

# Berliner Verkehrsorte im Wechsel der Zeiten

Im Berliner Stadtgebiet findet man vielerorts markante Stellen, die Geschichte – insbesondere Verkehrshistorie – früherer Jahrzehnte widerspiegeln. Manchmal führt ein mehr oder weniger altes Bild mitten hinein in eine vielschichtige Vergangenheit des gegenwärtigen Platzes.

MICHAEL GÜNTHER, Berlin

## Lichterfelde – Groß-Lichterfelde – Lichterfelde Ost Ein Vorortbahnhof ist 150 Jahre alt

Ein Kartengruß aus Lichterfelde zeigt den am 20. September 1868 eröffneten Anhalter Bahnhof in Lichterfelde mit einer repräsentativen „Bahnhofs-Wirtschaft“. Das Gebäude schien damals bedeutsam genug für ein Postkartenmotiv. Jedenfalls hatten, wie der handschriftliche Text auf der am 17. Januar 1901 gelaufenen Karte verrät, Fräulein Luise und Fräulein Minna diese Bahnhofoansicht ausgewählt und mit Grüßen aus Lichterfelde an Martha Beese und Herrn Piefke in Berlin S59 verschickt. – Aber die Lichterfelder Bahnhofoanlagen waren nicht nur Ansichtskartenmotiv, sie spielten während der inzwischen 150 Jahre ihres Bestehens eine zentrale Rolle in Lichterfelde. Die Bahnanlagen selbst und deren Umfeld sind ein Berliner Verkehrsort mit wechselvoller Geschichte, auch der Name des Bahnhofs wechselte in den anderthalb Jahrhunderten seines Bestehens mehrfach.

### Johann Anton Wilhelm Carstenn kommt nach Lichterfelde

Mit der Eröffnung der Anhaltischen Eisenbahn im Jahre 1841 – am 1. Juli zwischen Berlin und Jüterbog, am 10. September bis „Cöthen“ – durchquerte die Strecke die damals südlich Berlins gelegenen Rittergüter Lichterfelde und Giesensdorf. Für einen Halt der Züge gab es hier zunächst keinen Grund. Das änderte sich, nachdem Johann Anton Wilhelm Carstenn im Jahre 1865 die Rittergüter Lichterfelde und Giesensdorf mit der Absicht erworben hatte, die Residenzen Berlin und Potsdam durch ein Band neuer Vororte zu einer Stadt zu verbinden – und hier damit zu beginnen. Carstenn hatte Erfahrungen und Mittel für ein derart ambitioniertes Vorhaben in Hamburg und bei Aufenthalten im Ausland gesammelt. 1857 hatte er das damals östlich von Hamburg gelegene Gut Wandsbeck erworben und zu dem mustergültigen, von ausreichend vermögen-

den Hamburger Bürgern stark nachgefragten Villenvorort Wandsbeck-Marienthal ausgebaut.

Einen solchen – auch finanziellen – Erfolg hoffte er in Lichterfelde wiederholen zu können. Er hatte, wie er später schrieb, erkannt, „... daß gerade Berlin in der rationellen Entwicklung am meisten zurückgeblieben war, sah aber, daß auch hier gerade in den Naturschönheiten der Umgebung die Vorbedingungen vorhanden waren, um mit Unterstützung der Regierung Berlin ohne Schwierigkeiten zu der schönsten Stadt der Welt machen zu können.“ [1]

