

Dipl.-Ing. BERND KUHLMANN, Berlin

Friedrichsfelde: Vom S-Bahn-Betriebswerk zur Zugbildungsstation mit Werk

1. Zugbildungsstation des dampfbetriebenen Vorortverkehrs

Mit Inbetriebnahme der Stadtbahn am 7. Februar 1882 (für den Vorortverkehr) zwischen dem Schlesischen Bahnhof (ab 1. Dezember 1950 Ostbahnhof, ab 15. Dezember 1987 Hauptbahnhof, ab 24. Mai 1998 wieder Ostbahnhof) und Berlin-Charlottenburg schloss man den damaligen Ostbahnhof der Ostbahn am Küstriner Platz für den Personenverkehr endgültig. Als am 15. Mai 1882 die Stadtbahn für den Fernverkehr eröffnet wurde, ist gleichzeitig östlich vom heutigen Ostkreuz die niveaugleiche Verbindung zwischen Schlesischer und Ostbahn in Betrieb genommen worden. Der Schlesische Bahnhof war jetzt Durchgangsbahnhof, so dass hier kaum noch Züge enden und beginnen konnten, zumal auch der (alte) Ostbahnhof fehlte. Deshalb war dringend eine östlich gelegene Zugbildungsstation notwendig. [1]

Speziell für diesen Stadt- und Vorortverkehr errichtete man 1898/99 die Zugbildungsstation Friedrichsfelde (später als Bahnbetriebswerk bezeichnet) auf dem Gelände des späteren S-Bahn-Betriebswerkes. Hier – zwischen dem Bahnhof Lichtenberg-Friedrichsfelde (seit 15. Mai 1938 Berlin-Lichtenberg) und der Station Friedrichsfelde Ost – baute man einen Abstellbahnhof mit 24 Gleisen, eine Wagenhalle mit vier Gleisen und einen Doppel-Ringlokschuppen mit zwei Drehscheiben. Dieser war der größte der Königlichen Eisenbahn-Direktion (KED) Berlin und bot die größte Abstellkapazität für die Stadtbahn-Lokomotiven. Ergänzt wurden die Anlagen mit Werkstätten und Behandlungsanlagen. Jahre später entstand der Wasserturm. [2]

Am 1. Mai 1898 ist die eingleisige Nebenbahn von Lichtenberg-Friedrichsfelde nach Werneuchen eröffnet und am 15. Oktober des gleichen Jahres nach Wriezen verlängert worden (seit Dezember 1999 Tiefensee-Wriezen, seit August 2006 Werneuchen-Tiefensee stillgelegt). Die Strecke hatte zwar nur lokale Bedeutung, doch die KED Berlin – zuständig für den Stadt- und Vorortverkehr – musste den Betrieb nach Wriezen übernehmen. Deren Personenzüge nach Wriezen setzten im Wriezener Vorortbahnhof ein (auch als Wriezener Bahnsteig des Schlesischen Bahnhofs bezeichnet, zuletzt Postbahnsteig am Ostbahnhof), hielten in Lichtenberg-

Friedrichsfelde, Friedhof Friedrichsfelde (in der Nähe des späteren, heute abgerissenen Stellwerkes B 12 an der Gudrunstraße) und in Magerviehhof (bis 1947). [3]

Die von der Stadtbahn kommenden Vorortzüge hielten in Stralau-Rummelsburg (heute Ostkreuz), Rummelsburg Ost (1914 bis 1954 Neu-Lichtenberg, heute Nöldnerplatz), Lichtenberg-Friedrichsfelde, Friedrichsfelde Ost, Biesdorf, Kaulsdorf und Mahlsdorf. Da für beide Vorortverbindungen, also nach Wriezen und nach Mahlsdorf, in Lichtenberg-Friedrichsfelde ein Bahnsteig genutzt werden musste, baute man bis 1909 parallel dazu einen zweiten Bahnsteig.

