immer weniger Anwohner beanspruchen ihr Wohnrecht auf den Parkplatz vor der Haustür mangels eigenem Auto, da sie mit Rad, Bus, Bahn oder Sharing unterwegs sind. Bessere Alternativen holen zudem den Autoverkehr von der Straße, der dort gar nicht sein will. Wer auf das Auto angewiesen ist oder wer eigent-

„Lassen Sie doch einmal für drei Monate Ihr Auto stehen und probieren Sie aus, wie es sich ohne lebt!“

lich nur aus Gewohnheit am eigenen Pkw hängt, kann umsteigen. Umsteigende Gewohnheitstiere entlasten auch den verbleibenden Autoverkehr.

In Berlin-Charlottenburg wurde Anwohnern mit Auto folgender Vorschlag gemacht: „Lassen Sie doch einmal für drei Monate Ihr Auto stehen und probieren Sie aus, wie es sich ohne lebt!“

Nach den drei Monaten stieg fast ein Drittel der Anwohner nicht wieder zurück ins Auto. Entscheidend bei diesem Experiment war hier die Beratung, die den Leuten die Scheu vor Apps und Alternativen genommen hat. Dieses Experiment bestätigt die Macht der Gewohnheit und gleichzeitig die Möglichkeit, neue Gewohnheiten anzunehmen, für die es oft nur einen kleinen Anschlag braucht.

Mit pragmatischen Verbesserungen, mehr gegenseitigem Verständnis und Empathie statt Poltern können wir die Stadt auf Kurs bringen. Berlin wird nicht über Nacht zu einem neuen Amsterdam oder Kopenhagen werden, aber Stück für Stück können wir Verkehrsfrieden schaffen ohne ideologische Waffen.



© Ralf Rühmeier/SenMKU

A new traffic policy for Berlin - without 'car hate' and with more and better cooperation

The roads seem entangled in an acrimonious culture war not only poisoning discourse and debates, but even plants. Is the idea to turn Berlin into a cargo-biking hippie commune? No, we are arguing for pragmatic traffic reforms rather than the full transformation tool kit: less utopia and more hands-on approaches, administrative expertise and innovative engineering.

BY MICHAEL BUKOWSKI
AND HEINRICH STRÖSSENREUTHER

Berlin is a city with a wealth of contradictions - and that applies equally to its traffic. Although total car kilometres driven are decreasing and, in a Germany-wide comparison, Berlin has the fewest car-owning households, the number of cars is steadily growing. Today, the city has over 1.2 million cars on its roads, not including car sharing fleets and more delivery vehicles. Density stress, noise and air pollution are on the rise, especially in the inner city. Despite this, urban society struggles with change - quite irrespective of the government in power.

Cycling activists around Heinrich Strößenreuther fought for the Berlin Mobility Act, which came into force in 2018. Yet even this has changed relatively little. The cycling infrastructure is now expanding, but only slowly. And although Berlin was the first German metropolis to pass such a law, others are now making the running.

What's holding Berlin back? The frequent calls for a 'mobility transition' are usually understood as 'anti-car'. If parking areas, for instance, are turned into cycle paths, it fuels fierce local arguments over the



Mit dem Fahrrad durch das Berliner Regierungsviertel.
Cycling through Berlin's government quarter.

use of urban space. The roads seem entangled in an acrimonious culture war not only poisoning discourse and debates, but even plants. Recently, a stretch of Berlin-Mitte's Ackerstrasse was temporarily transformed during the 'Summer Street' action. Parking spaces were closed to create room for seating areas and plant tubs for residents to grow fruit and vegetables. Several tubs were then poisoned. And the case of Friedrichstrasse is now legendary. Several times over, part of the street was closed to cars and then reopened – always accompanied by vociferous media reports and much amazement on all sides, within and beyond the city borders.

Despite this apparently near unbridgeable social divide, what could a new Berlin traffic policy look like that harmonised the needs of all road users?

Our Verkehrsbuch ohne Autohass ('Traffic Primer without Car Hate'), published in November 2023, promotes a new sense of cooperation on the roads. It takes a level-headed look at the blind spots of everyone

No one should have to give up their car, but less car traffic means we can all get around better.

involved in these debates – and, not least, considers the kind of language derailing these conversations. In the final analysis, our core thesis may sound rather like squaring the circle, but we believe it is realistic:

No one should have to give up their car, but less car traffic means we can all get around better.

Let's begin with the language. The louder this or that person calls for a mobility transition, the more it over-challenges the others. Will we all have to get around by train and bike in future? Is the idea to turn Berlin into a cargo-biking hippie commune? No, we are arguing for a pragmatic traffic reform rather than the major transformation tool kit: less utopia and more hands-on approaches, administrative expertise and innovative engineering.

Next, let's cast some light on the blind spots. Mobility transition supporters often fail to understand why reasonable arguments never reach car drivers. They close their eyes to the huge significance of 'the car'. On the side of car drivers, as they see their privileges threatened, a lack of understanding leads to assuming transition advocates are motivated by sheer 'car hate'. The outcome is both sides accusing each other of blindly following an 'ideology', a result excluding communication and agreement.

So how can this debate be conducted more constructively? Taking parking spaces away will always lead to controversy. Inevitably. But rather than a culture clash, this is a concrete competition for public space. This is also not a dispute which can be resolved with any kind of participatory measures or cosy rhetoric, whatever it is – instead it requires integrity and deciding for one or the other.

Nonetheless, much can be improved in traffic which car drivers would also welcome. Take, for instance, parking space management in the city. If this is well done, a nurse exhausted after a strenuous late shift no longer has to drive umpteen times around the block to find a parking space, but can find one quickly.

This is also not a dispute which can be resolved with any kind of participatory measures or cosy rhetoric, whatever it is – instead it requires integrity and deciding for one or the other.

Car traffic ‘evaporates’, and the area becomes quieter for all the residents living there. In the outlying suburbs, in contrast, car-driving parents are most convinced by cycle paths, above all, if their worries over safety are resolved so they no longer feel they have to chauffeur their children around.

Moves to cut parking spaces will undoubtedly remain contentious. Yet there is another parallel development to this, with increasing and evermore attractive alternatives to owning your own car. This very gradual yet constant process will, in the long run, defuse conflicts over space. No longer needing a car as they travel by bike, bus, train, tram or car sharing, fewer and fewer residents will insist on their traditional right to park outside their home. Moreover, better alternatives take the car traffic off the streets which does not actually want to be there. Whether someone relies on the car or only clings to it from habit, they can change. Creatures of habit turning to other means of transport also take pressure off the remaining car traffic.

In an experiment in Berlin-Charlottenburg, a proposal was made to car-owning residents: ‘Leave your car at home for three months and find out what life is like

without it!’ After those three months, nearly one third did not go back to using their cars. The decisive factor here was advice supporting the experiment, helping people

‘Leave your car at home for three months and find out what life is like without it!’

overcome their reservations about apps and alternatives. This experiment confirms the power of habit and, simultaneously, the possibility of developing new habits – often only needing a small nudge in the right direction. We can put the city back on track with pragmatic improvements and more mutual understanding and empathy, rather than bluster and rants. Berlin will not become a new Amsterdam or Copenhagen overnight, but gradually we can achieve ‘traffic peace’ on our urban streets without ideological weapons.

Der breitere und besser sichtbare Radweg auf der Holzmarktstraße in Berlin-Mitte.
The cycle path on Berlin-Mitte’s Holzmarktstraße – broader and more visible.



100 Jahre S-Bahn - DNA von Berlin

Die Jubilarin ist munter, gut in Schuss und Tag für Tag viel auf Achse. Ihr Sound gehört zur Melodie dieser Stadt. Wenn Berliner von einer Reise zurückkehren und die Züge sehen, dann wissen sie: Wir sind wieder zu Hause! Im kommenden Jahr erlebt die Jubilarin, unverwechselbar ein Stück Berlin, ihren ersten dreistelligen Geburtstag. Die S-Bahn wird 100 Jahre alt, und das ist ein Grund zu feiern.



S-Bahn-Elektrifizierung in Berlin: Kabellegung in Spandau West; o. J./ um 1927.

Electrification of Berlin's S-Bahn: Laying cable in Spandau West; n.d./c. 1927.

VON PETER NEUMANN, BERLINER ZEITUNG

8. August 1924: Premiere für das neue Verkehrsmittel. Die erste Strecke führt 22 Kilometer weit durch den Nordosten Berlins nach Bernau. Sie beginnt abseits der Invalidenstraße im Stettiner Vorortbahnhof, dessen Empfangsgebäude immer noch steht - heute ist die Warthalle eine Eventlocation. Mit Höchsttempo 72 sind die Triebwagen der AEG, die grün lackiert sind und zwei Wagenklassen besitzen, zwölf Minuten schneller am Ziel als die Dampfzüge. Ein echter Fortschritt.

Es hat Jahrzehnte gedauert, bis das neue Verkehrsmittel ins Rollen kommt. 1888 reicht Siemens das erste Konzept zur Elektrifizierung für Berlin ein, weitere folgen. Doch die Bahnindustrie, die lieber Dampfloks verkauft, und die Preußische Eisenbahnverwaltung beäugen die neuen Player misstrauisch. Immer wieder wird gebremst. Zwar beginnt 1900 im Süden Berlins ein erster elektrischer Alltags-Probetrieb, und 1907 kündigt Paul von Breitenbach, der zuständige Minister in Preußen, die

Elektrifizierung Berliner Strecken an. Aber erst sechs Jahre später bewilligt der Landtag Geld – weniger, als benötigt wird. Im Jahr darauf beendet der Erste Weltkrieg die Diskussionen.

Erst nach dem Kriegsende 1918 kommt das Projekt endlich in Fahrt.

Politiker und Planer treffen kluge und weitreichende Entscheidungen. In „wirtschaftlich und schwerster Notzeit“, wie es damals heißt, erteilt das preußische „Ministerium der öffentlichen Arbeiten“ den Auftrag, die ersten beiden Strecken zu elektrifizieren. 1921 wird zudem ein langer Expertenstreit beendet: Statt mit Wechselstrom aus Oberleitungen sollen die Züge von seitlichen Stromschienen mit 800-Volt-Gleichstrom versorgt werden. Da gibt es Groß-Berlin schon ein Jahr – was die Verkehrsplanung enorm erleichtert.

Mit der „Großen Elektrisierung“ erweist sich die Elektropolis Berlin, in der Siemens mit der ersten elektrischen Lokomotive 1879 und der ersten elektrischen Straßenbahn 1881 Technikgeschichte schrieb, erneut als Motor des Fortschritts. Mit 1.276 Wagen wird die Bauart Stadtbahn ab 1928 zu einer der größten Fahrzeugserien der Bahnwelt (sie wird 69 Jahre im Linieneinsatz bleiben). Bis 1929 wächst das Netz auf 230 Kilometer.

Mit der „Großen Elektrisierung“ erweist sich die Elektropolis Berlin erneut als Motor des Fortschritts.

Allein bis dahin werden in einem fiskalischen Kraftakt, den das Deutsche Reich und Berlin trotz Krisen und Streit durchhalten, 160 Millionen Reichsmark verbaut. Die Berlinerinnen und Berliner integrieren die Bahnen in ihren Alltag und auch in ihre Freizeit, wie Robert Siodmaks Filmromanze „Menschen am Sonntag“ zeigt. 1930 werden 429 Millionen Fahrgäste befördert.

Nicht nur für die Entwicklung Berlins, das damals mit mehr als vier Millionen Menschen mehr Einwohner als heute hat, ist das neue Verkehrsmittel ein Quantensprung. Die Fahrgäste reisen nicht mehr in dunklen Abteilen, sondern in hellen Großraumwagen. Die Bahnen beschleunigen schneller, und sie gleiten ohne direkte Emissionen dahin. Sie sind sauberer und leiser als die alten Züge. Nach und nach wird die Dampftraktion, die Berlin bis dahin mit 70 Tonne Rußrückständen eingedeckt hat, zurückgedrängt. Positiv vermerkt wird auch, dass die Betriebskosten geringer sind. Während Dampflokos meist mit Steinkohle befeuert werden, nutzen die Kraftwerke preiswerte Braunkohle.

1. Dezember 1930: Das selbstbewusst geschwungene weiße S auf grünem Grund wird offizielles Logo. Der Grafiker Fritz Rosen, der aus einer jüdischen Familie stammt und später vor den Nazis in die USA fliehen wird, hat es für 800 Reichsmark entworfen. Zusammen mit dem nicht minder einprägsamen Namen S-Bahn (für Stadtbahn) trägt es zu einer Corporate Identity bei, wie sie damals selten ist. Auch die Fahrzeuge sind eindeutig erkennbar: Bordeauxrot und Ockergelb lösen Grün ab. Wie sehr die Farben eine Tradition werden, wird sich noch Jahrzehnte später zeigen. Als der Designer Herbert Lindinger 1985 einer neuen S-Bahn-Generation Blautöne verpassen will, verschwinden die Pläne nach erbitterten Protesten in der Schublade.

Mit dem knapp sechs Kilometer langen Nord-Süd-Tunnel kommt 1939 eine wichtige Ergänzung des Streckennetzes dazu. Der Bau ist eine der wenigen großen Investitionen, die unter den Nationalsozialisten im Berliner Nahverkehr getätigt werden. Im Zweiten Weltkrieg avanciert die S-Bahn zum wichtigsten Verkehrsmittel in Berlin. 1943 wird sie für 737 Millionen Fahrten genutzt.

2. Mai 1945, 7.55 Uhr: Mutmaßlich Nazis sind es auch, die den Tunnel wieder zerstören. An diesem Tag wird unter dem Landwehrkanal eine Sprengladung gezündet, heißt es in einer Akte. Vielleicht wird der Sabotageakt, der bis heute nicht ganz aufgeklärt ist, auch an einem anderen Tag kurz vor Kriegsende verübt. Das Datum ist so ungewiss wie die Zahl der Menschen, die später im Untergrund tot gefunden werden. Im S-Bahn-Museum heißt es, dass 93 Leichen geborgen werden. Nach dem Anschlag stehen 25 Kilometer S- und U-Bahn-Tunnel unter Wasser, rund zwei Jahre lang.

Doch zwischen den Trümmern an der Oberfläche ist schon Anfang Juni 1945 das charakteristische Singen der Gleichstrommotoren wieder zu hören. Als erster



S-Bahn-Elektrifizierung in Berlin: neuer Viertelzug (Bauart Stadtbahn); o. J./um 1927.
 Electrification of Berlin's S-Bahn: new quarter train (Stadtbahn series); n.d./c. 1927.

S-Bahn-Abschnitt geht die Strecke zwischen Wannsee und Schöneberg eingleisig in Betrieb, mit zwei Zugpaaren pro Tag.

Obwohl die deutsche Teilung schließlich alle Bereiche erfasst, bleibt die Deutsche Reichsbahn unter einheitlicher Leitung. Sie hat ihren Sitz in Mitte in der sowjetischen Zone, das ab 1949 zu Berlin, Hauptstadt der DDR, gehört. Um Rechte zu wahren, belässt es die DDR bei dem antiquierten Namen.

Mit der S-Bahn werden Waren zwischen Ost und West geschmuggelt, und immer mehr Menschen nutzen sie als Fluchtvehikel.

Auch wenn DDR-Behörden immer wieder versuchen, die Kontrollen zu intensivieren: Während das Straßenbahnnetz 1953 getrennt wird, hält die S-Bahn Berlin zusammen. „Über alle Sektorengrenzen hinweg rollt Deine S-Bahn“ steht auf Bannern. Personifiziert wird dies durch Friedrich Kittlaus, der bei der Reichsbahndirektion 24 Jahre lang für die S-Bahn zuständig ist. Der parteilose Vizepräsident lebt im Westen und hat sein Büro im Osten der Stadt, in Mitte.

13. August 1961: Umso größer ist der Schock in der Nacht zu diesem Sommersonntag. Fahrdienstleiter und

Stellwerksmeister bekommen Besuch von Männern, die ihnen bislang unbekannt waren. Sie eröffnen ihnen, dass sie keine S-Bahnen mehr in den Westen lassen dürfen. Als die DDR damit beginnt, ihre innerstädtische Grenze mit Stacheldraht und anderen Sperren zu befestigen, leidet auch die S-Bahn. Gleisstücke werden herausgetrennt, Stromschienen gesenkt.

In West-Berlin schlägt die anfängliche Schockstarre bei manchen Bürgern in Wut um. „Wer S-Bahn fährt, bezahlt Ulbrichts Stacheldraht“: Unter diesem Motto rufen der Regierende Bürgermeister Willy Brandt (SPD) und der Deutsche Gewerkschaftsbund zum Boykott auf, den bei Umfragen 80 Prozent der Teilnehmer gutheißen. Auf die S-Bahn werden Steine geworfen und Sprengstoffanschläge verübt. Zwar bleibt sie betriebssicher. Doch die leeren Bahnhöfe, die betagten Züge und das wuchernende Grün atmen Melancholie. Das einst modernste Verkehrssystem wirkt in West-Berlin, das sich als glitzerndes buntes Schaufenster der Marktwirtschaft sieht, wie eine Museumsbahn.

