

WOLFGANG KIEBERT, Berlin

S-Bahnhof Lichtenrade

Nach 135 Jahren vor dem totalen Umbau

Am 1. Juni 2018 beging der Bahnhof Lichtenrade sein 135-jähriges Bestehen. Wie lange das Ensemble aus Bahnhofsgebäude, Beamtenwohnhaus, Inselbahnsteig und niveaugleichem Zugang im Gewächshausstil noch existieren wird, ist derzeit ungewiss. Seit 1992 wird der viergleisige Ausbau der Dresdener Bahn geplant, 1997 wurde der Planfeststellungsantrag eingereicht. [1] Anfang Januar 2016 gab das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die öffentliche Auslegung der Planfeststellung für das Vorhaben „Wiederaufbau der Dresdener Bahn“ ab 15. des Monats für 14 Tage bekannt: Planfeststellungsabschnitt 2, Bahn-km 12,300–14,762 der Strecke 6135 Berlin Südkreuz–Elsterwerda und der darin enthaltenen Strecke 6035 Berlin–Blankenfelde. [2] Der Plan sieht eine ebenerdige Führung der Bahnstrecke durch Lichtenrade vor, wobei die Übergänge an der Bahnhof- und Goltzstraße beseitigt werden. Hiergegen klagte die Bürgerinitiative Lichtenrade, die eine Trog- bzw. Tunnellösung favorisierte, um die Belastungen für den Tempelhofer Ortsteil so gering wie möglich zu halten.

Acht Jahre nach Eröffnung der Dresdener Bahn erhielt die vor den Toren Berlins gelegene und kaum 500 Einwohner zählende Land-

Bild 1 Blick aus fast gleicher Perspektive wie auf dem Titelbild mit einmündendem S-Bahn-Zug nach Bernau. Aufnahme: 4. Februar 2018. (Foto Wolfgang Kiebert)



Bild 2 Der Bahnhof Lichtenrade um 1910 mit dem neu erbauten Mittelbahnsteig. Zum Zeitpunkt der Aufnahme waren die Bauarbeiten noch nicht abgeschlossen, wie man an den Steinhaufen (Kleinpflaster) erkennen kann. Bahnhofs- und Streckengleise wurden noch mit Formsignalen der Preussisch-Hessischen Staatseisenbahn gesichert.

(Foto Sammlung Sigurd Hilkenbach)



gemeinde Lichtenrade einen Haltepunkt in km 13,77 südlich der heutigen Bahnhofstraße, der aus einem 30 Meter langen Kies-Perron bestand. „Um vielfachen Wünschen des beteiligten Publikums nachzukommen, hat das Königliche Eisenbahn-Betriebs-Amt (Berlin–Dresden) unmittelbar bei Lichtenrade, bei Bude 156 der Berlin-Dresdener Eisenbahn, eine Haltestelle eingerichtet. Die Haltestelle ist am 1. d. Mts. dem Verkehr übergeben, sie führt den Namen Lichtenrade und halten daselbst vorläufig in jeder Richtung 3 Züge ...“. So das Teltower Kreisblatt im Juni 1883. [3] Fahrkarten für die im Vorortverkehr zwischen Berlin und Zossen eingesetzten Omnibuszüge konnten mangels Billett-Ausgabe nur beim Bahnwärter erworben werden. Sofern sich die Einrichtung einer Warthalle und einer Bedürfnisanstalt als notwendig erweisen sollte, hatten sich die Vertreter der Gemeinde gegenüber der Königlichen Eisenbahn-Direktion (KED) Berlin vertraglich zu einer Zahlung von 1500 Mark verpflichtet. [4]