Vom bescheidenen Empfangsgebäude an der Frankfurter Allee führte ein überdachter Übergang über die Gleise zum zweiten Bahnsteig B (Ensemble heute nicht mehr vorhanden). 1917 errichteten französische Kriegsgefangene vom Bahnsteig A einen südlichen Abgang mit zwei Fahrkartenausgaben zur heute nicht mehr vorhandenen Wenddorfstraße. [3]

2. Umbau zum S-Bahn-Betriebswerk

Bereits seit 1909 gab es Pläne „für den Umbau des Abstellbahnhofs Lichtenberg-Friedrichsfelde zur Einführung des elektrischen Betriebes“. Doch erst 1927 begannen die Arbeiten: Der Wagen-schuppen wurde zur Triebwagenhalle, eine Abstellanlage entstand; der ehemalige Lokschuppen blieb zunächst erhalten, ebenso der Wasserturm, bis er wegen Bauauffälligkeit im Oktober 1980 gesprengt wurde. Am 6. November 1928 ist der elektrische Betrieb nach Kaulsdorf eröffnet worden (15. Dezember 1930 bis Mahlsdorf verlängert), bereits am 15. Mai 1928 wurde die Betriebswerkstatt in Friedrichsfelde umbenannt [2], [3].

1942/44 sind am östlichen Ende des S-Bahn-Betriebswerkes die S-Bahn-Gleise mit einem Brückenbauwerk über die Ferngleise auf die Nordseite überführt worden, weil die Ostbahn bis Strausberg aus strategischen Gründen viergleisig ausgebaut werden sollte. Bereits 1941 entstand zwischen Berlin-Lichtenberg und Berlin-Kaulsdorf zusätzlich zu beiden S-Bahn-Gleisen ein südliches Güterzuggleis. [3].



Bild 1 Blick vom heute nicht mehr vorhandenen Stellwerk B 11 auf den Triebwagenschuppen des S-Bahn-Betriebswerkes. Im Hintergrund der aus der Dampflok-Zeit erhaltene Wasserturm, der im Oktober 1980 gesprengt wurde. (Foto Klaus Hanke)



Bild 2 1961 ersetzte man die bisherige offene hölzerne Fußgängerbrücke von der Rosenfelder Straße zum Dienstgebäude durch diese geschlossene Überführung in den Farben der Berliner S-Bahn. (Foto Mike Montana, 5. Juli 2013)

Der Bahnhof Berlin-Lichtenberg hat den Krieg nahezu unbeschädigt überstanden. Eine Bombe durchschlug am 26. Februar 1945 das Dach des S-Bahnsteiges und explodierte auf der Treppe zum U-Bahn-Zwischengeschoss, die lange Zeit nur behelfsmäßig hergerichtet war. Zwischen 1952 und 1954 wurden der ungenutzte Lokschuppen in Friedrichsfelde abgerissen, die Gleisanlagen im südöstlichen Bereich ausgebaut und ein Dienst- und Sozialgebäude für das S-Bahn-Betriebswerk errichtet. 1961 ersetzte man die bisherige hölzerne Fußgängerbrücke von der Rosenfelder Straße durch eine geschlossene Überführung. Im Frühjahr 1980 ist eine Fahrzeugwaschanlage in Betrieb genommen worden, die die alte manuelle in der Triebwagenhalle ablöste. [2], [3]

1978 begann der Umbau des ehemaligen Rangierbahnhofs Lichtenberg zu einem Reisezugbahnhof, nachdem bereits von 1975 bis 1977 die neue Brücke für die Frankfurter Allee über die Bahnanlagen errichtet worden war. Um den S-Bahnsteig A an neuer Stelle errichten zu können – neben dem Anschluss an den Fußgängertunnel war Platz für zwei durchgehende Güterzuggleise zu schaffen –, musste er provisorisch als Holzbahnsteig unter der neuen Lichtenberger Brücke mit Zugängen von der Skandinavi-

Bild 3 1979 wurde der Bahnhof Lichtenberg umgebaut: Für den Bau des Fußgängertunnels verschob man den S-Bahnsteig zeitweise nach Norden, der dort über eine Fußgängerbrücke von der Skandinavischen Straße aus erreichbar war. Das im Hintergrund sichtbare Stellwerk B 11 wurde später abgerissen, weil auf dem Hang ein neues elektromechanisches Stellwerk entstanden war. Links fährt ein überlanger Städte-Express-Zug in den Bahnhof ein.