Zu Carstenns Wandsbecker Erfahrungen gehörte es, dass ein neuer Villenvorort nur mit einer regelmäßigen Eisenbahnverbindung zur benachbarten Großstadt erfolgreich zu entwickeln und zu vermarkten wäre. So war es kein Zufall, dass das von ihm erworbene Gelände zwischen den Trassen der Berlin-Potsdamer und der Berlin-Anhaltischen Bahn lag. Allerdings zeigten beide Bahnverwaltungen zunächst kein Interesse, Stationen auf freiem Feld einzurichten. Da eine Verkehrsanbindung nach Berlin aber eine grundlegende Voraussetzung für Carstenns Pläne war, begann er frühzeitig Verhandlungen mit der Anhaltischen Eisenbahngesellschaft. Auf Grund seines Vermögens konnte er auch erhebliche Finanzmittel zur Meinungsbildung der Bahnbetreiber einsetzen – schließlich mit Erfolg. Das Ergebnis solcher Bemühungen ist später in dem Standardwerk „Berlin und seine Eisenbahnen“ recht lapidar vermerkt worden. „Im Jahre 1868 wurde die Errichtung einer Haltestelle an der Anhalter Bahn bei Lichterfelde von dem Besitzer Carstenn der Rittergüter Lichterfelde und Giesensdorf betrieben, der das erforderliche Gelände überwies und selbst das Stationsgebäude errichtete.“ [2]



**Bild 1** Westansicht des ersten Empfangsgebäudes des Bahnhofs Groß-Lichterfelde Ost um 1900 vom Jungfernstieg aus

(Histor. Postkarte, Sammlung Peter Bley)



**Bild 2** Der Kartenausschnitt zeigt die Anhaltische Bahn im Bereich Lichterfelde/Giesensdorf im Jahre 1874. Gut erkennbar ist das Anschlussgleis zur Hauptkadettenanstalt, das Siemens später für die elektrische Bahn nutzte. (Sammlung Peter Bley)

Aus einer späteren Lichterfelder Chronik erfährt man noch Genaueres über Umstände, die zu Anlage und Eröffnung der Station Lichterfelde geführt hatten. Die Bahngesellschaft „lehnte zunächst ab, da sie sich keinen Erfolg versprechen konnte, ließ sich aber schließlich, als Carstenn eine Garantie von 600 Thalern Jahreseinnahmen und noch einige andere Vorteile – Landschenkung und Pflasterung – bot, versuchsweise auf das Projekt ein ... außerdem hatte Carstenn sich verpflichten müssen, das ganze Terrain in der Nähe mit chaussierten und gepflasterten Straßen zu versehen ...“ [3]

Carstenn ließ sich also die Einrichtung einer Bahnstation einiges kosten. Doch er war auch ein erfahrener und umsichtiger Investor. Für den Fall, dass die Bahnverwaltung die versuchsweise eingerichtete Station später aufkündigen könnte, hatte Carstenn einen „Plan B“ entwickelt. „Darum baute er das Stationsgebäude, zu dessen Herstellung er sich verpflichtet hatte, derartig, dass dasselbe erforderlichenfalls mit Leichtigkeit durch Niederreißen von ein paar Wänden zu einer großen und geräumigen Scheune umgewandelt werden konnte. Wer heute den Bau betrachtet, wird hierin eine Erklärung finden für die Anordnung der Räumlichkeiten, die beträchtliche Höhe der mittleren Wartehalle und den weiten Abstand des Gebäudes von den Schienengleisen.“ [3]

**Zum Pavillon,  
Restaurant  
in Lichterfelde bei Steglitz.**

Neue Omnibus-Einte täglich 6 Mal vom Potsdamer Thor.  
Dieses neue Etablissement, welches sich durch große, schattige Garten-Anlagen, herrlichen Pavillon und schöne Umgegend auszeichnet, wird dem Besuche des hochgeehrten Publikums an-gelegentlichst empfohlen.  
Insbesondere erlaube ich mir darauf aufmerksam zu machen, daß ich die Weine zu denselben Preisen wie in meiner hiesigen Weinstube verkaufe, und für gutes Bier auf Flaschen, vorzüglichsten Kaffee und solide Küche alle Sorge tragen werde.  
Berlin, den 1. August 1867. (3039)  
**Wilh. Wimmers,**  
Firma: **Leon. von Beckerath,**  
Behrenstr. 23.