Bis zum Winterfahrplan 1889/90 hatte sich die Zahl der im Vorortverkehr nach Zossen eingesetzten Züge lediglich auf fünf, in der Gegenrichtung auf vier erhöht. Schuld daran war nicht nur die bis dahin schwache Besiedlung Lichtenrades, sondern auch die Aufnahme des öffentlichen Verkehrs auf der parallel verlaufenden Militärbahn im November 1888. [4] Erst mit Beginn des 20. Jahrhunderts nahm der Vorortverkehr nach Lichtenrade erheblich zu. Nicht nur der am 1. Oktober 1891 eingeführte ermäßigte Vororttarif trug dazu bei, sondern auch der Anstieg der Einwohnerzahl. Innerhalb von zehn Jahren hatte Lichtenrade einen Bevölkerungszuwachs von knapp 56 % auf 851 Einwohner zu verzeichnen, Tendenz steigend. Zudem setzte ab 1900 eine Parzellierung der bäuerlichen Besitztümer ein, die etliche Berliner zum Kauf eines Grundstücks animierten. [5] Keine 25 Minuten brauchte man, um mit dem Zug vom Anhalter Bahnhof in die aufstrebende Landgemeinde zu gelangen. Elf Züge setzte die KED Berlin laut Fahrplan vom 1. Oktober 1901 zwischen dem Anhalter Bahnhof und Zossen im Vorortverkehr ein, in der Gegenrichtung waren es zwölf. In den Sommermonaten musste die Direktion an Sonntagen

Bild 3 Normalie für Signalbuden auf Personen-Stationen (Sammlung Wolfgang Kiebert)

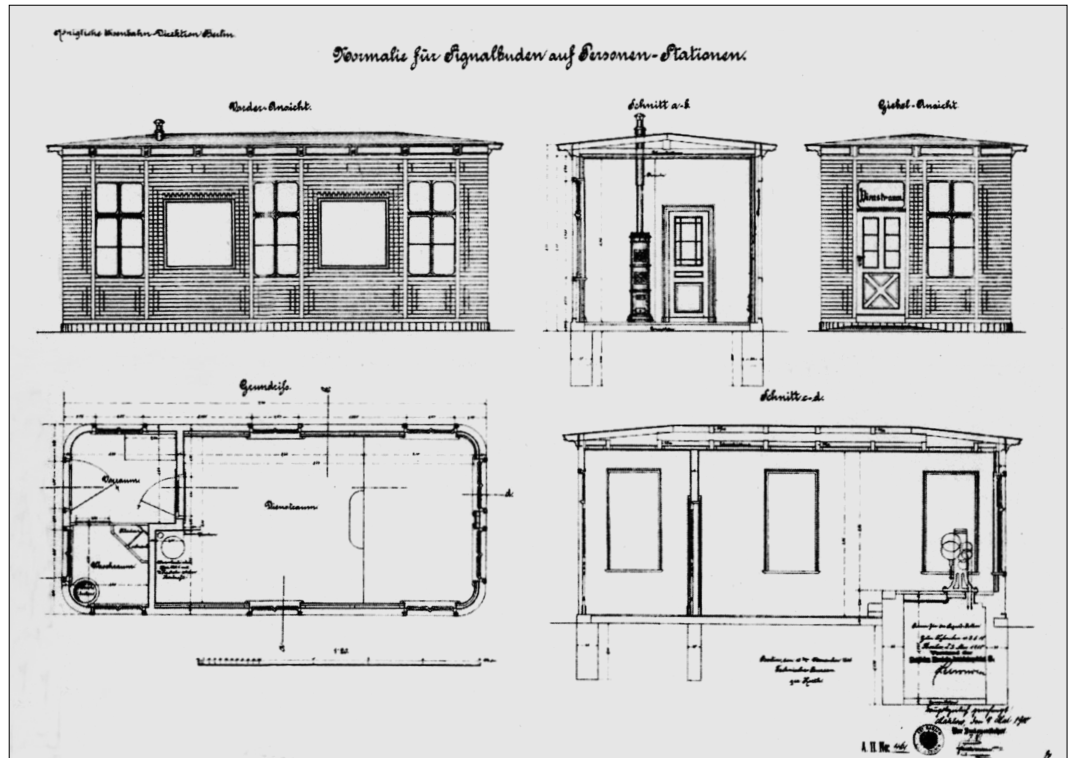
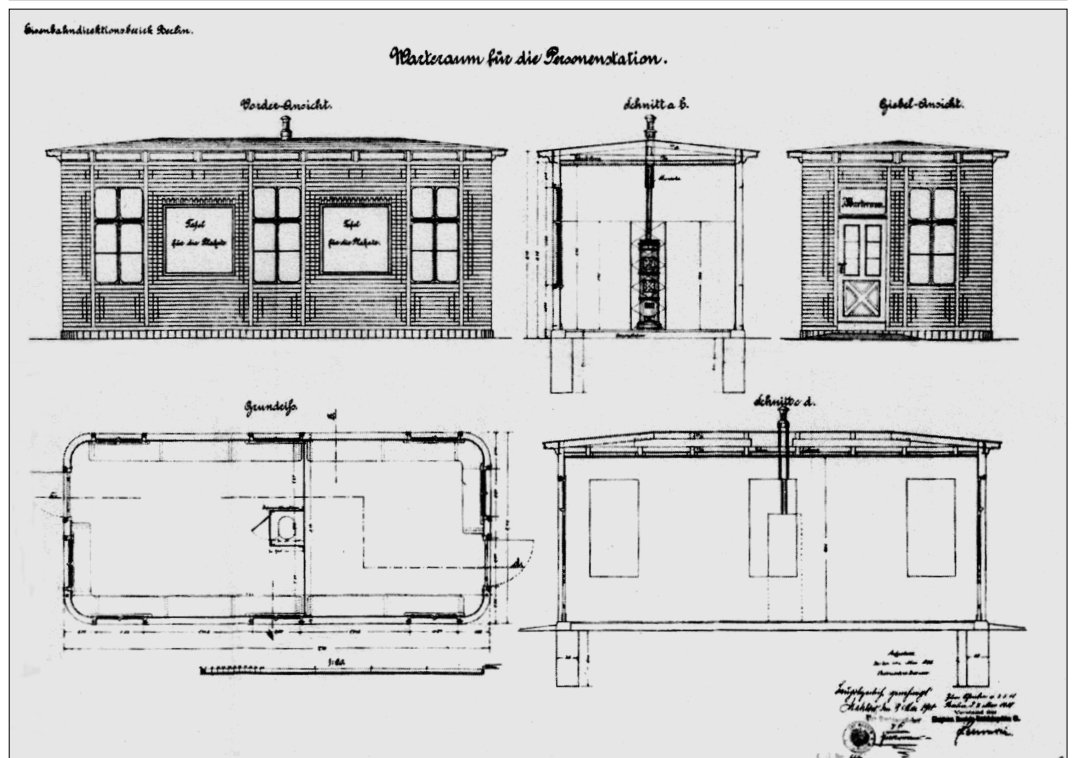