Ganz anders sieht es im Osten der Stadt aus. Der Ausbau der U-Bahn wird durch den Mangel gebremst, die S-Bahn wird zum Rückgrat des Verkehrs. Bevor die Wohngebiete in Marzahn und anderswo komplett sind, fährt sie schon dorthin. Dagegen sinkt die Zahl der Fahrgäste im Westen der Stadt, wo die S-Bahn 1960 noch 200 Millionen Menschen befördert hat, bis 1983 auf drei Millionen. Dann wird die Reichsbahn den S-Bahn-Betrieb, der jährlich ein neunstelliges Defizit einfährt, endlich los. Ab 1984 befahren die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) ein nochmals geschrumpftes Netz.

Als Zwitter aus Verkehrsstation und Grenzübergangsstelle, als Terroristen-Agentenschleuse und und als Intershop-Einkaufsparadies nimmt der Bahnhof Friedrichstraße im Osten Berlins eine besondere Stellung ein. Nach der Grenzschießung 1961 endet die S-Bahn aus Richtung Zoo am Bahnsteig B - das war bereits acht Jahre zuvor vorbereitet worden. Die S-Bahnen in Richtung Ostkreuz fahren dagegen vom Bahnsteig C. Wer umsteigen will, muss die Grenzkontrolle passieren. Eine Stahlwand trennt die beiden Endstationen. Es gibt zwar weiterhin eine durchgehende S-Bahn-Trasse, doch sie wird nur für Betriebsfahrten aktiviert. Im Nord-Süd-Tunnel ist der Tiefbahnsteig D im Bahnhof Friedrichstraße der einzige Ort, an dem Fahrgäste noch ein- und aussteigen dürfen. Die anderen Stationen werden zu „Geisterbahnhöfen“, ebenfalls bewacht von Grenzsoldaten.

S-Bahn-Elektrifizierung in Berlin: Montage einer Stromschiene um 1928; o. J./um 1928 (Aufnahme entstand auf dem Bahnhof Stahnsdorf).
Electrification of Berlin's S-Bahn: Installing a power rail around 1928; n.d./c. 1928 (photo taken at Stahnsdorf Station).



2. Juli 1990, 6.21 Uhr: Mit der Abfahrt nach Wannsee wird, nicht einmal acht Monate nachdem die Mauer gefallen ist, der durchgehende S-Bahn-Betrieb auf der Stadtbahn wieder aufgenommen. Der Prellbock im Bahnhof Friedrichstraße, vor dem am 27. Mai 1983 der Versuch einer S-Bahn-Entführung unter Schüssen endete, kommt weg. Auf der wiederhergestellten Ost-West-Verbindung rollen Zuggruppen mit den Funknamen „Heinrich“, „Berta“, „Cäsar“ und „Fee“. Ebenfalls am 2. Juli 1990 öffnet die Tunnelstation Oranienburger Straße als erster Geisterbahnhof wieder.

Das Bautempo verlangsamt sich, doch weitere Lücken werden geschlossen. Für Sammler von Ersttagsfahrkarten ist es eine schöne Zeit. So gehen 1992 drei Verbindungen ins Umland wieder ans Netz. Der S-Bahn-Ring ist 2002 wieder komplett. Mit der Baureihe 481 wird die Flotte verjüngt.

Aber dann wird das Vertrauen der Berliner in ihre S-Bahn erschüttert. Weil das Eisenbahn-Bundesamt Mängel feststellt, müssen 2009 viele Wagen aus dem Betrieb genommen werden – die Zahl steigt über 900. Es zeigt sich, dass die Radscheiben der neuen Baureihe nicht dauerhaft sind. Kritisiert wird aber auch, dass die Wartung vernachlässigt wurde. Der Notbetrieb in der größten Krise der S-Bahn führt dazu, dass selbst die Stadtbahn zwischen Zoo und Ostbahnhof nicht mehr befahren werden kann. Im Juli 2009 löst die Deutsche Bahn die Geschäftsführung ihres Tochterunternehmens ab.

Unter dem neuen Chef Peter Buchner stabilisiert sich die Lage wieder. Nach mehreren Anläufen kommt ein Vergabeverfahren in Gang, bei dem als einziger Bewerber die S-Bahn Berlin GmbH übrig bleibt. Für den Ring und die Strecken im Südosten bestellt das DB-Unternehmen bei Stadler Pankow und Siemens Mobility für 900 Millionen Euro 85 vierteilige sowie 21 zweiteilige Fahrzeuge. Die Baureihe 483/484 trägt die Traditionsfarben, allerdings ist das Rot aufgehellt.

1. Januar 2021, kurz nach Mitternacht: Auf der Linie S47 nach Spindlersfeld befördern neue S-Bahnen erstmals Fahrgäste. „Tablet“, „rasender iPad“: Die

markante Kopfform fordert Spitznamenerfinder heraus. Weil die Züge leise sind, große Mehrzweckabteile und eine verbesserte Fahrgastinformation bieten, sind sie bei den Fahrgästen beliebt. Anders als alle anderen S-Bahnen haben die neuen Fahrzeuge eine Klimaanlage, die im Sommer die Temperatur um drei Grad herunterregelt.

340 Kilometer Strecke, 168 Bahnhöfe, allein im Jahr 2022 rund 410 Millionen Fahrgäste: Die S-Bahn, seit 1984 bei der Deutschen Bahn, hält Berlin und Brandenburg in Bewegung. Längst gilt sie als Teil der DNA dieser Stadt. Jenseits der offiziellen Strukturen arbeiten Bürger ehrenamtlich an der Neueröffnung des S-Bahn-Museums und an der Wiederbelebung einer Tradition: Der Weihnachtszug soll wieder fahren.

Unterdessen wächst das Streckennetz. In Mitte wird am ersten Abschnitt der City-S-Bahn gearbeitet, die als zweite Nord-Süd-S-Bahn die Innenstadt zusätzlich erschließen wird. 2024 könnte die S15 zwischen Gesundbrunnen und Hauptbahnhof starten. Um den Ausbau der Bahninfrastruktur zu beschleunigen, haben Berlin, Brandenburg und die Bahn das Programm i2030 ins Leben gerufen. Falkensee, Velten, Stahnsdorf: Von den 2030er-Jahren an werden sie wieder per S-Bahn erreichbar sein. Zuvor soll die Siemensbahn nach Gartenfeld, auf der seit 1980 kein Zug mehr fährt, 2029 wieder ans Netz gehen – 100 Jahre nachdem sie auf Kosten von Siemens fertiggestellt wurde.

8. August 2024:
Die Feierlichkeiten mit Programm für Familien, Technikbegeisterte und Touristen sind aufgegleist. Auch wenn an den Details noch geschliffen wird, ist jetzt schon klar: Das wird ein großer Tag für Berlin und Brandenburg. 100 Jahre S-Bahn Berlin: auf jeden Fall vormerken!

Berlin's DNA - 100 years of the S-Bahn

This near centenarian is still going strong, energetic, and out and about every day. It is also a firm part of the city's soundscape. When Berliners come back from a trip and see these trains, then they know: We are home again! Unmistakably part of Berlin, the S-Bahn is looking forward to its first three-digit birthday next year. It will be 100 years old - a very good reason to celebrate.

BY PETER NEUMANN, BERLINER ZEITUNG

8 August 1924: A première for this new mode of transport. Covering 22 km through north-east Berlin to Bernau, the first route began at the Stettiner suburban station off Invalidenstrasse. The station concourse is still standing, the waiting room now an event location. The AEG railcars, painted green, were divided into two carriage classes. Speeding along at up to 72 kmph, they reached their destination 12 minutes faster than steam trains.

This was real progress - though it took decades for this new type of transport to start rolling. In 1888, Siemens presented the first of its many electrification plans for Berlin's railways. But the Prussian Railway administration and the railway industry, keen on selling steam engines, eyed this new player with suspicion. The project faced a series of obstacles. In 1900, the first trial electric train finally went into daily operation in the south of Berlin. Seven years on, Paul von Breitenbach, the responsible Prussian minister, announced the electrification of Berlin's railway lines. Yet the Prussian state parliament took until 1913 to grant the funding - and it was less than needed. When the First World War started one year later, the project was put on ice.

Only after the end of the war in 1918 did it gain momentum again.

Then, politicians and planners took wise and far-reaching decisions. In an 'economic and most serious time of need', as was said at the time, the Prussian Ministry of Public Works ordered the electrification of the first two lines. In 1921, a long, controversial debate among experts also came to an end. Power would not be supplied as alternating current from an overhead line, but as 800-volt direct current from a side conductor rail. By then, Greater Berlin was already one year old, making transport planning very much easier.

With the 'great electrification', Electropolis Berlin once again proved to be a driver of progress. Siemens also made technological history with the first electric locomotive in 1879 and, two years later, the first electric tram. Introduced in 1928, the 'Stadtbahn' carriages were to remain in regular use for 69 years. With a total production of 1276 carriages, this series was one of the largest in the railway world. By 1929, Berlin's network had grown to 230 km of track, a development costing the German Reich and Berlin 160 million Reichmarks, a financial tour de force achieved despite crises and

With the 'great electrification', Electropolis Berlin once again proved to be a driver of progress.

disputes. As Robert Siodmak's romantic film 'People on Sunday' (Menschen am Sonntag) shows, the urban

S-Bahnhof Berlin Westkreuz (ehemals Bahnhof Ausstellung): im Hintergrund die Halle der Ringbahn, links das Stellwerk. Auf dem rechten Bahnsteig steht eine S-Bahn EB/ET 165 aus Wannsee, der linke Bahnsteig war für die Züge Richtung Spandau; um 1928.

Berlin S-Bahn Westkreuz station (formerly 'Bahnhof Ausstellung'): in the background, the circle train hall and, on the left, a signal box. The S-Bahn EB/ET 165 from Wannsee is waiting at the right-hand platform; the left-hand platform was for trains to Spandau; c. 1928.

railway was part of Berliners' daily lives just as much as their leisure activities. In 1930, it transported a record 429 million passengers.

It also represented a quantum leap - not just for Berlin's development, then a city with a population of over four million, larger than today. Passengers no longer travelled in dark compartments,

but in bright open-plan carriages. The trains accelerated faster, gliding along without producing direct emissions. Cleaner and quieter, electric traction gradually replaced the steam engines which, by then, had covered the city in 70 tons of soot residues. Moreover, as was positively noted, the running costs were also lower. While steam engines were usually fired with bituminous coal, the power stations used the cheaper lignite to generate electricity.

1 December 1930: The confidently curved 'S' on a green background became the S-Bahn's official logo. The design was by graphic artist Fritz Rosen, who received 800 Reichsmarks for his work. From a Jewish family, Rosen later had to flee the Nazis and ultimately settled in England. Together with the equally memorable name S-Bahn (for Stadtbahn: city train), the logo helped forge a corporate identity rare at that time. In burgundy red and yellow ochre instead of green, the railcars were also immediately recognisable. As events years later showed, this livery was regarded as traditional. In 1985, designer Herbert Lindinger's plans for a new generation of S-Bahn trains in shades of blue triggered an intense wave of protests. His colour scheme was soon filed away and forgotten.

The new north-south tunnel constructed in 1939 was nearly six kilometres long, an important addition to the network. The work on the tunnel was one of the Nazi regime's few investments in Berlin's public transport



system. In the Second World War, the S-Bahn advanced to become the city's most important mode of transport, carrying 737 million passengers in 1943.

2 May 1945, 7.55 am: The north-south tunnel was seriously damaged - quite probably by the Nazis themselves. According to the files, on the morning of 2 May the tunnel section under the Landwehr Canal was blown up. Yet this act of sabotage, not completely explained even now, may also have taken place on different day shortly before war ended. The date is just as uncertain as the total number of people later found dead after the tunnel filled with water. According to the S-Bahn museum, 93 bodies were recovered. After the explosion, 25 km of the S-Bahn and underground tunnels were flooded for around two years.

Above ground, though, the characteristic hum of the S-Bahn's direct current engines started up again between the wartime ruins as early as June 1945. The first S-Bahn service comprised two pairs of trains a day running on a single track between Wannsee and Schöneberg.

Although the division of Berlin ultimately impacted all spheres of life, the Deutsche Reichsbahn railway remained under a unified management. Its head office was in Mitte, then in the Soviet zone and later, after 1949, in East Germany's capital city. The GDR also retained the antiquated Reichsbahn name to protect the rights attached to it. The S-Bahn carried smuggled

The S-Bahn carried smuggled goods between East and West, and growing numbers of people used it as an escape route.

goods between East and West, and growing numbers of people used it as an escape route – even though the GDR authorities regularly tried to step up passenger checks. While the city’s tram network was divided in 1953, the S-Bahn still ran throughout Berlin, as exemplified in banners reading ‘Your S-Bahn runs across all sector borders’. This sentiment was personified by Friedrich Kittlaus, responsible for the S-Bahn for 24 years and Deutsche Reichsbahn Vice-President. Kittlaus, who was not affiliated to a political party, lived in West Berlin, but his office was in Mitte in the East.

13 August 1961: A summer Sunday – making the shock all the more intense. Before dawn, work had started on building the Wall. Section and signal box controllers were visited by men they had never seen before and instructed to stop all S-Bahn trains from entering the western sectors. The S-Bahn was not immune to East Germany’s moves to seal off its inner-city border with barriers and barbed wire. Sections of track were dismantled, and power rails cut and removed.

For some in West Berlin, the initial state of shock turned to anger. Under the slogan ‘Your S-Bahn ticket is paying for Ulbricht’s barbed wire’, Willy Brandt (SPD), West Berlin’s Governing Mayor, and the West German Trade Union Federation called for a boycott, supported in surveys by 80% of respondents. S-Bahn trains in West Berlin had stones thrown at them and bombs placed on the tracks. Nonetheless, the S-Bahn services remained safe and reliable. But the elderly trains, empty stations, and proliferating plant life emanated a melancholy air. West Berlin saw itself as a colourful, glitzy showcase for the market economy – and the S-Bahn there, once so much state-of-the-art, now looked like a heritage railway.

In East Berlin, though, the story was very different. With shortages slowing the expansion of underground services, the S-Bahn became the backbone of the

transport system. Before residential areas in Marzahn or elsewhere were finished, you could already travel there by S-Bahn. In contrast, passenger figures in West Berlin were in decline. In 1960, it recorded 200 million passengers, but by 1983 that figure was just three million. Soon afterwards, the Reichsbahn could finally offload the western S-Bahn, which ran an annual nine-digit deficit. In 1984, the BVG public transport service started running a further reduced western network.

East Berlin’s Friedrichstrasse Station had a special status, a hybrid of train station and border crossing point, a place to infiltrate secret agents and terrorists, and home to the consumer paradise of a GDR duty-free Intershop. After the Wall went up in 1961, the S-Bahn from West Berlin’s Zoologischer Garten terminated at Platform B – prepared for just this eventuality eight years before. The S-Bahn trains for East Berlin’s Ostkreuz Station left from Platform C, so anyone wanting to transfer trains needed to pass the border controls. The two terminal stations were separated by a steel wall. A through railway line still existed, but was only activated for out-of-service trains. A western underground line still continued to use the north-south tunnel under East Berlin. In that section, though, passengers could only leave or join the train at Friedrichstrasse Station’s platform D; the other stops were ‘ghost stations’, also watched over by border guards.

2 July 1990, 6.21 am: Less than eight months after the Wall fell, an S-Bahn train left for Wannsee, reinstating a continuous urban train service across the city. Now, the Friedrichstrasse Station buffer stop was removed where, on 27 May 1983, shots were fired to end an escape attempt in a kidnapped S-Bahn train. The groups of trains on the re-established line between East and West Berlin had the call names Heinrich, Berta, Cesar and Fee. On 2 July 1990, Oranienburger Strasse tunnel station also became the first ‘ghost station’ to start operating again.

Although the pace of building work slowed, other gaps in the network were closed. This was a golden age for collectors of first day tickets. In 1992, no less than three lines to Berlin’s environs rejoined the network. Ten years later, the S-Bahn circle route around the inner city was complete again and the Class 481 multiple unit trains were rejuvenating the S-Bahn’s ageing fleet.

But when the Federal Rail Authority (EBA) discovered a serious flaw in the new trains, the Berliners’ faith in their S-Bahn was badly shaken. In 2009, over 900

carriages had to be withdrawn from service. The EBA investigation found a weakness in the fatigue strength of the wheel discs. It also criticised a lax approach to checks and maintenance. The emergency operation at the height of the S-Bahn's biggest crisis even led to services being cancelled between Zoo and Ostbahnhof. In July 2009, the parent company Deutsche Bahn (DB) suspended the S-Bahn's management.