**Bild 3** Bis zur Eröffnung des Bahnhofs Lichterfelde war man beim Besuch des „Pavillon-Restaurants“ auf den vom Potsdamer Tor abgehenden Omnibus angewiesen. (Sammlung Michael Günther)

Unabhängig davon verfolgte Carstenn seinen „Plan A“ mit großem Engagement und mit unternehmerischem Geschick. Am Lichterfelder Dorfanfang hatte er das repräsentative „Pavillon-Restaurant“ errichten lassen, das er zu einem Anziehungspunkt für das Berliner Publikum entwickelte. Die in der aufsteigenden Metropole wachsende bürgerliche Mittelschicht sah Carstenn als potentielle Bewerber für die Grundstücke seines geplanten Villenvorortes. Man musste diese Klientel nur ins damals vor der Stadt liegende Lichterfelde locken. Hier spielte das „Pavillon-Restaurant“ bald eine wichtige Rolle. Wegen seiner guten Küche, verschiedener Unterhaltungsveranstaltungen und nicht zuletzt wegen der Möglichkeit im „Pavillon-Restaurant“ auch günstig Quartier nehmen zu können, war es bald ein beliebtes Ausflugsziel des bürgerlichen Berliner Publikums. Die Eröffnung einer Bahnstation in Lichterfelde sollte diese Entwicklung deutlich befördern.

**Bild 4** Am 15. September 1868 kündigte die Spenersche Zeitung die Eröffnung der Station Lichterfelde an. (Sammlung Peter Bley)

**Berlin = Anhaltische Eisenbahn.**



Am 20. September c. wird die bei dem Rittergut Lichterfelde, 1 1/2 Meilen von Berlin, neu angelegte Eisenbahn-Station Lichterfelde für den Verkehr eröffnet und werden daselbst täglich 6 Züge anhalten.

**Fahr-Plan**  
in der Richtung von Berlin.

Abf. von Berlin	6. —. Vm.	Anf. in Lichterfelde	6. 13. Vm.
„ „	12. 45. Nm.	„ „	1. —. Nm.
„ „	10. 30. Abds.	„ „	10. 38. Abds.

In der Richtung nach Berlin.

Abf. von Lichterfelde	8. 43. Vm.	Anf. in Berlin	9. —. Vm.
„ „	4. 25. Nm.	„ „	4. 45. Nm.
„ „	10. 47. Abds.	„ „	11. 5. Abds.

**Fahrpreise**  
zwischen Berlin und Lichterfelde.

Gewöhnliche Billets	I. Klasse	7 sgr.
„ „	II. „	5 sgr.
„ „	III. „	3 „
„ „	IV. „	2 „
Tages-Billets zur Hin- und Rückfahrt:	I. „	8 „
„ „	III. „	5 „

Berlin, den 14. September 1868.  
Die Direction.



**Bild 5** Hotel und Restaurant „Pavillon“ waren auch für Gäste aus Berlin ein beliebtes Ausflugsziel. (Repro aus [5])

Am 20. September 1868 war es schließlich soweit: Die Station „Lichterfelde“ an der Berlin-Anhaltischen Bahn sollte offiziell eröffnet werden. Carstenn nutzte das für publikumswirksame Werbeveranstaltungen. Bereits am Vortag hatte er einige besonders einflussreiche Gäste und Pressevertreter mit einem Extrazug nach Lichterfelde kommen lassen, wo sie im „Pavillon-Restaurant“ Quartier nehmen konnten und opulent bewirtet wurden. Schon am 19. September berichtete die Spenersche Zeitung aus Lichterfelde: *„Heut Nachmittag um 4 1/2 Uhr findet die Eröffnung des Bahnhofsgebäudes der Anhalter Bahn bei Lichterfelde (diesseit Großbeeren, von Berlin aus) statt. Mit der Vollendung dieses Bahnhofes ist in den Anlagen, die der Rittergutsbesitzer Carstenn unternommen hat, ein vorläufiger Abschluß erzielt worden. Bekanntlich wurde der Anfang gemacht mit Erbauung des geschmackvollen Pavillons, der schon jetzt ein Lieblingsziel für Berliner Ausflüge bildet. Dann folgte die Einrichtung einer direkten Omnibuslinie von diesem Pavillon nach dem Potsdamer Platz in Berlin, bez. bis Steglitz zum Anschluß an die Potsdamer Bahn. Mit großen Kosten wurden demnächst zwei Chausseen angelegt, welche einerseits nach dem Anhalter, andererseits nach der Potsdamer Bahn führen, und endlich wurde auch am 1. Juli d. J. eine Gasanstalt in Betrieb gesetzt, welche etwa 100 Straßenlaternen speist und jedem Bedarf an Privatflammen für die nächsten Jahre reichlich genügen kann.“* [4]