Bild 4 Warteraum für die Personen-Station Lichtenrade (Sammlung Wolfgang Kiebert)



zusätzliche Züge einlegen, da sich Lichtenrade einer zunehmenden Beliebtheit als Ausflugsziel für die Berliner erfreute. Unmittelbar neben dem Bahnhof lag das Wirtshaus Lichtenrade, errichtet als Nebengebäude der zur Schlossbrauerei Schöneberg gehörenden Mälzerei. Obwohl unter Denkmalschutz stehend, ist das heute noch existierende Gebäude in einen Dornröschenschlaf gefallen, Zukunft ungewiss. Nicht mehr vorhanden ist das ehemals weit über die Grenzen Berlins bekannte Waldrestaurant von Hermann Gundlach. Unweit der Bahnstation an der Ecke Hubert- und Goltzstraße gelegen, bot es neben Kaffeeküche und Biergarten gepflegte Weine und einen Tanzsaal, in dem weit über 500 Gäste Platz fanden. [5]

Dem gestiegenen Fahrgastaufkommen begegnete die KED mit der baulichen Erweiterung der Bahnhofsanlagen an der inzwischen

zweigleisig ausgebauten Strecke. Neben dem 1892 nördlich der Bahnhofstraße in gelbem Ziegelmauerwerk errichteten Bahnhofsgebäude und dem Beamtenwohnhaus, zwischen denen Wirtschafts- und Abortgebäude liegen, entstand ab 1909 ein gepflasterter Mittelbahnsteig mit einem nach innen geneigten Holzdach auf einstielligen Vollwandstahlträgern mit Kragarmen. Die an den Ecken abgerundeten Bahnsteigaufbauten (Signalbude, Warthäuschen, Abortgebäude) wurden nach den seit 1896 geltenden „Preussischen Normalien“ in Eisenfachwerk mit orangeroter Ziegelausfachung ausgeführt. Die Entwürfe stammten vom Landbauinspektor Karl Cornelius und vom Baurat Suadicani. Ergänzt wurde das Gebäude-Ensemble 1925 um eine „Erfrischungshalle“ und im Zweiten Weltkrieg um einen Splitterbunker. Der Mittelbahnsteig war am Südende von der Bahnhof- und Prinzessinnenstraße durch eine

