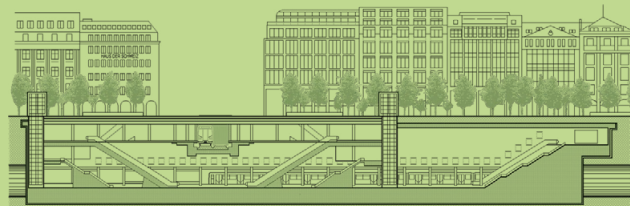
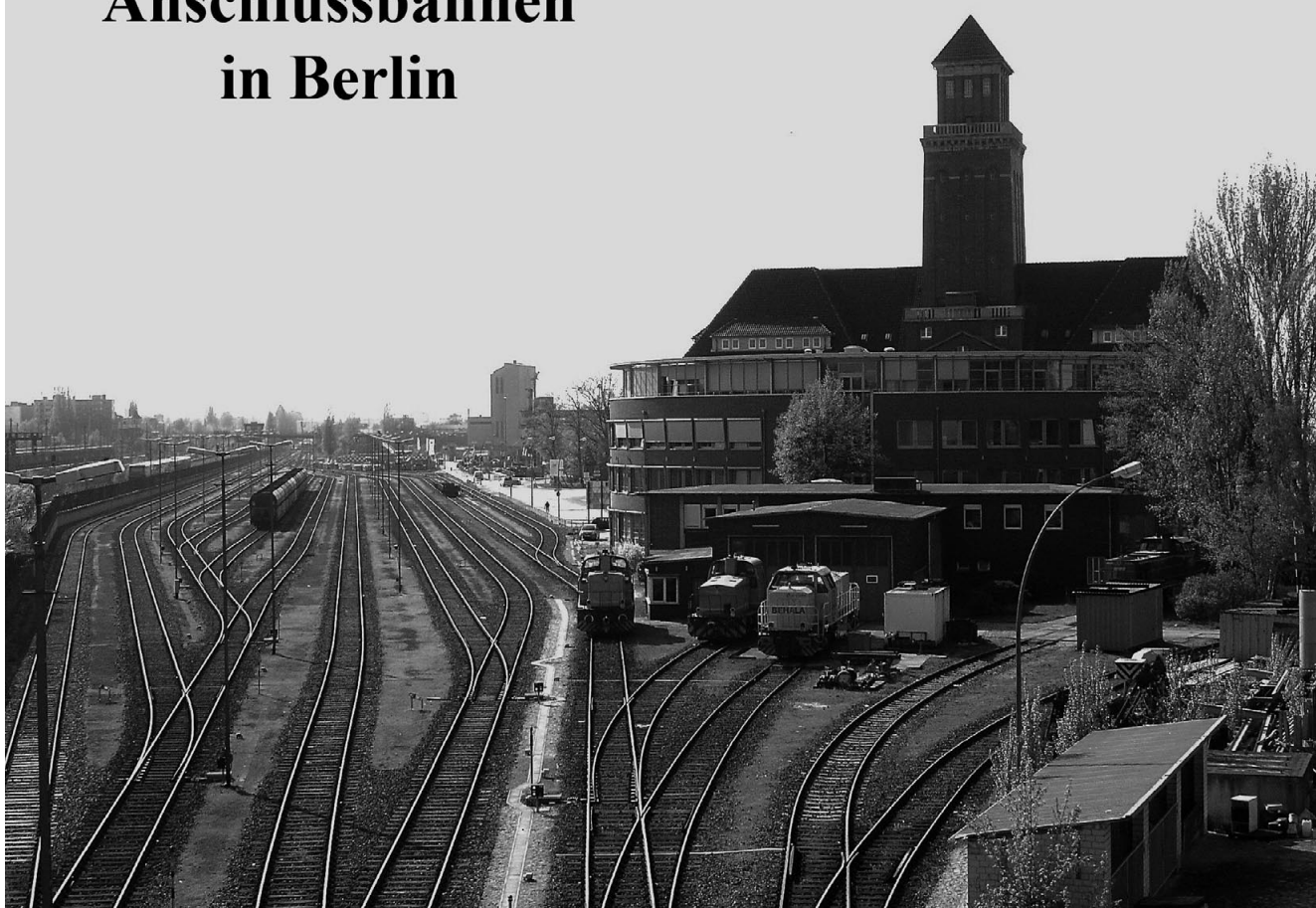


vb Verkehrsgeschichtliche Blätter



ISSN 0232-9042 – 50. Jahrgang – Januar/Februar 2023 – € 2,70
www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Anschlussbahnen in Berlin



Ende des 19. Jahrhunderts entstanden in Berlin und Umgebung zahlreiche Anschlussbahnen an die Staatsbahn. Das Titelbild zeigt das Lok-Depot der BEHALA-Anschlussbahn vom Hamburg-Lehrter Bahnhof (HuL) zum Westhafen mit verschiedenen Diesellokomotiven, links die ausgedehnten Gleisanlagen der Einfahrgruppe.
(Foto Bernd Kuhlmann)