Am 20. September 1868 wurde die Station „Lichterfelde“ an der Berlin-Anhaltischen Bahn offiziell eröffnet. Dafür hatte Carstenn noch besondere Vorbereitungen getroffen. *„Carstenn hatte naturgemäß nichts unterlassen, um sein Unternehmen in dieser wichtigen Stunde von einer möglichst günstigen Seite zu zeigen. Eines hierbei hatte ihm besonderes Kopfzerbrechen gemacht, nämlich, wie er den langen Weg vom Bahnhof bis zum Pavillonrestaurant, wohin der Zug zu Wagen und zu Pferde ging, ein wenig reizvoller gestalten, die schonungslose Nacktheit des kahlen Ackerlandes den kritischen und erwartungsvollen Blicken der Festteilnehmer weniger auffallend machen sollte. Carstenn verfiel auf eine glorreiche Idee. Er ließ die ganze Strecke bis zu seinem Schlosse an beiden Seiten mit hunderten von Lorbeerbäumen in großen Kübeln – zum größten Teil hohen und prächtigen Gewächsen – besetzen und schuf so eine schattige Allee, deren Anblick zwar manchen lustigen Scherz hervorrief, aber doch die beabsichtigte Wirkung in der Hauptsache erreichen half. Im Pavillonrestaurant wurde dann ein fröhliches Mahl eingenommen, alles war voller Freude und Hoffnung ...“* [3]

Der von Carstenn betriebene Aufwand schien sich zu rentieren. Offenbar war man bei der Eisenbahnverwaltung auch beeindruckt – und reagierte. Zunächst hielten täglich sechs Züge in Lichterfelde; es war für Carstenns Pläne ein wichtiger Anfang, zumal die Bedeutung des Bahnhofs schnell zunahm. Unmittelbar nach der Eröffnung gab die Berlin-Anhaltische Eisenbahn bekannt, dass jeden Sonntag ein weiterer Zug zwischen Berlin Anhalter Bahnhof und Lichterfelde eingesetzt werde. Im Folgejahr hielten hier täglich schon sieben Schnell- und Personenzüge in jeder Richtung; 1873 an jedem Tag zehn, darunter sogar einzelne Kurierzüge, die seinerzeit höchste Zuggattung. 1875 war der Verkehrsbedarf zwischen Berlin und Lichterfelde derart angestiegen, dass die Berlin-Anhaltische Eisenbahn dafür „Extra-Personenzüge“ verkehren ließ – Vorläufer eines Vorortverkehrs nach Lichterfelde. Zweifellos trug die verbesserte Verkehrsanbindung, ergänzt durch spezielle Fahrpreise, wesentlich dazu bei, dass die Villenkolonie Lichterfelde in diesen Jahren prosperierte. Carstenns umfangreiche finanzielle Vorleistungen schienen sich zu amortisieren.

Der Eisenbahningenieur Erich Metzeltin (1871–1948) hat in seinen Kindheitserinnerungen das Eisenbahn-Geschehen in Lichterfelde

**Bild 6** Der von Max Liebermann geschätzte und geförderte Landschaftsmaler Waldemar Rösler (1882–1916) war 1906 nach Lichterfelde gezogen. *„Wenn er sein Haus verläßt, ist er mit wenigen Schritten am Bahndamm ... Er malt in der Nähe des Bahnhofs Großlichterfelde-Ost...“* (zitiert nach [22]). Auch Anfang des 20. Jahrhunderts boten sich hier noch freie Blicke über weite Felder. (Repro aus [22])