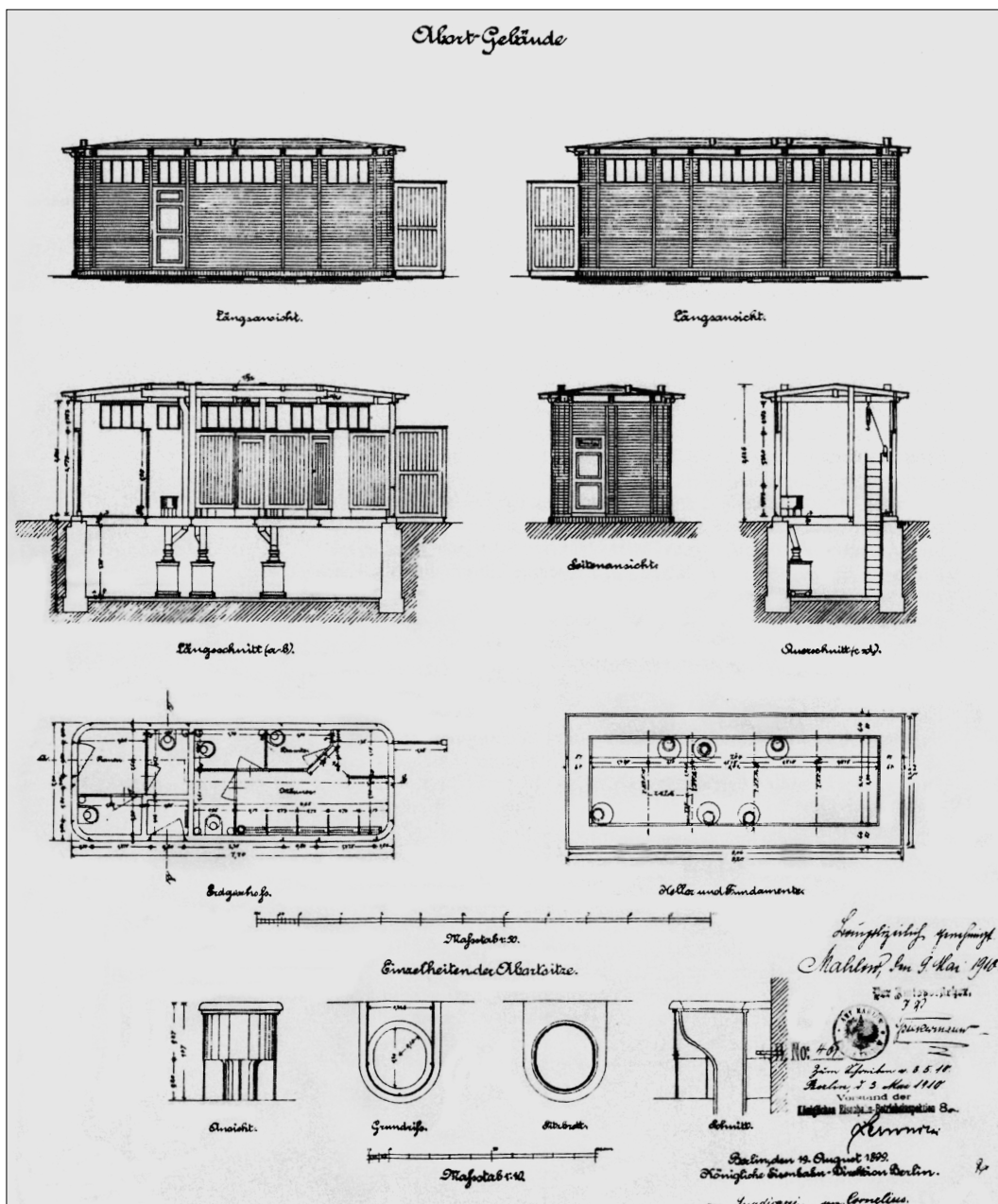


Bild 5 Abort-Gebäude auf Bahnhof Lichtenrade (Sammlung Wolfgang Kiebert)

Unterführung zugänglich. Die Treppenüberbauten wurden aus verglastem Eisenfachwerk hergestellt. [6] Am 20. September 1910 wurden die Bahnhofsanlagen dem Betrieb übergeben. [7] Der geplante Bau eines Güterbahnhofs kam wegen des Ersten Weltkriegs nicht zur Ausführung. [4] Zur Anlieferung von Gütern – im beschränkten Umfang – standen nur die Anschlussgleise der Mälzerei zur Verfügung, ansonsten die Güterbahnhöfe in Marienfelde und Mahlow.

Mit der geplanten Umgestaltung Berlins durch die Nationalsozialisten waren auch umfangreiche Bauvorhaben an den Bahnanlagen verbunden. In diesem Zusammenhang war der 14. Juni 1938 insofern ein denkwürdiger Tag, als an 16 verschiedenen Orten in der damaligen Reichshauptstadt feierlich Großbaustellen eingerichtet wurden. Eine dieser Großbaustellen sollte der Bahnhof Lichtenrade werden, an dem die Reichsbahn-Baudirektion Berlin an der Ostseite der Dresdener Bahn eine Ortsgüteranlage errichten wollte. „Zunächst sind umfangreiche Erdarbeiten auszuführen, müssen doch insgesamt rund 500 000 cbm Erdmassen bewegt werden“, so die Fachzeitschrift „Die Reichsbahn“. [8] Der Bau einer Ortsgüteranlage wurde mit der fortschreitenden Besiedlung des Vorortes und der Freigabe von Industriegelände durch den General-