(Foto Histor. Slg DB AG/Wolfgang Hein, HF-07-A2-6-NN-NC220-79-10)





Bild 4 Im Gelände des Werkes Friedrichsfelde ist ein fahrbares Gleichrichter-Unterwerk (fGUw) aufgestellt, das den Fahrstrom für die S-Bahn erzeugt. Hier der Wagen mit den Transformatoren und Gleichrichtern als ein Teil des gesamten Zuges. Das fahrbare GUw soll später von einer stationären Anlage abgelöst werden. (Foto Mike Montana, 5. Juli 2013)

schen Straße und vom U-Bahn-Zwischengeschoss verlegt werden. Für den Bereich der S-Bahn mit dem S-Bahn-Betriebswerk wurde bereits am 10. November 1979 das neue elektromechanische Stellwerk B 11 fertiggestellt. Am 6. Dezember 1980 nahm man den jetzigen Bahnsteig A in Betrieb [3]. Ein umfassendes Programm zum Sanieren des S-Bahn-Betriebswerkes begann 1991. Die Halle wurde umfassend renoviert: neue Hallentore installiert, die Werkstätten erneuert, in der Triebwagenhalle und in den Werkstätten neue wärmedämmende Fenster eingebaut sowie das Verwaltungs- und Sozialgebäude umfassend saniert. Trotzdem warteten die Anlagen auf eine grundlegende Modernisierung ... [2]

Aus Anlass des 70jährigen Bestehens des elektrischen Betriebes der S-Bahn fand am 6. September 1998 im S-Bahn-Betriebswerk Friedrichsfelde ein Tag der offenen Tür statt. Die gut ausgestattete Fahrzeug-Ausstellung lockte viele Besucher an, die auch in die Hallen und in die Werkstätten schauen durften.

3. Schließung des Werkes statt Modernisierung

Die S-Bahn Berlin GmbH wollte mit modernen Fahrzeugen die Instandhaltungszyklen erweitern, sah künftig nur noch drei statt elf S-Bahn-Betriebswerke vor. Als erhaltenswert und ausbaufähig soll-



Bild 5 Diese alte Außen-Waschanlage im östlichen Teil des früheren S-Bw sorgte seit 1980 für saubere Züge, hat aber nun ausgedient. (Foto Mike Montana, 5. Juli 2013)

te ab 2004 das S-Bahn-Betriebswerk Friedrichsfelde modernisiert werden. Weil dann hier Züge zu tauschen, zu schwächen oder zu verstärken und für andere, Berlin-Lichtenberg nicht berührende Laufwege bereitzustellen wären, plante man eine weitere Bahnsteigkante, um den planmäßigen Zugverkehr nicht zu stören. Deshalb sollten das zwischen den Bahnsteigen A und B gelegene Güterzuggleis 3 aufgegeben und nach dem Vorbild des früheren S-Bahnhofs Warschauer Straße zwei S-Bahnsteige mit drei Gleisen angelegt werden; für den neuen Bahnsteig waren weitere Zugänge von beiden Tunneln aus geplant. Dieses Vorhaben sollte nach dem Fertigstellen des Nord-Süd-Fernbahn-Tunnels realisiert werden.

Doch am 28. Mai 2006 ist die S-Betriebswerkstatt Friedrichsfelde entgegen aller Beteuerungen geschlossen worden. (Seit Mai 1993 bezeichnete man die S-Bahn-Betriebswerke als S-Betriebswerkstatt und seit 2006 nur noch als Werk.)

Mit der Gründung der S-Bahn Berlin GmbH am 1. Januar 1995 ging man davon aus, dass für den Betrieb auf dem derzeitigen Streckennetz nach dem geschlossenen Verkehrsvertrag lediglich 652 Viertelzüge (Vz) statt bisher 750 vorzuhalten sind. Zusammen mit den geringeren Aufwendungen für die Wartung und Instandhaltung der Neubau-Fahrzeuge der BR 481/482 sah man ein Überangebot an Instandhaltungskapazitäten bei der S-Bahn. Die notwendige Modernisierung der in die Jahre gekommenen Betriebswerkstatt Friedrichsfelde sollte deshalb aus Kostengründen



Bild 6 Blick von der Lichtenberger Brücke auf die S-Betriebswerkstatt Friedrichsfelde mit dem neuen elektromechanischen Stellwerk B 11 auf dem Hang.

(Foto Bernd Kuhlmann, 5. April 2005)