Under Peter Buchner, the new CEO, the situation stabilised again. After several attempts, a tender was started which, ultimately, saw the S-Bahn Berlin GmbH as the only remaining applicant. For the circle route and lines in south-east Berlin, the DB company invested 900 million euros in 85 four-carriage units and 21 two-carriage units produced by Stadler Pankow und Siemens Mobility. The Class 483/484 units were painted in the traditional colours, though in a lighter red.

1 January 2021, shortly after midnight: The new S-Bahn trains on the S47 line to Spindlersfeld were carrying passengers for the first time. The train head's striking shape inspired inventive nicknames including 'Tablet', or 'breakneck iPad'. Quiet, with large multi-purpose compartments and an improved information system, the trains are popular with passengers. Unlike the rest of the S-Bahn fleet, the carriages also have air conditioning to reduce interior temperatures in summer by three degrees Celsius.

With 340 km of track, 168 stations, and around 410 million passengers in 2022 alone, the S-Bahn keeps

Berlin and Brandenburg moving. Part of Deutsche Bahn (DB) since 1984, it has long become an integral part of Berlin's DNA. Outside official structures, enthusiastic locals have worked as volunteers on the new opening of the S-Bahn Museum and revitalising a valued tradition – the Christmas train is to run again!

Today, the network continues to grow. In Mitte, work is well under way on the first section of the City S-Bahn, a second north-south route to improve inner-city connections. Service on the new S15 could start between Gesundbrunnen and Berlin's Central Station in 2024. Berlin, Brandenburg and the Deutsche Bahn have set up the i2030 programme to accelerate rail infrastructure expansion. From the 2030s, the S-Bahn network will again include Falkensee, Velten and Stahnsdorf. But in 2029, some years before, the abandoned Siemensbahn line to Gartenfeld, closed since 1980, is to be reactivated – one hundred years after the Siemens company first paid for it to be built.

8 August 2024:
Celebrations are set to roll with a programme for families, technology fans and tourists. Even though the details are still being finalised, this is certain to be a great day for Berlin and Brandenburg. 100 years of Berlin's S-Bahn: remember to save the date!!



Wiedereröffnung der S-Bahn-Strecke Potsdam-Berlin-Erkner am 01.04.1992.
Reopening the Potsdam-Berlin-Erkner S-Bahn line on 01.04.1992.

Die Zukunft des ÖPNV: sauber und smart

In Berlin ist schon jetzt eine der größten E-Bus-Flotten in Deutschland unterwegs. Dabei ist das erst der Anfang.

VON STEFAN VOLOVINIS, LEITER PRESSE UND MEDIEN BEI DEN BERLINER VERKEHRSBETRIEBEN (BVG)

Auf dem Betriebshof der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) in Hohenschönhausen ist die Zukunft schon Gegenwart. Dutzende gelbe Busse stehen aufgereiht an den Ladesäulen und „tanken“ Strom. Der Einsatz der inzwischen schon mehr als 200 Berliner E-Busse ist längst aus dem Experimentierstadium heraus. Die Stromer sind im Alltag angekommen und bringen im Linieneinsatz täglich zigtausende Fahrgäste ans Ziel.

In Berlin ist schon jetzt eine der größten E-Bus-Flotten in Deutschland unterwegs. Dabei ist das erst der Anfang. Die nächsten weit größeren Fahrzeugbeschaffungen bei den Berliner Verkehrsbetrieben sind schon ausgeschrieben. Die Elektrifizierung der BVG-Busflotte ist für das Land und die Verkehrsbetriebe ein Mammutprojekt, das nicht nur die Beschaffung und den Austausch von mehr als 1.600 Fahrzeugen erfordert, sondern auch insbesondere den Aufbau einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur, von Depots für Elektrobusse und den erforderlichen Wartungseinrichtungen.

„Die Umstellung der Busflotte ist eine epochale Aufgabe, die wir binnen weniger Jahre bewältigen wollen“, sagt BVG-Betriebsvorstand Dr. Rolf Erfurt.

E-Busse an ihren Ladestationen auf dem Betriebshof in Hohenschönhausen.
E-buses at charging stations in the main Hohenschönhausen depot.







Abschied vom Diesel:
Die E-Busse der BVG
prägen bereits das
Stadtbild.
Farewell to diesel:
The BVG's e-buses are
already a feature in
the cityscape.

„Die Umstellung der Busflotte ist eine epochale Aufgabe, die wir binnen weniger Jahre bewältigen wollen.“

„Das stellt uns vor enorme Herausforderungen, ist aber auch ein enormer Ansporn für alle Kolleginnen und Kollegen, die daran arbeiten. Wir sind Vorreiter beim Thema E-Bus-Einsatz in Deutschland, und in dieser Rolle fühlen wir uns auch sehr wohl. Denn – was gern vergessen wird – E-Mobilität ist schon seit Jahrzehnten eine unserer Kernkompetenzen. In Berlin fuhr die erste elektrische Straßenbahn der Welt und die erste U-Bahn Deutschlands. Viele Millionen Fahrgäste kamen also schon täglich mit Elektroantrieb an ihr Ziel, bevor der erste E-Bus neuerer Generation auf einer BVG-Linie unterwegs war. Wir haben eine lange Geschichte, und wir sind bereit für die Zukunft.“

Diese Zukunft hat nicht nur auf dem Betriebshof an der Indira-Gandhi-Straße begonnen. Schrittweise werden auch die anderen Bus-Standorte umgerüstet. Die Höfe an der Cicerostraße im Westen der Stadt und im Neuköllner Ortsteil Britz werden schon im Herbst 2023 „elektrifiziert“.

Aber die Mobilität von morgen soll nicht nur sauber sein, sondern auch smart.

Aber die Mobilität von morgen soll nicht nur sauber sein, sondern auch smart. Und so entstehen an anderen Stellen der Stadt andere Zukunftsorte der BVG. Etwa im Berliner Nordwesten, wo bald fahrerlose Kleinbusse ihre Runden drehen sollen. Oder im Osten der Stadt, wo bereits heute Kleinbusse unter dem Namen BVG-Muva nach Bedarf ihre Fahrgäste ans Ziel bringen, möglichst mit geteilten Fahrten, die ein intelligenter Algorithmus

steuert. Die wenigen Lücken im guten Berliner Nahverkehrsnetz können so geschlossen werden, immer weniger Menschen brauchen ein eigenes Auto. Zum gleichen Ziel trägt die BVG mit „Jelbi“ bei, der eigens entwickelten Mobilitätsplattform, die über nur eine App den Zugang zum gesamten ÖPNV-Angebot und einer großen Palette von Sharing-Fahrzeugen ermöglicht.

Die weltberühmten „großen Gelben“ der BVG haben also längst Gesellschaft bekommen von kleineren und smarten Geschwistern.

Die weltberühmten „großen Gelben“ der BVG haben also längst Gesellschaft bekommen von kleineren und smarten Geschwistern. Berlin ist mitten im Wandel zu einer Smart City. Und solch eine intelligente, vernetzte und nachhaltige Stadt zu werden, kommt dem Verkehr eine Schlüsselrolle zu. Darüber herrscht – jenseits von Parteigrenzen und Detailfragen – Einigkeit unter den Entscheidungsträgern der Stadt. Die Berliner Verkehrsbetriebe haben als landeseigenes Unternehmen und wichtigster Mobilitätsanbieter der Stadt dabei eine entscheidende Bedeutung in der Mobilitätswende. „Wir stehen mit all unserem Knowhow und mit aller Leidenschaft dafür, dass unsere Stadt heute und in Zukunft nachhaltig in Bewegung bleibt“, sagt Vorstand Erfurt.

Die BVG treibt deshalb den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs voran. Als eigenen Anspruch hat das größte Nahverkehrsunternehmen Deutschlands vier Punkte definiert. Jedes neue Angebot muss einfach, schnell, sicher und nachhaltig sein. Und dazu gehört aus Sicht der BVG neben der Umstellung auf umweltfreundliche Antriebe auch der Einsatz neuer Technologien.

So bietet sich für die BVG-Fachleute beispielsweise in autoarmen Neubauquartieren zukünftig besonders der Einsatz fahrerloser (oder autonomer) Shuttles und weiterer Sharing-Fahrzeuge an. Was für viele noch klingt wie Science-Fiction, ist in den Vorstellungen der Planerinnen und Planer schon sehr greifbar. Die fahrerlosen Busse holen Fahrgäste vor der Tür ab und bringen sie barrierefrei zum Umsteigepunkt an der U-Bahn oder

direkt zum Zielort. Wege und Wartezeiten verringern sich. Nahtlose Mobilität bedeutet dabei nicht nur die sinnvolle Kombination verschiedener Mobilitätsangebote, sondern auch die Buchung über eine gemeinsame App, die alle verfügbaren Mobilitätsdienste umfasst.

Die BVG hat seit 2017 bereits mutige Schritte unternommen, um autonome Fahrsysteme kennenzulernen und ihr Potenzial zur Verbesserung des Nahverkehrs zu bewerten. Im Rahmen des ersten Projekts „STIMULATE“ wurden zwischen 2017 und 2021 auf zwei Klinik-Geländen der Charité insgesamt 10.000 Fahrgäste mit einem hochautomatisierten Shuttlebusbetrieb (Level 3) befördert. Die Erkenntnisse aus diesem Betrieb wurden laufend für weitere Pilotprojekte genutzt.

So fuhren von 2019 bis 2022 hochautomatisierte Fahrzeuge erstmals in Berlin im öffentlichen Straßenland. Im Ortsteil Alt-Tegel wurde das Projekt „See-Meile“ in zwei Betriebsphasen umgesetzt. Nun arbeitet die BVG am nächsten Schritt der Entwicklung. Bisher konnte der Betrieb noch nicht gänzlich auf menschliche Unterstützung verzichten. Ziel ist nun ein Betrieb ohne das bisher noch übliche (oder technisch erforderliche) Begleitpersonal. Die Kleinbusse sollen also wirklich komplett autonom unterwegs sein. Die Flotte wird dann aus einer gemeinsamen Leitstelle überwacht. Bei Bedarf können Fahrmanöver von dort freigegeben werden. Die Fachleute sprechen dabei vom SAE-Level 4. Und darum wird das vom Bundesverkehrsministerium geförderte Projekt auch kurz NoWeL4 genannt. Die Kurzform steht für NordWestraum Level 4.

Die Kleinbusse sollen also wirklich komplett autonom unterwegs sein.

Bis voraussichtlich 2025 soll ein Pilotbetrieb im Nordwesten Berlins umgesetzt werden. Und dann? „Aus den Erkenntnissen könnte ein Konzept für den Regelbetrieb werden“, gibt sich BVG-Betriebsvorstand Erfurt optimistisch. Die autonomen Kleinbusse könnten also in Zukunft ihr Exotendasein beenden und als Teil der großen Berliner Nahverkehrsflotte neben U-Bahnen, Straßenbahnen und immer mehr E-Bussen für noch mehr umweltfreundliche Mobilität sorgen.

Clean and smart – The future of Berlin’s public transport

Berlin is already home to one of Germany’s largest electric bus fleets – and that’s just the start.

E-Busse an ihren Ladestationen auf dem Betriebshof in Hohenschönhausen. E-buses at charging stations in the main Hohenschönhausen depot.

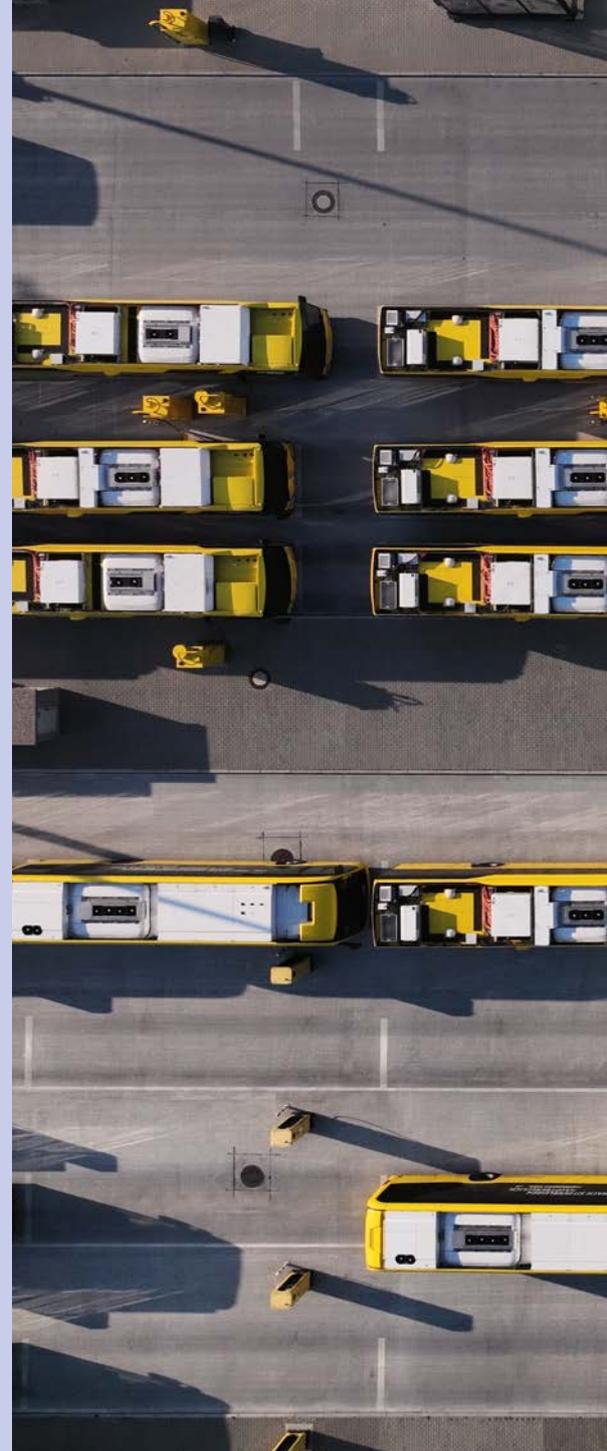
BY STEFAN VOLOVINIS, HEAD OF PRESS AND MEDIA, BERLINER VERKEHRSBETRIEBE (BVG)

For the BVG (Berliner Verkehrsbetriebe), Berlin’s public transport company, the future has already arrived at its main Hohenschönhausen depot. There, dozens of yellow BVG buses are set in rows at charging stations to ‘fill up’ on electricity. In the meantime, the BVG has over 200 e-buses – an operation long out of its experimental stage. E-buses are a firm part of daily life, transporting thousands of passengers on regular bus lines every day.

Berlin already has one of Germany’s largest electric bus fleets – and that’s just the start. The BVG’s next and far larger procurement of buses is presently out to

tender. For the city of Berlin and the BVG, the bus fleet electrification is a massive project – not only involving procuring and exchanging over 1,600 vehicles, but also establishing an efficient charging infrastructure as well as dedicated depots and maintenance facilities.

‘Converting the fleet to e-buses is a landmark task, and we want to achieve it in just a few years,’ says BVG Director of Operations Dr. Rolf Erfurt. ‘It presents us with enormous challenges, but is also an enormous incentive for all our colleagues working on this project. When it comes to operating e-buses in Germany, we are the pioneers – a role we feel very much at home with. After all, although it’s very often forgotten, e-mobility has been one of our core competences for decades. Berlin





Converting the fleet to e-buses is a landmark task, and we want to achieve it in just a few years.

was home to the world's first electric tram and Germany's first underground train. So even before the first new-generation e-bus started operating on a BVG line, electric drives were already transporting many millions

of passengers to their destinations every day. We have a long history - and we're ready for the future.'

The future has not only begun at the depot on Indira-Gandhi-Strasse. The other bus depots are also gradually being converted as well: Cicerostrasse in the west of the city as well as Britz in Neukölln were already 'electrified' in autumn 2023.

Future mobility, though, is not just supposed to be clean but also smart. And so the BVG is creating other future locations at other places in the city - for instance, in the north-west of Berlin where the aim is to have driverless minibuses soon doing the rounds. Or in the east of the city: with an intelligent algorithm to pool rides where possible, BVG Muva minibuses now have the flexibility



Future mobility, though, is not just supposed to be clean but also smart.

to take passengers to individually chosen destinations. With the Muva service closing the few gaps in Berlin's excellent public transport system, fewer and fewer people need their own car. The same goal is also supported by the Jelbi app, a mobility platform developed by the BVG. The app gives users access to Berlin's entire public transport network as well as a large spectrum of sharing services for cars, bikes and e-scooters.

Fahrerlose Shuttles
fahren bis 2022 schon
durch Tegel.
Driverless shuttles were
already operating in
Tegel until 2022.



The BVG's world-famous 'big yellow buses' have long been joined by smaller and smarter cousins.

The BVG's world-famous 'big yellow buses' have long been joined by smaller and smarter cousins. Berlin is in the throes of changing to a Smart City. And beyond party borders and questions of detail, the city's decision-makers all agree – transport has a key role to play in Berlin becoming an intelligent, networked and sustainable city. As a state-owned public transport company and Berlin's most important provider of mobility services, the BVG plays a crucial role in the mobility transition. As Dr. Rolf Erfurt, Director of Operations, says: 'With all our expertise and all our passion, we are a guarantee for keeping our city moving sustainably, today and in the future.'