bauinspektor Albert Speer begründet. „Das Einflußgebiet vom Bahnhof Lichtenrade hat z. Zt 15 000 Einwohner und wird nach Beendigung der vom Generalbauinspektor weitgehend geplanten Siedlung mindestens 165 000 Einwohner aufweisen.“ [9] Mit dem vergleichsweisen Ausbau der Dresdener Bahn und einer Höherlegung der Strecke war auch ein Neubau des Bahnhofs geplant. „Das neue Empfangsgebäude liegt südlich der Bahnhofstraße auf der Westseite der Bahnanlagen. Der Zugang zum Bahnsteig erfolgt mit einem breiten Treppenlauf und mittels einer Rolltreppe.“ [9] Östlich der Vorortgleise war der Bau eines zweiten Gleispaars für den Fern- und Güterverkehr vorgesehen. Dieser Plan wurde am 28. Juni 1939 zur landespolizeilichen Begutachtung gestellt. [9] Zwar hatte die Reichsbahn-Baudirektion Berlin 1938/39 mit Dammschüttungen zwischen Marienfelde und Lichtenrade begonnen, die Arbeiten dann aber offensichtlich zugunsten des mit höchster Priorität versehenen Baus des Güteraußenrings eingestellt. Ausgeführt hingegen wurden 1939 die Arbeiten zur Elektrifizierung der Dresdener Bahn bis zum Bahnhof Mahlow.

Am 15. Mai 1939 lösten elektrische S-Bahn-Züge, zunächst vom Potsdamer Ring- und Vorortbahnhof ausgehend, die dampfgeführten Vorortzüge ab. Mit der Einbindung in die Nord-Süd-S-Bahn