1-2023

Dipl.-Ing. BERND KUHLMANN, Berlin

Berlins Anschlussbahnen mit eigener Betriebsführung. Teil 1

Die frühere Deutsche Bundesbahn (DB) war als Behördenbahn schwerfällig und unflexibel sowie auf den Konkurrenzdruck des Lkw-Verkehrs nicht vorbereitet. In der DDR hatte die Deutsche Reichsbahn (DR) gemäß staatlicher Regulierung sämtliche Transporte über 50 km Entfernung vorzunehmen, wurde damit aber wegen fehlender Infrastruktur überfordert. Nach der Wiedervereinigung Deutschlands und dem Zusammenführen beider Bahnen zu einer wirtschaftlich selbstständigen Aktiengesellschaft sollte die DB AG mehr Güterverkehr auf die Schiene bringen. 2002 startete die Güterverkehrssparte der DB AG ihr „Marktorientiertes Angebot Cargo (MORA C)“: Bis 2004 schloss man – vorrangig in ländlichen Gebieten – unzählige Anschlussbahnen, deren Bedienung mehr kostete, als die Einnahmen brachten. Folglich konzentrierte man den Einzelwagenverkehr auf wenige Rangierbahnhöfe, zog sich „aus der Fläche“ zurück und stärkte damit den Lkw-Verkehr. Unter diesen Gesichtspunkten reduzierte sich im Stadtgebiet von Berlin die Zahl der betriebenen Anschlussbahnen, auch solcher mit eigener Betriebsführung.

Bei eigener Betriebsführung haben/hatten die erwähnten Anschließer eigene oder gemietete schienengebundene Triebfahrzeuge. Manche Betriebe und Firmen besitzen/besäßen zum Rangieren der in ihrem Gelände befindlichen Güterwagen Seilzug-Rangieranlagen (SRA), Einrad-Wagenschieber, später auch Zweiwege-Fahrzeuge oder nur Brechstangen oder Lastkraftwagen zum Verschieben, ohne hier erwähnt zu werden.

Vorbemerkung

Zum Verständnis der historischen und der gegenwärtigen Situation der Anschlussbahnen in Berlin sind einige Vorbemerkungen nötig. Die Begriffe Klein- und Privatanschlussbahnen definierte das noch heute gültige (Preußische) „Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen“ vom 28. Juli 1892 derart, dass die dem öffentlichen Verkehr dienenden Kleinbahnen im Wesentlichen nur dem örtlichen Verkehr dienen und deshalb von untergeordneter Bedeutung sind. Die beiden Kleinbahnen im Bereich des späteren West-Berlins, nämlich die damalige Osthavelländische Eisenbahn (OHE) und die Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn-Gesellschaft (NME), unterstanden zuerst – da über mehrere Landespolizeibezirke übergreifend – dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten.

Nach dem Zweiten Weltkrieg war von den Demontagen der Roten Armee (seit 1946 Sowjetarmee) besonders betroffen das spätere West-Berlin, das mehr als die Hälfte seiner industriellen Kapazitäten verlor [1]. Dies geschah nach Kriegsende in den westlichen und nördlichen Bezirken Berlins, weil diese von den anderen alliierten Truppen erst ab 4. Juli 1945 (britische und amerikanische Truppen) bzw. ab 12. August 1945 (französische Truppen) besetzt wurden und der Verfügungsgewalt der Sowjetunion entzogen waren. Reparationsgüter entnahmen die östlichen Sieger vor allem aus den Siemens-Werken und aus dem Kraftwerk West (heute Kraftwerk Reuter). Dem Abtransport diente trotz gesprengter Brücken gerade das verästelte Anschlussbahn-System von Ruhleben-Spandau zum Verladen auf Binnenschiffe und Lastkraftwagen.

Als Berlin dann verwaltungstechnisch getrennt und die Schienenwege ins Umland unterbrochen wurden, war in (West-)Berlin

gemäß immer noch gültigem Kleinbahngesetz (der Begriff „preußisch“ musste nach dem Kontrollratsgesetz vom 25. Februar 1947 getilgt werden) eine Staatsbahndienststelle als technische Aufsichtsbehörde vorgeschrieben. Weil die DR weiterhin die Betriebsführung in West-Berlin innehatte, fühlte sich die bestehende Staatliche Bahnaufsicht des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR für die Bahnaufsicht der OHE und der NME zuständig. Weil man in West-Berlin das am 29. März 1951 in der Bundesrepublik erlassene „Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG)“ wegen des Vier-Mächte-Status nicht übernehmen konnte, bildete die Berliner Senatsverwaltung für Verkehr eine spezielle Abteilung, die das bisherige Kleinbahngesetz beim Bau von Anschluss-, U- und Kleinbahnen zur Basis ihrer Arbeit machte. Somit waren sowohl der Senat von (West-)Berlin als auch die Staatliche Bahnaufsicht der DDR als Aufsichtsbehörden zuständig, mit denen sich die Besitzer bzw. Betreiber der Bahnen zu arrangieren hatten. Dies blieb bis zur staatlichen Einheit Deutschlands so. [2]