This is why the BVG is driving forward the expansion of the public transport network. Germany's largest public transport company has defined four points embodying its own vision and goals: every new service must be simple, fast, safe and sustainable. From the BVG's perspective, this not only means converting to eco-friendly vehicle drive systems, but also leveraging recent technologies.

For example, in future in new low-car residential developments, the BVG's transport experts expect, in particular, more driverless (or autonomous) shuttles as well as other vehicle sharing services. Although this may sound like sci-fi to some, it is a very tangible reality in the minds of planners. Driverless buses collect passengers from their door and take them step-free to an interchange metro station or directly to their destination. This approach shortens routes and cuts waiting times.

Here, seamless mobility not only means combining various mobility services sensibly, but also booking via a shared app offering all available mobility partners at a glance.

Since 2017, the BVG has taken a series of courageous steps to become familiar with autonomous driving systems and evaluate their potential for improving local public transport. Between 2017 and 2021, as part of STIMULATE, the first project, highly automated shuttles (level 3) were operated on two of the Charité hospital sites, transporting a total of 10,000 passengers. In an ongoing process, the insights gained were fed into other pilot projects.

From 2019 to 2022, these included operating highly automated shuttles on public thoroughfares – a first for Berlin. In the Alt-Tegel district, the 'See-Meile' project was implemented in two operational phases. The BVG is presently working on the next step in this de-

The shuttles are to be operated as a genuinely fully autonomous service.

velopment. As yet, it was not possible to operate these shuttles entirely without human support. Now, the aim is to run them without the attendant usually on board (or technically required) in the past. The shuttles are to be operated as a genuinely fully autonomous service. The fleet will then be monitored from a shared control centre which could, as needed, permit specific driving manoeuvres. Since experts call this SAE Level 4, the project, funded by the Federal Ministry of Digital Affairs and Transport (BMDV), is also known as NoWeL4, an abbreviation for North-West region Level 4.

A pilot operation is provisionally scheduled to be launched in north-west Berlin by 2025. And then? BVG Director of Operations Dr. Rolf Erfurt takes an upbeat view: 'With the findings and results, a concept could be developed for regular operations.' In this way, autonomous shuttles could cease to be exotic options in future. They would take their place in Berlin's large public transport fleet alongside the underground, trams and growing numbers of e-buses to provide even more eco-friendly mobility.

Das Konzentrationslager Neukölln – ein Ort der Shoah in Berlin und sein drohender Verlust im Stadtgedächtnis

Zwischen September 1944 und April 1945 waren 500 jüdische Frauen in einem Neuköllner Konzentrationslager eingepfercht. Acht Monate zwischen Hoffnung und Todesangst, an deren Ende eine unwahrscheinliche Rettung stand. Mit ihnen überlebte die Erinnerung an das einzige innerstädtische KZ Berlins im Zweiten Weltkrieg.

VON LEON KLOKE

Das Neuköllner KZ 1944-1945 und in der Gegenwart

Im August 1944 wurden 500 Jüdinnen des Ghettos Lodz buchstäblich in letzter Minute vor den Gaskammern bewahrt. Die SS verschleppte sie aus Auschwitz zur Zwangsarbeit nach Berlin.

Die meist polnischen Frauen wurden dort in ein geräumtes Zwangsarbeiterinnen-Lager der Firma Nationale Krupp Registrierkassen eingewiesen. Das 1942 errichtete Lager war umzäunt, bestand aus drei Schlafbaracken und wurde nun vom KZ Sachsenhausen verwaltet.

Das KZ lag an der damaligen Braunauer Straße, Ecke Thiemannstraße. Heute befinden sich dort, an der Adresse Sonnenallee 181-187, eine kommunale Sportanlage und ein Kleingartenverein. Nahezu ein „Nicht-Ort“ (Marc Augé), dem es für die Mehrheit der Vorbeilenden an Identität und Geschichte fehlt und dessen Umzäunung seine Nicht-Öffentlichkeit noch unterstreicht. Nur wenige, fast unsichtbare Zeichen erinnern an das Konzentrationslager. Als Anwohner der Sonnenallee begann ich mich mit dem KZ auseinanderzusetzen.

Alltag, Überleben und Rettung

Im Lager gab es Waschmöglichkeiten, regelmäßige – wenngleich unzureichende – Mahlzeiten, keine Überbelegung und SS-Wachen zwischen wohlwollender Indifferenz und „gemäßigter“ Brutalität. Aktive Morde konnten in späteren Ermittlungen der Justiz nicht nachgewiesen werden. Eine Überlebende beschrieb das Neuköllner KZ als geradezu „paradiesisch“. Doch welche Bedeutung hat dies, wenn der Vergleich Auschwitz heißt?

Das Überleben im Lager hing von der Arbeitsfähigkeit der Frauen ab. Nach langen und schikanösen Morgenappellen mussten sie in zwölfstündigen Tages- und Nachtschichten bei Krupp arbeiten. Bei der Herstellung

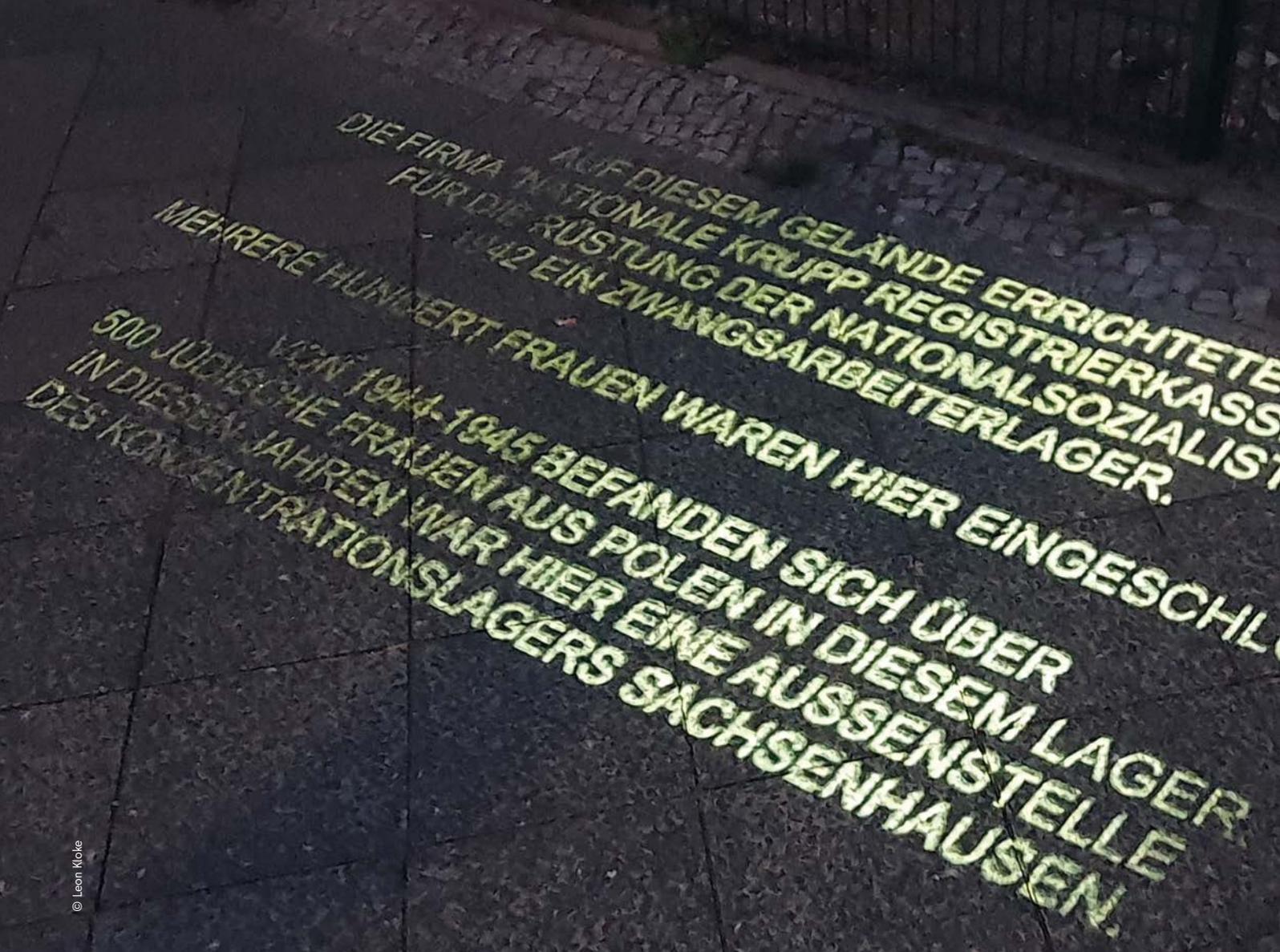
von Waffen und Munition kam es dort immer wieder zu schweren Verletzungen, Übergriffe durch die Vorarbeiter und Wachen waren die Regel. Die Androhung der Selektion implizierte die Ermordung und bestimmte das Leben der Frauen. Krankheit, Hunger und Erschöpfung waren Alltag und Konsequenz permanenter physischer Ausbeutung. Die Tuberkulose und zunehmende alliierte Luftangriffe führten zu Todesfällen.

Um den 20. April 1945 erfolgte die Verlegung der Frauen ins KZ Ravensbrück. Von dort wurden sie durch die „Weißen Busse“ des schwedischen Roten Kreuzes gerettet. Ohne diese wundersame Rettung wären vermutlich viele Frauen in Ravensbrück oder auf einem



Familienfoto von Bella W., Lodz, vor 1939. Bella unten links sitzend, neben dem Familienhund Mushka und ihrer Mutter Malka. Von den zehn Personen auf dem Bild konnten drei vor den Nazis in die UdSSR fliehen. Die übrigen wurden nach Auflösung des Ghettos Lodz 1944 nach Auschwitz verschleppt. Von ihnen überlebte nur Bella.

Family photo of Bella W., Lodz, before 1939. Bella is at the bottom left, sitting next to the family's dog Mushka and her mother Malka. Three of the ten people on the photo could flee the Nazis to the Soviet Union. The others were deported to Auschwitz after the Lodz ghetto was dissolved in 1944. Bella was the only one to survive.



© Leon Klotz

der Todesmärsche ums Leben gekommen. Nun konnten sie ihre physischen Wunden heilen, die seelischen aber blieben. In Schweden, den USA, Kanada oder Israel gründeten sie Familien und begannen, so gut es ging, ein neues Leben.

Die Erinnerung an das KZ Neukölln im Familien- und im Stadtgedächtnis

„Wow, and what a life!“, erzählt mir Helene, Tochter der heute 99-jährigen Bella W., die das Neuköllner KZ überlebte und später nach Kanada emigrierte. Ihre Mutter habe immer einen zufriedenen Eindruck gemacht und ein gutes Leben gelebt. Erst spät erfuhr Helene von den Erlebnissen ihrer Mutter in Lodz, Auschwitz und in Berlin-Neukölln: „It was hell on earth.“

Ich lernte Helene über die Vermittlung von Amelie Müller aus der Berliner Senatskanzlei kennen. Seitdem habe ich oft mit ihr über den Ort in meiner Nachbarschaft und seine Geschichte gesprochen. Im April 2023 kam sie auf Einladung des Museums Neukölln nach Berlin. Sie besuchte das Gelände, auf dem ihre Mutter Bella und deren Leidensgenossinnen acht Monate lang

Der Text der Lichtinstallation fällt bei Nacht auf den Gehweg der Sonnenallee. Seine Ränder sind unscharf, nicht immer ist die Projektion angeschaltet. Ursprünglich sollte die Projektion beweglich und der Text offen für partizipatorische Ergänzungen sein.

At night, the light installation projects a text onto the pavement in Sonnenallee. But the edges are blurred, and the installation is not always switched on. Originally, the projection was supposed to be movable and allow participatory additions.

um ihr Leben bangten. Doch eine würdevolle und zeitgemäße Erinnerung an diesen Ort der Shoah fand sie nicht vor.

Nur wenige Zeichen weisen Passanten auf ein Angebot zum Erinnern hin. Hier eine kleine Gedenkplakette, unscheinbar neben einem Verbotsschild an den Drahtzaun des Kleingartenvereins gehängt. Über den Alltag im Lager oder die Zwangsarbeit bei Krupp ist kaum etwas in Erfahrung zu bringen. Ein QR-Code, der hier weitere Informationen geben könnte, führt ins Leere.



Passiert jemand nach Einbruch der Dunkelheit den Fußweg an der Sonnenallee 181-187, so mag mit etwas Glück der Blick auf eine Lichtprojektion am Boden, direkt gegenüber einer großflächigen Werbetafel, fallen. Glück ist vonnöten, denn die Installation ist nicht regelmäßig eingeschaltet und wenn, dann ist ihr Text oft unscharf. Dieser klärt immerhin - wenn auch knapp und einsprachig - über die Doppelrolle des Ortes im Zweiten Weltkrieg auf:

„Auf diesem Gelände errichtete die Firma ‚Nationale Krupp Registrierkassen GmbH‘ für die Rüstung der Nationalsozialisten 1942 ein Zwangsarbeiterlager. Mehrere hundert Frauen waren hier eingeschlossen. Von 1944-1945 befanden sich über 500 jüdische Frauen aus Polen in diesem Lager. In diesen Jahren war hier eine Außenstelle des Konzentrationslagers Sachsenhausen.“

In den 1980er-Jahren begannen geschichtsinteressierte Neuköllner und Neuköllnerinnen der Vergangenheit des Geländes an der Sonnenallee nachzuspüren. Ende der 1980er-Jahre fand ein von Bezirk und Senat initiiertes Ideenwettbewerb statt, dessen Gewinner die Lichtinstallation war. Es gab Treffen zwischen erinnerungskulturell engagierten Personen und Überlebenden des KZ. Ein Gedenkstein wurde 1991 im Beisein des Bürgermeisters des israelischen Bat Yam durch den Bezirk Neukölln eingeweiht. Heute ist er verborgen hinter dem Zaun des Sportgeländes, die Lichtinstallation ist marode und wird nicht im Sinne des Künstlers, der sie beweglich und partizipatorisch konzipierte, umgesetzt.

Viele Menschen, vor allem aus der zweiten und dritten Nachkommengeneration, wünschen sich eine Neugestaltung des Gedenkens in der Sonnenallee. So könnten die historischen Informationen überarbeitet werden, ihre Präsentation sollte zweisprachig und abseits von Werbetafeln und Verbotsschildern erfolgen. Ein virtueller Lernraum ermöglichte es, vertiefende und verknüpfende Informationen anzubieten, und Kooperationen mit lokalen Bildungseinrichtungen könnten etabliert werden. Auch die direkte Einbindung der Nachkommengeneration ist möglich.

Der Informatik-Professor Dov D., dessen Mutter Tova Z. ebenfalls in Neukölln inhaftiert war, bot bereits an, Vorträge über seine Mutter für Neuköllner Schülerinnen und Schüler zu halten.

Autor
Leon Kloke (Jahrgang 1984)
ist Historiker und Grundschullehrer. Derzeit arbeitet er freiberuflich an verschiedenen erinnerungskulturellen Projekten und als Faktenprüfer für den Film. Das Thema der Erinnerung an das KZ Neukölln begleitet ihn nun bereits seit einigen Jahren.
Kontakt: leo.kloke@gmail.com

The Neukölln Concentration Camp - A Shoah site in Berlin and the risk of losing it from the city's memory



Die Erinnerungsplakette am Eingang zum Kleingarten-Verein NCR Neukölln. Sie wurde vom Quartiersmanagement Richardplatz Süd eingerichtet. Die Informationen über das Lager bleiben spärlich, der QR-Code funktioniert leider nicht. The memorial plaque at the entrance to the NCR Neukölln allotment association, set up by the Richardplatz Süd neighbourhood management. It gives very little information about the camp and the QR code is broken.

Between September 1944 and April 1945, 500 Jewish women were crammed into a concentration camp in Neukölln. Eight months between hope and mortal fear and then, incredibly, they were rescued. With them, the memory also survived of Berlin's only inner-city concentration camp in the Second World War.

BY LEON KLOKE, HISTORIAN

The Neukölln Concentration Camp 1944-1945 and today

In August 1944, literally at the last minute, 500 Jewish women from the Lodz ghetto were saved from the Auschwitz gas chambers. The SS deported the women, mostly Polish, to Berlin as forced labour.

There, they were held in a vacated forced labour camp of the NKR company (Nationale Krupp Registrierkassen). Set up in 1942 with three dormitory barracks, the camp was fenced off and administered by the Sachsenhausen concentration camp.

The Neukölln camp was on Braunauer Strasse (now Sonnenallee) at the corner of Thiemannstrasse. At today's Sonnenallee 181-187, there is a district-owned sports field and an allotment settlement. This is almost a 'non-place' (Marc Augé). For the majority of people hurrying by, it lacks any identity or history, while the surrounding fence only further underlines its non-public nature. The site's role as a concentration camp is recalled in just a few nearly invisible signs. As a resident of Sonnenallee, I began to investigate the concentration camp's history.

Daily life, survival and rescue

In the camp, there were basic facilities to wash, regular – if insufficient – meals, no overcrowding and SS guards between benevolent indifference and 'moderate' brutality. Legal investigations later found no evidence of actively murdering inmates. One survivor described the Neukölln camp as nothing short of 'paradisical'. But what does this mean when the comparison is with Auschwitz?

The women's ability to work determined their survival in the camp. After long, harassing roll calls, they had to work for Krupp on twelve-hour day and night shifts. There were numerous cases of serious injuries while manufacturing the weapons and munitions, and physical and sexual abuse by overseers and guards was rife. The women's lives were dominated by the threat of selection, which implied they would be murdered. Illness, hunger and exhaustion were part of daily life, and the result of their constant physical exploitation. There were deaths due to TB and casualties in the increasing number of Allied air raids.

On 20 April 1945, after the forced labour camp was closed, the women were deported to the Ravensbrück concentration camp. They were rescued from the camp by the 'White Buses' operation run by the Swedish Red Cross. Without this miraculous rescue, many of the women might well have died in Ravensbrück or on one of the Death Marches. Now, their physical wounds could heal, though the psychological scars would remain. In Sweden, the USA, Canada or Israel, they started families and began, as well as they could, a new life.

Remembering the Neukölln camp in families and in Berlin's memory

'Wow, and what a life!', says Helene, daughter of Bella W. Now 99 years old, Bella survived the Neukölln concentration camp and later emigrated to Canada. Helene tells me her mother always seems contented and to have enjoyed a good life. Only after many years did Helene learn of her mother's experiences in Lodz, Auschwitz and Berlin-Neukölln. 'It was hell on earth.'

I met Helene through contact to Amelie Müller in Berlin's Senate Chancellery. Since then, I've often talked to Helene about this site in my neighbourhood

and its history. In April 2023, she came to Berlin at the invitation of the Museum Neukölln. She visited the site where her mother Bella and fellow-sufferers spent eight long months fearing for their lives. But here she did not find any dignified and modern memorial of the Shoah.

For passers-by, very few signs suggest this site is commemorated. A small memorial plaque is set inconspicuously next to a prohibition sign on the allotment association's wire fence, but it has hardly any information about daily life in the concentration camp or working as forced labour at Krupp. The QR code, which could give more details, does not work.

Walking along the pavement at Sonnenallee 181-187 after dark, someone might - with a bit of luck - glance down and see a light projection on the ground, directly opposite a massive billboard. You would certainly need to be lucky. The light installation is not switched on regularly; even when it is, the text is often blurred. Nonetheless, despite being very brief and only in German, it does explain the dual role of this site in the Second World War:

‘On this site in 1942, the ‘Nationale Krupp Registrierkassen’ company constructed a forced labour camp to supply armaments to the Nazi regime. Several hundred women were confined here. From 1944 - 1945, over 500 Jewish women from Poland were held in this camp. During these years, this was a subcamp of the Sachsenhausen concentration camp.’

In the 1980s, Neukölln residents interested in history began to research into the past of this Sonnenallee site. At the end of that decade, the Berlin Senate and local authority announced an artistic competition for a monument, which was won by the light installation. Meetings were arranged between people involved in memory culture and survivors of the concentration camp. In 1991, the Neukölln district office inaugurated a memorial boulder in the presence of the mayor of Bat Yam, Israel. Today, the boulder is hidden behind the sports field's fence, the light installation is dilapidated and has not been implemented as a moveable and participatory memorial, as the artist envisaged.

Many people, especially from the second and third generations of survivors, would like to see the memorial in Sonnenallee redesigned. Not only would this allow the historical details to be revised, but the presentation could then be in two languages at a location away



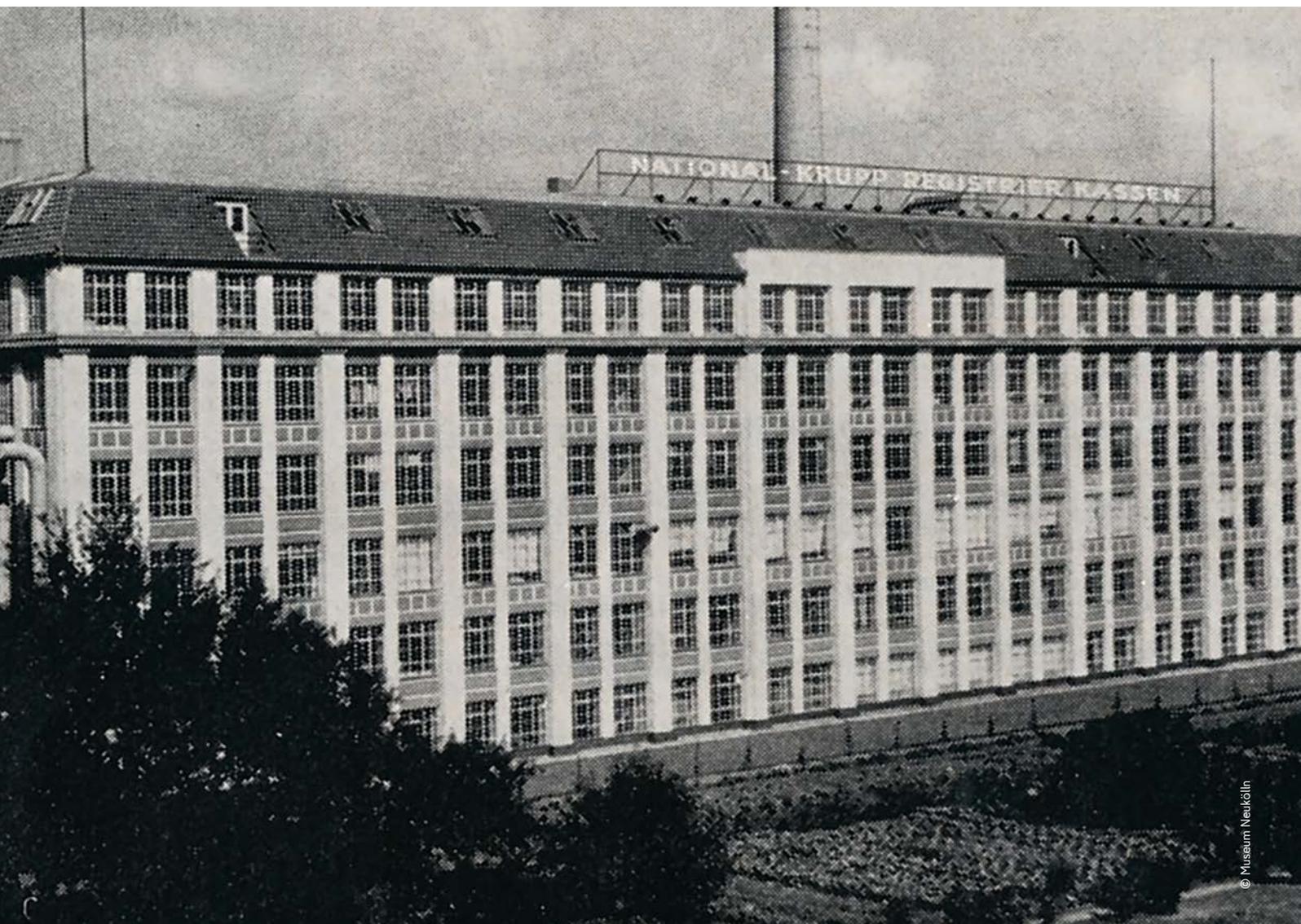
from billboards and prohibition signs. Creating a virtual learning room would also offer a space for in-depth information, including related topics, and facilitate cooperation with local educational institutions. Moreover, it would then be possible to directly involve the second and third generations.

Computer Science Professor Dov D., whose mother Tova Z. was also held in Neukölln, has already offered to give talks about his mother to school children in Neukölln.

Author

**Leon Kloke (born 1984) is a historian and elementary school teacher. He is presently working freelance on various memory culture projects and as a film fact checker. He has been researching into the topic of memory at the Neukölln concentration camp for some years.
Contact: leo.kloke@gmail.com**

Das Firmengelände der Firma Krupp
Registrierkassen in Berlin-Neukölln.
The Krupp Registrierkassen
company site in Berlin-Neukölln.



Hilde Lion (1893-1970).
Hilde Lion (1893-1970).



Hilde Lion - die heute nahezu vergessene Mitstreiterin der sozialen Frauenarbeit

Die frauenbewegte und promovierte Volkswirtin gehört heute zu den (fast) vergessenen Frauen, die sich als die „Dritte Generation“ der Frauenbewegung bezeichneten und zu ihrer Zeit die soziale Frauenarbeit als professionellen Beruf maßgebend geprägt hatten.

VON MANFRED BERGER

Hildegard Gudilla, von frühester Kindheit Hilde genannt, entstammte einer wohlhabenden und seit vielen Generationen in Hamburg ansässigen jüdischen Kaufmannsfamilie. Sie erblickte am 14. Mai 1893 als zweites von vier Kindern, wovon eines in sehr jungen Jahren starb, in der Hansestadt das Licht der Welt. Die Geschwister wuchsen nach der Scheidung der Eltern, entsprechend der damaligen Rechtslage, beim Vater auf. Ihre Bildung und Erziehung lag überwiegend in den Händen von wechselnden Gouvernanten und Dienstmädchen. Hilde Lion erhielt die damals für höhere Töchter übliche Lyzeumsbildung, die sie auf eine Tätigkeit als Lehrerin vorbereitete. Die junge Lehrerin hörte 1916 auf einer Frauenversammlung die Frauenrechtlerin Gertrud Bäumer (1873-1954) reden und war unverzüglich hellauf begeistert, fasziniert von dieser charismatischen Frau. Fortan engagierte sich Hilde Lion in der Frauenbewegung. Von 1917 bis 1919 absolvierte sie die Ausbildung zur Wohlfahrtspflegerin in Hamburg an

der dort neugegründeten „Sozialen Frauenschule“. An dieser unterrichteten Gertrud Bäumer und Marie Baum (1874-1964), die die Ausbildungsstätte in Personalunion leiteten. Auch die „Grande Dame“ der bürgerlichen Frauenbewegung Helene Lange (1848-1930) war dort als Lehrerin tätig. Zeitlebens blieb Hilde Lion mit den drei Frauenrechtlerinnen verbunden, die ihr Engagement für die Frauenbewegung wesentlich beeinflusst hatten. Die Position der „Dritten Generation“ in der Frauenbewegung betreffend, resümierte Hilde Lion: „Wie wir als Frauen zu unserer Aufgabe in der Welt stehen, wollen wir erkennen und zum Ausdruck bringen. Nicht ein Programm, ein Bild des Wesens wollen wir zeigen ... Wir sind Erben langerarbeitenden Besitzes. Daß wir keine Epigonen sind, haben wir zu beweisen.“

Nach bestandem Externenabitur und kurzzeitiger Tätigkeit als Parteisekretärin der „Deutschen Demokratischen Partei“ studierte die ausgebildete Wohlfahrtspflegerin Volkswirtschaft und Pädagogik an den

„Wie wir als Frauen zu unserer Aufgabe in der Welt stehen, wollen wir erkennen und zum Ausdruck bringen. Nicht ein Programm, ein Bild des Wesens wollen wir zeigen ... Wir sind Erben langerarbeitenden Besitzes. Daß wir keine Epigonen sind, haben wir zu beweisen.“

Universitäten in Freiburg/Brsg., Berlin und Köln. In letztgenannter Stadt promovierte sie 1924 zum Dr. rer. pol. mit einer Arbeit über „Die klassenkämpferische und die katholisch-konfessionelle Frauenbewegung“. Die Dissertation erschien zwei Jahre später unter dem Titel „Zur Soziologie der Frauenbewegung“ und zählt heute noch zu den Standardwerken der Literatur zur Frauenbewegung, wenngleich sie seinerzeit äußerst kritisiert rezensiert wurde. Diesbezüglich ist nachzulesen: „Die Anlage der Arbeit ist deshalb von vornherein falsch, weil die sozialistische und katholische Frauenbewegung nicht Frauenbewegungen sind, sondern sozialistische und katholische Bewegungen, angewendet auf Frauen oder getragen von Frauen. Es ist nicht richtig, die an sich erfolgreichen Bewegungen, die von wirklichen Mächten: dem Sozialismus und der katholischen Kirche geführt werden, mit jenen aus der Natur der Frau, und gerade der bürgerlichen Frau, hervorgegangenen intellektuellen, seelischen und moralischen Bewegungen zu verwechseln ... Deshalb kann die Verfasserin ihre Aufgabe, nämlich ‚Urform und Eigengesetzlichkeit einer Idee‘ in ihrem Verhalten zu ‚verschiedenen Weltanschauungen und den sich ändernden gesellschaftlichen Zuständen gegenüber‘, nicht lösen, weil sie in ihrer Hauptsache Unrecht hat, dass ‚die Idee der Frauenbewegung ursprünglich einfach sei“

Hilde Lion übersiedelte 1925 nach Berlin. Sie unterrichtete an dem von Anna von Gierke (1874-1943) gegründeten und geleiteten „Sozialpädagogischen

Seminar des Vereins Jugendheim Charlottenburg“. Dort zeichnete sie außerdem als Leiterin des neu eingerichteten einjährigen „Aufbaukurses für Jugendleiterinnen“ verantwortlich. Dieser bildete praxiserfahrene Kindergärtnerinnen für die Leitung von größeren sozialen Einrichtungen, beispielsweise für Kinder- und Jugendheime und mehrgruppige Kindergärten, sowie für die Lehrtätigkeit an Kindergärtnerinnenseminaren, Frauen- und Berufsschulen aus.

Im Jahre 1929 wurde Hilde Lion zur Direktorin der „Deutschen Akademie für soziale und pädagogische Frauenarbeit“ berufen. Alice Salomon (1872-1948), die die Bildungsinstitution am 25. Mai 1925 in Berlin ins Leben rief, hielt sie für diese Stellung als „die Beste ... und eine der begabtesten Frauen ihrer Generation“. Die Frauenakademie verstand sich als eine „Hohe Schule der weiblichen Kulturleistung“. „Sinn dieser Frauenakademie ist“, schrieb Hilde Lion, „Frauen, die über mittlere Leistungen hinaus verlangen, Gelegenheit zu geben, tiefer einzudringen in die geistigen Grundlagen ihres Berufs. Darüber hinaus will die Akademie eine Stätte sein, an der Frauen als Frauen lehrend und lernend gemeinsam bemüht sein sollen, der praktischen sozialen Arbeit und dem kulturellen Leben neue Werte zukommen zu lassen.“ Um den hohen Anforderungen gerecht zu werden, mussten Ausbildungsinhalte, Lehrmethoden und Lehrpläne neu erarbeitet werden. Die Herausforderung bestand in erster Linie darin, zu experimentieren und zugleich das Renommee zu erringen, als Hochschule speziell für das weibliche Geschlecht respektiert zu werden.

Als die Nazis an die Macht kamen, löste Alice Salomon am 9. Mai 1933 die „Deutsche Akademie für soziale und pädagogische Frauenarbeit“ auf. Die Akademiegründerin war sich bewusst, dass eine Bildungsinstitution, die Frauen auf leitende Positionen im Berufsleben vorbereitete, in den Augen der Nazis keine Zukunftsaussichten haben würde. Die weit verbreitete Ansicht, dass alle Schulunterlagen vernichtet wurden, damit sie nicht in die Hände der SA fielen, ist so nicht ganz richtig. Hilde Lion hatte eigenmächtig in einer „Nacht- und Nebelaktion“ Dokumente „beseitigt“, die von ihr und ehemaligen Schülerinnen in diversen Wohnungen versteckt beziehungsweise nach England geschmuggelt wurden. Im November 1933 emigrierte Hilde Lion nach England. Dort gründete sie mit Unterstützung der Quäker auf einem Landsitz mit Gutshaus in Haslemere/Surrey die „Stoatley Rough School“. Diese war

Im November 1933 emigrierte Hilde Lion nach England. Dort gründete sie mit Unterstützung der Quäker auf einem Landsitz mit Gutshaus in Haslemere/Surrey die „Stoatley Rough School“.

eine international und interkonfessionell ausgerichtete Erziehungs- und Bildungseinrichtung. Fünf Jahre nach ihrer Gründung zählte die Schule bereits 100 Schülerinnen. Im Jahre 1960 stellte die „Stoatley Rough School“ ihren Betrieb ein. Ende der 1930er-Jahre hatte sich Hilde Lion privat, nicht beruflich, von ihrer langjährigen Lebenspartnerin Emmy Wolff (1890-1969) getrennt. Sie lebte fortan mit der Musikpädagogin und stellvertretenden Schulleiterin Luise Leven (1899-1983) zusammen.

Nach dem Zusammenbruch der Nazi-Diktatur weilte Hilde Lion mehrmals in West-Berlin sowie in vielen

anderen Städten der Bundesrepublik Deutschland. Sie traf sich vor allem mit ehemaligen Schülerinnen, Kolleginnen und frauenbewegten Weggefährtinnen. In einem ihrer letzten Briefe an ihre Schülerinnen, die „ihre geliebte Lehrerin und Direktorin“ zu einem Klassentreffen einluden, an dem diese jedoch wegen länger anhaltender Krankheit nicht mehr teilnehmen konnte, schrieb Hilde Lion: „Ich habe in meinem Leben niemals begriffen, wie man sich nur einer Kultur oder Religion zugehörig fühlen kann oder jemand anderen wegen seines Geschlechts oder seiner ‚Rasse‘ für minderwertig betrachtet. Das gab es in meiner Familie nicht. Wir daheim liebten die deutsche Kultur, aber wir wussten auch um unsere jüdische Herkunft.“

Hilde Lion starb am 8. April 1970 in Hindhead/Surrey. Ihr Tod blieb von der einschlägigen Fachwelt sowie der deutschen Frauenbewegung unbemerkt.

Autor und Aufruf:

Manfred Berger ist Diplom-Sozialarbeiter und Erziehungswissenschaftler. Er sucht für das Ida-Seele-Archiv Dokumente über die im Beitrag genannten Frauen und sozialen Einrichtungen.

Adresse: Ida-Seele-Archiv,
Am Mittelfeld 36, 89407 Dillingen
E-Mail: manfr.berger@t-online.de



Hilde Lion (mit Blumenstrauß) im Kreis von Schülerinnen des „Aufbaukurses für Jugendleiterinnen.“
Hilde Lion (with bouquet) with students from the advanced course for women youth leaders.

Hilde Lion – A today mostly forgotten figure in women's social and educational work

A women's movement campaigner with a Ph.D. in economics, Hilde Lion was part of the now (almost) forgotten group calling themselves the feminist movement's 'third generation'. In their day, they had a decisive influence on establishing women's social and educational work as a profession.

BY MANFRED BERGER

Hildegard Gudilla was born on 14 May 1893 to a prosperous Jewish merchant family which had lived in Hamburg for many generations. Known as Hilde from early childhood, she was the second of four children, one of whom died very young. Under the laws at that time, after her parents divorced she and her siblings grew up with their father. Her upbringing and education were largely left in the hands of varying governesses and maidservants. As was common for daughters of well-situated families, Hilde Lion was given the usual grammar school education to prepare her for a teaching career. In 1916, as a young teacher, Hilde heard Gertrud Bäumer (1873-1954), a women's rights campaigner, speak at a women's meeting. At once, she was totally enthused, fascinated by this charismatic woman. From then on, Hilde Lion was active in the women's movement. From 1917 to 1919, she completed her training in social welfare in Hamburg at the newly founded 'Women's School of Social Work' (Sozialen Frauenschule), where the faculty staff included Gertrud Bäumer and Marie Baum (1874-1964), who ran the School together. One of the other teachers there was Helene Lange (1848-1930), the 'Grande Dame' of the bourgeois women's movement in Germany. Throughout her life, Hilde remained indebted to these three women's rights activists who so fundamentally influenced her commitment to the women's

movement. Hilde Lion once summarised the position of the 'third generation' in the women's movement: 'We want to understand and express how we, as women, view our task in the world. We do not want to present a manifesto, but a picture of what is the essence... We are the heirs of an estate long in the making. We have to prove that we are not mere imitators.'

'We want to understand and express how we, as women, view our task in the world. We do not want to present a manifesto, but a picture of what is the essence... We are the heirs of an estate long in the making. We have to prove that we are not mere imitators.'

After passing her external school leaving certificate (Abitur) and briefly working as party secretary for the German Democratic Party (DDP), Hilde studied economics and education at the universities in Freiberg, Berlin and Cologne. In 1924, she was awarded a Ph.D. (Dr. rer. Pol.) in economics in Cologne for her thesis on 'The Women's Movement based on the Class Struggle and the Catholic Faith'. Two years later, she published her doctoral thesis as 'The Sociology of the Women's Movement'. Still regarded as a standard work in feminist literature today, it was heavily criticised in reviews at the time, as the following passage illustrates: 'The work's approach is wrong a priori, because the socialist and Catholic women's movements are not women's movements, but socialist and Catholic movements applied to women or supported by them. It is not proper to mistake movements, in themselves successful, led by real powers, that is socialism and the Catholic Church, for those intellectual, emotional and moral movements emerging from the nature of woman and, in particular, the bourgeois woman ... Therefore, the author cannot meet her objective, namely, setting "the archetype and autonomy of an idea" in relation to "various worldviews and the changing social conditions", because she is wrong in her main proposition that "the original idea of the women's movement is simple per se"'

In 1925, Hilde Lion moved to Berlin. She taught at the Jugendheim Association's socio-pedagogical training centre in Charlottenburg, founded and run by Anna von Gierke (1874-1943). There, she also took over as head of the newly established one-year advanced course for women youth leaders. The course was designed to train experienced nursery and preschool teachers for leading roles in larger social facilities, such as children's homes, youth centres, and multi-group nursery schools, as well as preparing them for teaching at nursery teacher training centres, or women's and vocational schools.

In 1929, Hilde Lion was appointed director of the German Academy for Women's Social and Educational Work. Alice Salomon (1872-1948), who founded the Academy in Berlin on 25 May 1925, regarded her as 'the best...' for this position '...and one of the most talented women of her generation'. The Academy saw itself as a 'college of women's cultural achievements'. 'The purpose of this women's academy', wrote Hilde Lion, 'is to provide women wanting to go beyond average achievements with the chance to examine in greater depth the intellectual foundation of their profession. Moreover, the Academy aims to be a place where women as women learning and teaching shall join forces in their efforts to endow practical social work and cultural life with new values.' To meet these high demands, the training material, teaching methods and curricula all had to be newly created. First and foremost, the challenge lay in a willingness to experiment and yet, at the same time, gaining a reputation as a respected institution of higher education specifically for women.

On 9 May 1933, soon after the Nazis had come to power, Alice Salomon closed the German Academy for Women's Social and Educational Work. She was only too aware that, in the eyes of the Nazis, an educational institution preparing women for leading positions in their professional lives would have no future. It is widely believed that all school documents and papers were destroyed to stop them falling into the hands of the SA - but that is not quite correct. Acting clandestinely on her own initiative, Hilde Lion 'disposed of' various documents. Together with former students, she hid them in various apartments or later smuggled them to England. In November 1933, Hilde Lion emigrated to England. There, with the support of the Quakers, she founded Stotley Rough School on a country house estate in Haslemere, Surrey. The boarding school was an international and interfaith educational facility, and became a refuge for many Jewish children fleeing Germany. Five years

**Deutsche Akademie für soziale u. pädagogische
Frauenarbeit Berlin W 30, Barbarossastr. 65**

zur **Weiterbildung** sämtlicher sozialer und sozialpädagogischer Berufsarbeiterinnen (Jahreskurs, kurzfristige Kurse).
Vorsitzende: Dr. Alice Salomon, Direktorin: Dr. Hilde Lion.
Sprechstunde: Dienstag von 12-13 Uhr

Werbung für die Frauenakademie.
Advert for the German Academy for Women.

In November 1933, Hilde Lion emigrated to England.

after the school was founded, it already had 100 pupils. Stotley Rough School finally closed its doors in 1960. In the late 1930s, Hilde Lion separated from Emmy Wolff (1890-1969), her partner for many years, though they still remained professional colleagues. From then on, Hilde lived with Luise Leven (1899-1983), a music teacher and educationalist and deputy head of the school.

After the Nazi dictatorship collapsed, Hilde Lion travelled several times to stay in West Berlin and many other cities in Western Germany. Above all, she met ex-pupils, colleagues and fellow women's rights activists from down the years. One of her last letters was written in reply to pupils inviting 'their beloved teacher and director' to a class reunion. Unable to attend due to a longer

lasting illness, she noted: 'Throughout my life, I've never understood how anyone can feel they belong solely to one culture or religion, or can regard another person as inferior due to their gender or 'race'. My family never held those kind of views. At home, we loved German culture, yet we knew about our Jewish heritage as well.'

Hilde Lion died on 8 April 1970 in Hindhead, Surrey. Her death passed unnoticed in her professional circles as well as in the German women's movement.

About the author and call for information:
Manfred Berger is social worker and educational researcher. For the Ida Seele Archive (ISA), the author is looking for documents on the contribution of the women and social institutions mentioned in this article.

Address: Ida-Seele-Archiv,
Am Mittelfeld 36, 89407 Dillingen,
email: manfr.berger@t-online.de



© Ida-Seele-Archiv

Stotley Rough School.
Stotley Rough School.

Special Olympics World Games Berlin 2023 – Berlin von seiner inklusivsten Seite



Jubelnde Fans und Zuschauer beim Kraftdreikampf.
Cheering fans, audience at the powerlifting competition.

VON GERD GRAUS, LEITER MEDIEN UND TV-PRODUKTION BEIM SPECIAL OLYMPICS WORLD GAMES BERLIN 2023 ORGANIZING COMMITTEE GGMBH

Berlin war so bunt, so international, so tolerant und vor allem so inklusiv, wie dies kaum einer erwartet hatte bei einem Sportfest, das dies zwar angekündigt hatte, von dem aber die wenigsten wussten, was auf sie zukommen würde. Den 6.500 Sportlerinnen und Sportlern der Weltspiele für Menschen mit geistiger und mehrfacher Beeinträchtigung gelang die Überraschung spielend und mit der ihnen eigenen Lebensfreude und Spontaneität.

„Von Athleten für Athleten“ lautete die von den Sportlern und Sportlerinnen selbst gegebene Vorgabe. Die erfüllten sie. Schon in den Jahren der Vorbereitung auf das größte inklusive Sportereignis der Welt waren sie eingebunden in die Entwicklung des Mottos #ZusammenUnschlagbar ebenso wie in die Entwicklung des Logos oder die Diskussion bei der Entwicklung von Unity, dem Maskottchen der Spiele, das sich als Kassenschlager erwies. Menschen mit geistiger Beeinträchtigung waren genauso tatkräftig und Rat gebend beteiligt an den Verkaufsständen an den acht Spielorten, im

Berlin ist bunt, Berlin ist international, Berlin ist tolerant – so wird Berlin oft und zutreffend beschrieben. Doch was Berlin im Juni 2023 erlebte, war eine Steigerung der überraschendsten Art.

#ZusammenUnschlagbar

Merchandising-Shop sowie in der täglichen Arbeit des Organisationskomitees vor und während der Weltspiele. Die Zahlen sind beeindruckend, die mit den Special Olympics World Games – den ersten, die seit der Premiere 1968 in Deutschland stattfanden – verbunden sind: mehr als 300.000 Besuchende bei 26 Sportarten, 176 Delegationen, die Teilnehmende nach Berlin geschickt hatten, mehr als 300 Stunden Live-Produktion für TV-Anstalten aus aller Welt, mehr als 1.200 akkreditierte Medienvertretende. Das sind Rekordzahlen für die Weltspiele, die auf dem Papier zeigen, was die acht Tage in Berlin für das Anliegen von Menschen mit geistiger und mehrfacher Behinderung gebracht haben: mehr Aufmerksamkeit und damit auch mehr Teilhabe am Alltagsleben erreichen.

Das, was auf dem Papier steht, ist die theoretische Seite, das, was erlebbar ist, die andere, lebendigere.



„Durch die Special Olympics World Games Berlin 2023 wurden wir Athletinnen und Athleten endlich in das Licht gerückt, wo wir hingehören. So viele Menschen haben sich die Wettbewerbe angeschaut, uns angefeuert und mitgefiebert. Das war für uns Athletinnen und Athleten etwas ganz Besonderes. Die Welt hat gesehen: Wenn wir gemeinsam anpacken, können wir ganz viel erreichen! Mit den Weltspielen haben wir einen großen Schritt auf dem Weg der Inklusion gemacht. Doch es muss noch so viel mehr passieren! Ich wünsche mir, dass sich mehr Vereine für Menschen mit Behinderung öffnen. Dass Athletinnen und Athleten überall Sport treiben und vor allem auch mitbestimmen dürfen. Ich wünsche mir, dass wir endlich offen aufeinander zugehen und nicht so beklemmt sind. Wir sind eine Gesellschaft“, sagt Mark Solomeyer, Vize-Präsident Athleten von Special Olympics Deutschland.

In Berlin hat er erfahren, wie diese Gesellschaft aussehen kann. Jeden Tag in den U- und S-Bahnen, die die Sportler und Sportlerinnen auf dem Weg zu ihren Wettbewerbsstätten nutzten, im Olympiapark oder auf dem Messegelände, wo viele Schulklassen und Kita-Kinder dank der Unterstützung des Berliner Senats die Wettbewerbe besuchen und unmittelbar erleben konnten, wie fröhlich und normal Inklusion sein kann.

Der Senat von Berlin und das Bundesministerium des Innern und für Heimat waren die beiden großen Zuwendungsgeber, die mit vielen anderen Partnern die Austragung der Weltspiele ermöglicht haben. Berlin war ein glänzender Gastgeber. Vor den Augen des Regierenden Bürgermeisters Kai Wegner, der sich als aktiver Zuschauer mehrfach hat begeistern lassen von der fröhlichen Atmosphäre, fand das 3x3-Basketball-Turnier statt. Da wurde der Balkon des Roten Rathauses so manches Mal zur Fan-Tribüne.

Der Regierende Bürgermeister wie auch die für Sport zuständige Senatorin Iris Spranger waren aber nicht die Einzigen, die Fans der Special Olympics wurden. Schon im Vorfeld der Spiele hatte sich die „Stadtgesellschaft“ starkgemacht für die Weltspiele: Annähernd 20.000 Volunteers waren gesucht worden, am Ende bewarben sich weit mehr Menschen für einen Einsatz als freiwillig Helfende. Und eine große Anzahl kam aus Berlin. Der Landessportbund Berlin hatte ebenso seine Mitglieder aktiviert wie die Profivereine der Stadt die ihren oder auch die Wirtschaft, die angeführt vom Verein Berliner Kaufleute und Industrieller (VBKI) über die Handelskammer Berliner Unternehmen animiert hatte, ihren Mitarbeitenden die Möglichkeit zu geben, als Volunteers dabei zu sein.

Erfolgreich war dieses Engagement aller Berliner und Berlinerinnen ganz eindeutig: Die Gäste aus aller Welt zeigten sich überwältigt von der Gastfreundschaft und der Fröhlichkeit. Die repräsentative Umfrage des Organisationskomitees nach den Spielen ergab, dass 76 Prozent der auswärtigen Besucher und Besucherinnen der Special Olympics World Games 2023 Berlin wieder besuchen und anderen für einen Besuch empfehlen wollen. 81 Prozent finden, dass Berlin für Offenheit steht, mehr als 60 Prozent meinen, dass für Berlin das Thema Inklusion eine hohe Bedeutung hat.

„Die Stadt hat uns mit offenen Armen empfangen. Ich würde sogar sagen: Berlin ist derzeit der gastfreundlichste Ort der Welt. Ohne Vorurteile, ohne Ausgrenzung. Wir sind alle Berliner in diesen Tagen“, sagte Timothy Shriver, Chairman von Special Olympics International, in einem Interview kurz vor Ende der Weltspiele. „Zusammen unschlagbar“ könnte man auch sagen, gemeinsam mit allen Berlinern und Berlinerinnen.

The Special Olympics World Games Berlin 2023

- Berlin from its most inclusive side

Time and again, Berlin is aptly described in three words – colourful, international, and tolerant. But what the city experienced in June 2023 was even more so, and in a surprising way.

BY GERD GRAUS, HEAD OF MEDIA AND TV PRODUCTION, SPECIAL OLYMPICS WORLD GAMES BERLIN 2023 ORGANIZING COMMITTEE GGMBH

Although this sports festival had proclaimed Berlin as colourful, international, tolerant and above all inclusive, very few actually knew what it would really be like – but the city displayed just those qualities more than almost anyone had ever expected. And with their own zest of life and spontaneity, the surprise factor came easily to the 6,500 athletes at the Special Olympics World Games for people with intellectual and multiple disabilities.

The credo of the sportspeople themselves is ‘from athletes for athletes’ – and they lived it to the full. Even in the years of preparing for the world’s largest inclusive sports event, they were involved in developing the logo and the #Unbeatable Together slogan, as well as in the discussions over designing Unity, the Berlin World Games mascot, which turned out

to be a big hit and a bestseller. People with intellectual disabilities were actively involved in and advising on the Organizing Committee’s daily work as well as the merchandising shop itself but before and during the Special Olympics World Games. Moreover, while the Games were on they could not only be found in the merchandising shop but also at the sales stands at the eight sports locations across the entire city.

#UnbeatableTogether

For this year’s Special Olympics World Games, the first in Germany since their inauguration in 1968, the figures are impressive: over 300,000 visitors at 26 sporting disciplines, participants from 176 delegations, over 300 hours of live production for TV stations across the world, and over 1200 accredited media representatives. These are record figures for the World Games, showing on paper what these eight days in Berlin have done for the cause of people with intellectual and multiple



Jubelnde Athletin der Schwimmwettbewerbe.
Jubilant athlete in the swimming competitions.

© Anna Spindehndreier

Boccia-Wettbewerbe Weltspielen.
Bocce competition at the World Games.



look – each day in the underground and urban trains as athletes travelled to the sports venues, in the Olympia Park or on the Messe Berlin site, where thanks to Berlin Senate support many school classes and nursery school children could visit the events and experience directly just how normal and joyful inclusion can be.

Major funding came from both the Berlin Senate and the Federal Ministry of the Interior and Community. Together with many other partners, they made the Special Olympics World Games possible in the city. Berlin was a brilliant host. The 3x3 basketball competition took place directly in view of Berlin's Governing Mayor Kai Wegner. As an active member of the audience, he was delighted and thrilled by the joyful atmosphere.

At times, the balcony on Berlin's renowned city hall, the Rotes Rathaus, even turned into a stand for fans.

But the Governing Mayor and Sports Senator Iris Spranger were not alone in becoming Special Olympics fans. Even in the run-up to the event, the World Games enjoyed strong support from Berlin's 'urban society'. Nearly 20,000 volunteers were needed and ultimately, when the call went out, far more people were keen to offer their help – the majority of them from Berlin. The Landessportbund Berlin (State Sports Association) and the city's professional clubs also mobilised their members, as did the business sector, with business and industrial associations from the Verein Berliner Kaufleute und Industrieller (VBKI) to the Chamber of Commerce encouraging companies to give their staff the chance to support the Games as volunteers.

This commitment and support from all Berliners was an unequivocal success. Guests from all over the world seemed overwhelmed by the hospitality and the joyful atmosphere. The Organizing Committee's representative survey after the Games showed that 76% of those attending the Special Olympics World Games 2023 from outside Berlin wanted to come to the city again and would recommend others to visit it; 81% agreed that Berlin stands for openness, while over 60% believe it takes inclusion very seriously.

In an interview just before the World Games ended, Timothy Shriver, Chairman of the Board of Directors for Special Olympics International, said: 'The city welcomed us with open arms. I'd even say that Berlin is presently the most hospitable place in the world. Without prejudice, without marginalisation.' And he concluded, 'In these days, we are all Berliners.' Unbeatable Together, as you could also say, with all Berliners.

disabilities – heightening awareness and, through that, also achieving greater participation in daily life.

But the figures on paper represent the theory, the other, more vibrant part is what people have experienced. 'Thanks to the Special Olympics World Games Berlin 2023, we athletes were finally in the spotlight, where we belong. So many people have watched the competitions, shared the thrills of the action and cheered us on. For us athletes, that was something very special. The world has seen how when we work together we can really achieve a lot! With the World Games, we have taken a major step on the path to inclusion. But so much more needs to be done! I would like to see more clubs and associations opening their doors to people with disabilities, to see athletes taking part in sports everywhere, and above all, having a voice in decision making as well,' said Mark Solomeyer, National Athlete Spokesperson and Vice President of Special Olympics Deutschland. 'I'd like to see us, at long last, encountering each other openly and not so uneasily. We are one society.'

In Berlin, he experienced just how this society can

Herzlichen Dank für die „aktuell“- Ausgabe Nr. 111!!

Ich habe den Inhalt dieses Mal noch so viel interessanter wie bisher gefunden, so dass ich alle englischen Artikel über Energiepläne und Vorgänge ausgedruckt und heute bei unserem Stadtrat abgeliefert habe. Mal sehen, ob irgendetwas daraus wird. Ich kann mir gut vorstellen, dass die meisten mit diesen Ideen einverstanden sind. Aber für die Ausführung und den energischen Willen dazu fehlt es, so glaube ich, am Geld.

Könnte es vielleicht nach London weitergegeben werden?

Ich würde gern nochmals wieder einen Besuch in meiner Heimatstadt Berlin machen, aber in meinem Alter von 95 wäre das kaum möglich!

Macht gut weiter!

Viele Grüße und nochmals Danke.

Werner Conn
(ehem. Cohn, Wilmersdorf, Rudolstädter Straße 120)

Many thanks again for “aktuell” Issue Nr. 111!!

This time I found the content EVEN MORE interesting and, at the same time, instructive than usual that I even printed all the articles in English about energy plans and processes and delivered them today to our city council. Let's see whether anything comes of it - I can well imagine that most of them would agree with these ideas, but I think the money is lacking for the determined will needed to put them into practice.

Perhaps it could be passed on to London??

I'd love to visit my hometown of Berlin again, but at my age of 95 that would be hardly possible!

Continue the good work!

Viele Grüße and thank you once again.

Werner Conn
(formerly Cohn, Wilmersdorf, Rudolstädter Straße 120)

Dear publisher of “aktuell”

I have received this magazine for many, many years. I have enjoyed reading it. You may not know it but the (last) edition has a picture of the Roundhouse and the person on a bicycle on the lower left side is me! I used to ride my bicycle to school, the Real Gymnasium in Charlottenburg. I lived at this time on the other side of Berlin with Dr. Kaet Bischof. Since my mother had gone to America in 1936 and my father was in Italy getting visas for America, I left Berlin in the fall of 1938. You may not know that we were invited by the city of Berlin to come for a visit in 1998.

We certainly enjoyed the visit. My wife has since died but I am now 99 years old.

I still communicate with a lady in Berlin: Margot Tabbert of Stendelweg 39. I also order Christmas gifts for them from the Online Konditorei Rabien.

Viele Gruesse

Joacim (Kim) Kaiser

Thank you!

I am full of admiration for the magazine and its contents. I read it from cover to cover. When I am feeling well I attempt the German version but these days I find that quite hard.

Our last visits to Berlin were always full of fun and info. Unfortunately, my husband is no longer with me and I am physically declining. I am now 93 and life is getting more difficult.

Sincerely,

Kate Rotman, USA

To the Honorable Mayor Kai Wegner:

I just opened the July 2023 issue of “aktuell” and thought about something I think about every day: how lucky my immediate family was to flee Berlin in the summer of 1933 and be admitted to the U.S. on May 1, 1934.

I was born in Berlin in 1928 to Polish shtetl Jews who had lived in Germany for about 20 years. As you know, on Jan. 30, 1933, Adolf Hitler was named Reich Chancellor of Germany by President Paul Von Hindenburg.

At that time, my father, Zysia (also known as Zigmund) Pressman was the prosperous owner of a men’s clothing store in Berlin, we had maids in our home, and my father had recently bought for investment purposes an apartment building with four stores and forty apartments.

My brother Hermann, who was 14 years my senior, had read “Mein Kampf” and saw what the future held for Germany’s Jews. He persuaded my parents to leave Berlin in the summer of 1933 for Antwerp, Belgium, where we had some cousins, and when the Belgian government was about to deport us to Poland, my brother got us on the Red Star Line’s S.S. Westernland II, and we were admitted to the U.S. on May 1, 1934. (Before leaving Germany, my father met with a small group of Nazis and they agreed that we could leave Germany if we gave them our business, our apartment, and the building my parents had bought for investment purposes for a fraction of their value.)

I wanted to repay the U.S. for taking us in, so I became a lawyer in 1957 and one of the founders of the second wave of the women’s movement in the U.S. I continue my involvement in women’s rights to this day at the age of 95. I was the first woman attorney in the Office of the General Counsel at the federal Equal Employment Opportunity Commission and have a worldwide feminist email list, which includes an outstanding feminist who was born in the U.S. but lives in Berlin.

A day does not go by that I do not thank my lucky stars that my immediate family escaped the Holocaust and remember those who did not.

Best, Sonia

Sonia Pressman Fuentes
Speaker, Author, ‘Eat First--You Don’t Know
What They’ll Give You, The Adventures of an Immigrant Family
and Their Feminist Daughter’

Thank you! for publishing the article about DMAO (Denk Mal am Ort). My sister and I participated in 2019 in Berlin and in 2023 in Frankfurt. Marie Rolshoven and Jani Pietsch established a meaningful program which facilitates increased understanding between Germans and 2nd and 3rd generation descendants of Holocaust survivors. I also enjoyed ‘A little piece of Germany in Amsterdam’s Schubertstraat’. Those of us whose parents were German-Jewish refugees have had particular issues and wonderful memories of Kaffee und Kuchen.

Karen Levi, USA

Es erreichen uns viele Fragen von Menschen, die ihre Familiengeschichte recherchieren und die von uns wissen möchten, welche Institutionen ihnen dabei weiterhelfen können. Eine gute Übersicht sowohl in deutscher als auch in englischer Sprache finden Sie auf der Website der Koordinierungsstelle Stolpersteine Berlin:

www.stolpersteine-berlin.de

→ Engagement → Rechercheleitfaden

We receive a lot of enquiries from people researching their family history and asking which institutions could help them in their search. You can find a good overview in both English and German on the Participation/Research Guidelines page of the Coordination Office Stolpersteine Berlin:

www.stolpersteine-berlin.de

→ English → Participation → Research Guidelines

In der Vorbereitung von „Stolpersteine für jüdische Bewohnerinnen und Bewohner der Jagowstraße 4 – Tile-Wardenberg-Straße 6, 10555 Berlin“ suchen wir nach möglichen Nachkommen, die uns zu den genannten Personen Informationen geben können. Die Eltern hatten in dem Haus ihren letzten frei gewählten Wohnsitz und wurden von dieser Adresse aus deportiert.

Jagowstraße 4

- **Frank, Gertrud**, geb. Oettig geb. 10.6.1883 in Odessa, 5. Transport vom 14.11.1941 nach Minsk, 1.12.1942 für tot erklärt
3 Kinder: Bernhard, Jg. 1906, **Werner**, Jg. 1907, **Margot**, Jg. 1914
- **Jacoby, Max**, geb. 11.3.1870 in Belgrad, 58. Alterstransport vom 7.9.1942 nach Theresienstadt, 5.8.1945 für tot erklärt

- **Jacoby, Gertrud**, geb. Feldblum, geb. 26.9.1878 in Berlin, 58. Alterstransport vom 7.9.1942 nach Theresienstadt, Todesdatum 20.6.1944
2 Kinder: Hertha Raphael, geb. Jacobi, Jg. 1901, **John Jakoby**, Jg. 1904
- **Meyer, Alfred**, geb. 29.3.1875 in Koblenz, 6. Transport vom 17.11.1941 nach Kowno, am 8.5.1945 für tot erklärt
- **Meyer, Johanna**, geb. Philippi, gesch. Abraham, geb. 18.11.1886, 6. Transport vom 17.11.1941 nach Kowno, verschollen
2 Kinder: Rose Nagler, geb. Meyer, Jg. 1920, emigriert 1939, **Kurt Abraham**, Jg. 1909, emigriert 1939
- **Schrappel, Franziska**, geb. Grumach, geb. 30.12.1890 in Preußisch-Holland, 30. Alterstransport vom 27.7.1942 nach Theresienstadt, am 8.5.1945 für tot erklärt
- **Brandt, Eva**, Jg. 1924, Emigration 1939

Tile-Wardenberg-Straße 6

- **Rosenzweig, Walter**, geb. 1.9.1905 in Ludwigshafen, 5. Transport vom 14.11.1941 nach Minsk, kein Todesdatum

Flensburger Straße 8

- **Katz, Dorothea**, geb. Silberstein, geb. 2.6.1901, 35. Osttransport 12.3.1943 nach Auschwitz
- **Silberstein, Gittel**, geb. 5.10.1939 in Berlin, 35. Osttransport 12.3.1943 nach Auschwitz

Kurfürstenstraße 125

- **Goldberg, Georg**, geb. 23.12.1883 in Berlin, Deportation am 13.7.1944 nach Theresienstadt, ermordet am 28.10.1944 in Auschwitz
- **Goldberg, Margot**, Jg. 1920, letzte Wohnung Kantstraße 146
- **Goldberg, Hans-Georg**, Jg. 1921

Stolperstein-Initiative Berlin-Mitte
Dr. Georg Frank
Chiffre 223301

In the process of preparing “Stolpersteins (‘stumbling stones’) for the Jewish residents of Jagowstrasse 4 – Tile-Wardenberg-Strasse 6, 10555 Berlin”, we are trying to contact children and descendants of those named below who could tell us more about them. Their parents had their last freely chosen place of residence in the house and were deported from this address.

Jagowstraße 4

- **Frank, Gertrud** née Oettig born 10.6.1883 in Odessa, Transport 5 on 14.11.1941 to Minsk, 1.12.1942 declared dead.
3 children: Bernhard born 1906 - **Werner** born 1907 - **Margot** born 1914
- **Jacoby, Max**, born 11.3.1870 in Belgrade, 58th Elderly Transport (Alterstransport) on 7.9.1942 to Theresienstadt, 5.8.1945 declared dead
- **Jacoby Gertrud** néé Feldblum, born 26.9.1878 in Berlin, 58th Elderly Transport (Alterstransport) on 7.9.1942 to Theresienstadt, date of death 20.6.1944
2 children: Hertha Raphael née Jacobi, born 1901, **John Jakoby**, born 1904
- **Meyer, Alfred**, born 29.3.1875 in Koblenz. Transport 6 on 17.11.1941 to Kowno, declared dead on 8.5.1945
- **Meyer Johanna** née Philippi, divorced Abraham, born 18.11.1886, Transport 6 on 17.11.1941 to Kowno, missing, presumed dead
2 children: Rose Nagler née Meyer born 1920, emigrated 1939 - **Kurt Abraham** born 1909, emigrated 1939
- **Schrapel, Franziska** née Grumach, born 30.12.1890 in Preussisch-Holland (today Paśćek), 30th Elderly Transport (Alterstransport) on 27.7.1942 to Theresienstadt, declared dead on 8.5.1945
- **Eva Brandt**, born 1924, Emigration 1939

Tile-Wardenberg-Str. 6

- **Rosenzweig, Walter**, born 1.9.1905 in Ludwigshafen, Transport 5 on 14.11.1941 to Minsk, no date of death

Flensburger Straße 8

- **Katz Dorothea**, née Silberstein, born 2.6.1901, Osttransport 35, 12.3.1943 to Auschwitz
- **Gittel Silberstein** born 5.10.1939 in Berlin, Osttransport 35, 12.3.1943 to Auschwitz

Kurfürstenstraße 125

- **Goldberg, Georg**, born 23.12.1883 in Berlin, deported 13.7.1944 to Theresienstadt, murdered 28.10.1944 in Auschwitz
- **Goldberg, Margot**, born 1920, last living at Kantstrasse 146
- **Goldberg, Hans-Georg**, born 1921

Berlin-Mitte Stolperstein Initiative
Dr. Georg Frank
Chiffre 223301

Guten Tag,

mein Name ist Sonja Holzmann und ich recherchiere für die Initiative Stolpersteine Berlin-Mitte. Vor einigen Wochen habe ich eine Anfrage von einem Berliner Historiker erhalten, der einen Stein für Leo Engländer und seine Familie legen lassen möchte. Ich bin nun auf der Suche nach Kindern beziehungsweise Enkeln oder anderen Angehörigen von

- **Leo Engländer**, geb. 26.12.1901 in Berlin, wohnhaft in u. a. Schönhauser Allee 186 und Alte Schönhauser Straße 2, 1939 Flucht nach Tel Aviv, Heirat Ida Judith Bergler 16.12.1941, Geburt Sohn Israel Joram am 7.1.1944, gest. 14.5.1966 und seinem Bruder
- **Heinz Engländer**, geb. 22.2.1907 in Berlin, wohnhaft in Schönhauser Allee 186, 1971 nach Paradiso emigriert, gest. 25.2.1980 in Paradiso/Schweiz

Sonja Holzmann
Chiffre 223303

Hello,

my name is Sonja Holzmann and I am a researcher for the Berlin-Mitte Stolperstein Initiative. Some weeks ago I received an inquiry from a Berlin historian who would like to have a Stolperstein laid for Leo Engländer and his family.

I am now trying to contact children, grandchildren or other relatives of

- **Leo Engländer**, born 26.12.1901 in Berlin, lived at various addresses including Schönhauser Allee 186 and Alte Schönhauser Str. 2, fled to Tel Aviv in 1939, married Ida Judith Bergler 16.12.1941, son Israel Joram born on 7.1.1944, died 14.5.1966 and Leo's brother
- **Heinz Engländer**, born 22.2.1907 in Berlin, lived at Schönhauser Allee 186, emigrated to Paradiso in 1971, died 25.2.1980 in Paradiso/Switzerland

Sonja Holzmann
Chiffre 223303

Dear Editor,

The following photos show classmates of my mother Hilde Anker and her elder sister Dodi Anker at the Goldschmidtschule which they attended from 1936 to 1939. I would be interested in hearing from any of your readers who can identify any of the students below. I intend to donate the photos and would like to add names and information on their possible immigration. Best wishes from Los Angeles,

George Fogelson
Chiffre 223302



Ilse maybe Ilse Fluess



Angelika Conso or Canso



Hedi



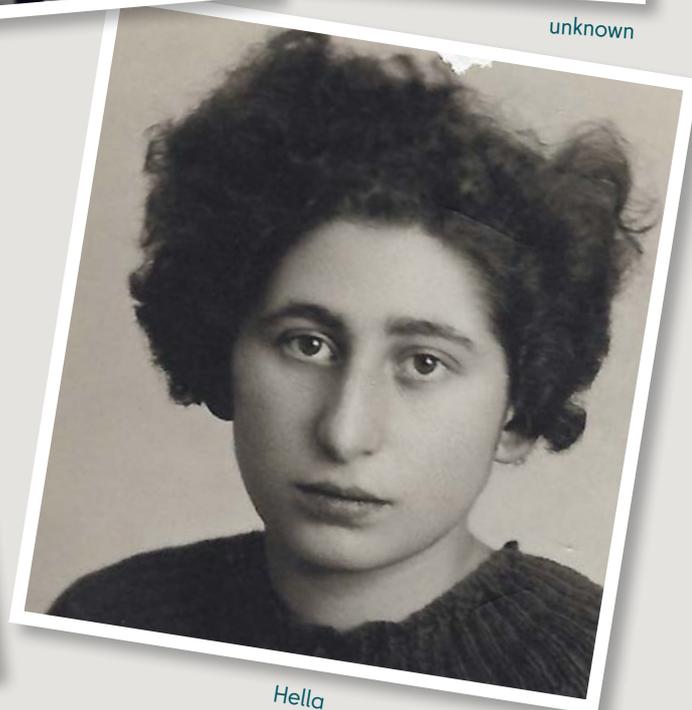
unknown



Inge Kessler



Lieselotte Neumann



Hella

DIT IS BERLIN THAT'S BERLIN

**Drei
Fragen an ...
Aletta von
Massenbach**

Aletta von Massenbach ist seit 2020 kaufmännische Geschäftsführerin des Flughafens Berlin Brandenburg und seit 2021 dessen CEO. Mit Flughäfen kennt sie sich sehr gut aus, so war sie schon an vielen Flughafen-Projekten im In- und Ausland im Einsatz.

1. Der Hauptstadtflughafen BER ist seit drei Jahren am Start. Wie entwickelt sich der BER und der Flugverkehr in der Region Berlin-Brandenburg?

Die Eröffnung eines Flughafens mitten in der Pandemie war eine besondere Herausforderung. Umso mehr freut mich, dass der BER heute ein funktionierender Flughafen mit starken Impulsen für die Hauptstadtregion ist. Wir haben den BER inzwischen durch viele Innovationen weiterentwickelt. Gleichzeitig kommen wir auf dem Weg in die finanzielle Eigenständigkeit voran. Im Jahr 2022 waren wir operativ erstmalig in den schwarzen Zahlen. Die Erholung des Luftverkehrs nach der Pandemie verläuft in Deutschland – und somit auch am BER – im europäischen und weltweiten Vergleich nicht so dynamisch. Für dieses Jahr erwarten wir 23 Millionen Passagiere. Vor Corona waren es mehr als 35 Millionen Fluggäste an den damaligen Flughäfen Tegel und Schönefeld. Inzwischen hat aber auch Eurowings ihre Flotte am BER 2023 verdoppelt, und das Angebot auf der Langstrecke entspricht in etwa dem vor der Pandemie. In diesem Winter kommen zwei weitere Nonstop-Interkontinentalverbindungen hinzu: mit Eurowings nach Dubai und mit Norse nach Miami.

2. Immer mal wieder gibt es Klagen über den BER – etwa mit Blick auf die Sicherheitskontrollen oder die langen Wartezeiten bei der Gepäckausgabe. Welche Pläne haben Sie für den BER, um die Funktionalität noch zu verbessern und den Flughafen attraktiver zu machen?

Am BER arbeiten wir mit unseren Partnern intensiv daran, allen Passagieren einen guten Service zu bieten. So haben wir vor einem Jahr als erster Flughafen in Europa mit dem BER Runway einen extra Zugang zur Sicherheitskontrolle eingeführt. Somit können sich Fluggäste kostenfrei ein Zeitfenster vor dem Abflug für die Kontrolle

reservieren und so ihre Zeit besser planen. In den Terminals gibt es zudem mehr als 120 Automaten für den Self-Check-in und die eigenständige Gepäckaufgabe. Das spart wiederum Wartezeit. Aktuell bereiten wir uns darauf vor, die Verantwortung für die Technik und die Dienstleister an den Sicherheitskontrollen von der Bundespolizei zum 1. Januar 2024 zu übernehmen. Die Wartezeiten für die Gepäckausgaben sind vereinzelt insbesondere in den späten Abendstunden weit länger als von der Flughafengesellschaft vorgegeben. Das Gepäck wird durch die Airlines befördert, die Maschinen werden von deren Bodenverkehrsdienstleistern be- und entladen. Die Flughafengesellschaft ist mit den Airlines und deren Dienstleistern im engen Austausch, damit dieser Prozess optimiert wird.

3. Ein Blick in die Zukunft: Wie sieht der BER in zehn Jahren aus?

Im Jahr 2033 wird alles am und um den BER noch digitaler sein und der Flughafenstandort einen noch größeren Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung leisten. Auf der gesamten Reisekette von der Online-Buchung für Parkplätze oder Services über Check-in und Gepäck bis zum Boarding wollen wir Fluggäste mit so wenig Zeitaufwand wie möglich durch den Flughafen leiten. Es wird den Reisenden ein internationales Streckennetz mit vielen attraktiven Verbindungen angeboten werden. Die Flughafengesellschaft wird finanziell eigenständig und der BER gleichzeitig ein Motor für die Wirtschaft und den Tourismus der Region sein. Die Dekarbonisierung der Energieversorgung sowie die Umstellung der Bodenmobilität auf alternative Antriebe und Kraftstoffe werden den modernen, nachhaltigen Flughafenbetrieb in zehn Jahren auszeichnen, und wesentliche Meilensteine zum CO₂-neutralen Flughafenbetrieb werden erreicht sein.



© Günter Wicker / Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH
„Wenn ich sagen soll, was mir neben dem Frieden das Wichtigste sei, dann lautet meine Antwort: Freiheit.“
"If I were asked to say what, apart from peace, was most important to me, then my answer would be: freedom."

Three questions for ... Aletta von Massenbach

In 2020, Aletta von Massenbach joined the Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH as its Commercial Director. One year later, she became its CEO. Thanks to experience gathered in many airport projects abroad, she knows the airport business exceptionally well.

1. Berlin's international Berlin Brandenburg Airport (BER) opened its gates three years ago. How is the BER and air traffic in the Berlin-Brandenburg region developing?

Opening an airport in the middle of a pandemic was a special challenge - and so I'm especially glad to see today's BER is a fully functioning airport providing a strong stimulus for Germany's Capital Region. With a raft of innovations, we have not just further developed the BER, but have also made significant progress on our trajectory to financial independence. In 2022, we recorded the BER's first ever operating profit. Germany's air traffic recovery after the pandemic - which, obviously, also applies to the BER - has not been as dynamic as in the rest of Europe and globally. This year we expect to see 23 million passengers passing through the airport. Before the Covid-19 pandemic, over 35 million passengers flew from the Tegel and Schönefeld airports then in operation. Nonetheless, in 2023 Eurowings has

Das Hauptgebäude des Flughafens
Berlin Brandenburg.
The main building of the
Berlin-Brandenburg airport.

also doubled its fleet at the BER, and the number of long-haul flights is more or less the same as before the pandemic. In winter, two more international non-stop connections will be added - with Eurowings flying to Dubai and Norse to Miami.

2. The BER has often been the target of complaints, for instance, over security controls or long baggage claim waiting times. What are your plans to enhance the BER's present functionality and make the airport more attractive?

At the BER, we work intensely with our partners to ensure good services for all our passengers. As part of this process, for instance, one year ago we became the first airport in Europe to introduce the BER Runway - a free service giving an extra access to security controls. BER Runway enables passengers to plan their own time better by reserving a slot for pre-flight checks. Moreover, the terminals now have over 120 self-service machines so you can manage your check-in and baggage drop independently - and this also cuts waiting times. We are presently preparing to take over the responsibility for the service companies and technology for security checks from Germany's federal police force on 1 January 2024. In some individual cases, especially later in the evenings, baggage claim waiting times

are far longer than prescribed by the BER. Baggage is transported by the airlines and the planes are loaded and unloaded by their ground handling services. The Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH is engaged in a close exchange with the airlines and their handling services to optimise this process.

3. And what will the future bring - what will the BER look like in ten years?

In 2033, more digital solutions will be in place for all processes at the BER and relating to it. Moreover, the airport itself will be contributing even more to sustainable development. Down the entire travel chain, from services online such as reserving parking to the check-in and baggage drop and, finally, to boarding, we aim to guide passengers through the airport as quickly and efficiently as possible. Passengers will be offered an international network of routes with many attractive connections. The BER will be financially independent and, at the same time, driving forward the region's economy and tourism. In ten years, the key milestones in carbon-neutral airport operations will have been achieved and this modern, sustainable airport will be characterised by its energy supply decarbonisation and transformation of ground mobility to alternative drive systems and fuels.



Ein Delta-Airlines-Flug
am Flughafen
Berlin Brandenburg.
A Delta-Airlines
plane at the
Berlin-Brandenburg airport.

Mobilität findet in Berlin nicht nur auf der Straße statt. Auch auf den Berliner Seen und der Spree werden Menschen befördert. Die Fährlinien der BVG haben eine lange Tradition und bringen Berlinerinnen und Berliner von einem Ufer zum anderen. In diesem Sinne heißt es im regelmäßigen Takt:

Fährmann, hol über!

Drei kurze Fährgeschichten von Bernd Wegner



© BVG, Jörg Pawlitzke

F10 - die längste Fährlinie

Mit 4,1 Kilometern ist die F10 die längste Fährlinie unter BVG-Flagge und die am meisten genutzte. Schon 1892 gab es eine Fährverbindung über den Wannsee, BVG-Fähren stachen im Jahre 1944 erstmals in See. Auf dem aktuellen Fährschiff „MS Wannsee“ können neben den Passagieren auch bis zu 60 Fahrräder gleichzeitig befördert werden. Für so viel Fahrradfreundlichkeit bekam die Wannseefähre 2016 von der BUNDjugend Berlin den Fahrradpreis Goldene Klingel.

F11 - die älteste Fährlinie

Sie ist eine der ältesten Fährverbindungen in Berlin – denn sie verkehrt seit 1896, die Fähre zwischen Baumschulenweg und Wilhelmstrand (F11). Zur Gewerbeausstellung 1896 ist sie in Betrieb gegangen. Fährmann damals war der Gastwirt vom Spreeschloss, einem Ausflugslokal am Oberschöneweider Ufer, dem auch die Fähre gehörte. An der Station Baumschulenstraße

wurde mit einer Glocke nach dem Fährmann geläutet. Das Spreeschloss wurde im Krieg zerstört, die Fähre blieb. Erst 1960 wurde die Privatfähre an den VEB Fahrgastschiffahrt Berlin (später Weiße Flotte) verkauft, heute gehört sie zur BVG.

F24 - die Fähre für Muskelkraft

Kein Benzin-, kein Strommotor, stattdessen: Armantrieb. Die Rede ist von der F24, einer Ruderfähre! Von der Straße 35 in Spreewiesen bis zur Kruggasse in Rahnsdorf geht die Tour mit zwölf Ruderschlägen über die Müggelspree. Das hat sich seit 1911, als die Fähre von einem Fischer aus Rahnsdorf begründet wurde, bis heute nicht geändert. Mehr als 20 Jahre lang, zwischen 1978 und 2002, hat sie Fährmann Paul Rahn gesteuert und ist so zur Legende geworden. Nach ihm ist das heutige Boot benannt: „Paule III“. Eigentlich verkehrt die Fähre stündlich, doch gefahren wird viel öfter. Immer wenn jemand am Ufer steht. Oder wenn einer ruft: „Fährmann, hol über!“ Unterwegs ist die Ruderfähre immer von Ende April/Anfang Mai bis Oktober an den Wochenenden und Feiertagen.



© BVG, Jörg Pawlitzke

In Berlin, mobility is not just about the roads. It's also about Berlin's large lakes and rivers. The BVG's ferry lines taking Berliners from one shore or riverbank to the other can look back on a long tradition. Even today, you can regularly hear the shout:

Ferry, ahoi!

Three short ferry stories by Bernd Wegner

F10 - The longest ferry line

At 4.1 km, the longest ferry line run by the BVG public transport service is the F10 across the Wannsee lake. This is also the line with the most passengers. A ferry service went into operation here as early as 1892. The first BVG ferry cast off on the lake in 1944. The MS Wannsee, the present ferry, not only takes passengers, but also has space for up to 60 bikes. In 2016, thanks to this bike-friendly policy, the Wannsee ferry was awarded the Golden Bell bike prize by the Berlin Young Friends of the Earth.

F11 - The oldest ferry line

The F11 between the Baumschulenweg und Wilhelmstrand districts is one of Berlin's oldest ferry lines. It began operations when Berlin held an Industrial Exposition in 1896. Back then, the ferry was owned and run by the proprietor of the Spreeschloss inn, a popular waterside destination on the banks of the river at Oberschönweide. On the Baumschulenstrasse side, the ferry was called by ringing a bell. The Spreeschloss inn was destroyed in the war, but the ferry continued to operate. The private ferry was sold in 1960 to the state-owned VEB Fahrgastschiffahrt Berlin (later the Weisse Flotte). Today, the ferry is run by the BVG.

F24 - A muscle-powered ferry

This ferry is not driven by petrol or electricity, but only muscle power. The F24 line is just a rowing boat! In twelve oar strokes, it takes passengers across the Müggelspree, part of the Spree River, between Strasse 35 in Spreewiesen and Kruggasse in Rahnsdorf. And that hasn't changed since a Rahnsdorf fisherman founded the ferry in 1911. Between 1978 and 2002, for over 20 years, the ferry was rowed by Paul Rahn. He became a legend - and today's boat, the Paule III, is named after him. Scheduled to run every hour, the ferry actually operates far more often, whenever someone is waiting on the riverbank. Or when they shout 'Ferry, ahoy!' The F24 rowing boat ferry is seasonal, only operating from late April/early May to October at weekends and on public holidays.



Impressum/Publishing information: Der Regierende Bürgermeister von Berlin, Jüdenstraße 1, D-10178 Berlin, E-Mail: aktuell@berlin.de, Tel.: +49 30 90 26 22 80, Fax: +49 30 90 26 25 26, www.berlin.de/aktuell **Verantwortlich im Sinne des Pressegesetzes/Person responsible in terms of German press law:** Christine Richter **Redaktion/Editors:** Amelie Müller, Beatrice Warter, Benedikt Ziegenfuß, Susanne Zöchling **Übersetzung/Translation:** Andrew Boreham **Design und Umsetzung/Design and execution:** PEPERONI Werbe- und PR-Agentur GmbH **Auflage/Print run:** 5.100 **Titelfoto/Cover photo:** © infraVelo/xoio GmbH **Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe/Editorial deadline for the next issue:** 28.2.2024 Wir bitten um Ihr Verständnis, dass aus Platzgründen nicht alle zur Veröffentlichung geeigneten Einsendungen abgedruckt werden können. Außerdem können wir für die Richtigkeit der Angaben keine Gewähr leisten. Please note that due to space constraints we cannot print all correspondence that is suitable for publication. We appreciate your understanding. We also cannot accept liability for any inaccurate information. **Weitere Berlin-Informationen unter:** www.berlin.de, www.visitberlin.de/**Further information on Berlin:** www.berlin.de/en, www.visitberlin.de/en

Empfehlen Sie
„aktuell“ weiter
Recommend
“aktuell” to
friends and family

Empfehlen Sie „aktuell“ an Freundinnen,
Freunde und Familie weiter und machen Sie
sie auf die Möglichkeit eines kostenlosen
Abonnements aufmerksam. Eine E-Mail an
aktuell@berlin.de genügt.

Please continue recommending “aktuell” to
your friends and family, and remind them of
the possibility of a free subscription. Simply
send an email to aktuell@berlin.de.

Das Titelbild zeigt eine Visualisierung
der künftigen Verkehrsführung an
der Schönhauser Allee in Prenzlauer Berg.
The cover shows a vision of how the traffic
guidance on Prenzlauer Berg's Schönhauser Allee
will look in the near future.