Weil sich das am 1. Juli 1964 für West-Berlin aktualisierte Kleinbahngesetz sehr gut bewährt hatte, wurde es beibehalten, am 3. Oktober 1990 gar auf Ost-Berlin ausgedehnt und am 21. Juli 1992 nochmals aktualisiert. OHE (heute HVLE) und NME erhielten allerdings nach der deutschen Einheit neue Konzessionen nach dem AEG (zuletzt am 20. März 2019 geändert). [2] Das AEG ist am 27. Dezember 1993 als Artikel 5 in das Eisenbahn-Neuordnungsgesetz (ENeuOG) integriert worden.

Am 23. Dezember 1988 wurde in West-Berlin die Industriebahn-Gesellschaft Berlin mbH (IGB), das heutige Eisenbahn-Verkehrs- und Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen (EVU/EIU), gegründet. Beteiligt daran waren Bahnen, die sich im Besitz des Landes und der Bezirksämter der Stadt befanden, also BEHALA, Bewag, Gaswerk Mariendorf und Industriebahn Neukölln. Das Land Berlin veräußerte 1996/97 rund 99 Prozent seiner Anteile; heute gehören 49,8 Prozent der BEHALA und 50,2 Prozent der Captrain Deutschland GmbH.

In den neuen Bundesländern (außer Berlin) gilt auch heute noch die zu DDR-Zeiten erlassene „Verordnung über die Staatliche Bahnaufsicht“ vom 22. Januar 1976, berichtigt am 13. Mai 1982, mit der „Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (BOA)“. Beide ersetzen damit im Ostteil Berlins das bisher gültige (preußische) „Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen“, bis es am 3. Oktober 1990 wieder in ganz Berlin galt.

Anschlussbahnen West

Anschlussbahnhof Berlin-Spandau Gbf, dann Berlin-Ruhleben, heute Berlin-Spandau (mit eigenem Übergabebahnhof)

Anschließer: **Osthavelländische Eisenbahn (OHE)**, seit 2006 **Havelländische Eisenbahn AG (HVLE)**

Eröffnung: 1. Mai 1909 Bötzw-Johannesstift

Die 1892 gegründeten Osthavelländischen Kreisbahnen (OHKB) bauten 1893 die außerhalb Berlins gelegene Strecke Nauen-Ketzin, die am 1. Oktober 1904 über Bötzw nach Velten (Mark) verlängert wurde. Der Abschnitt von Bötzw nach Spandau (bekannt als Bötzwbahn) ging am 1. Mai 1909 in Betrieb, und am 1. Mai 1912 wurde die Strecke bis Spandau West (heute Berlin-Spandau) ver-

Bild 1 Lageplan des Übergabebahnhofs in Berlin-Spandau, Stand März 2011

(Zeichnung HVLE)

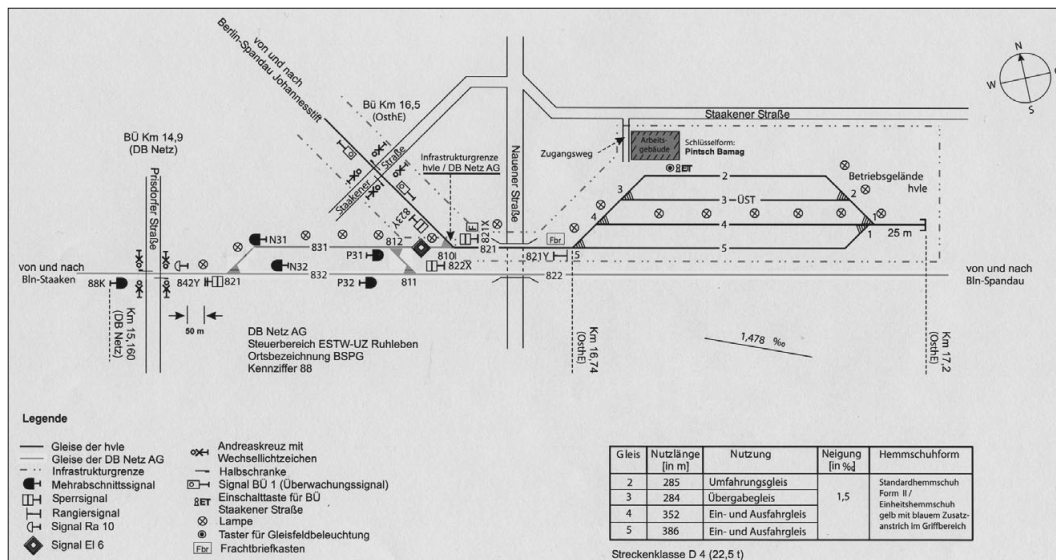


Bild 2 Verwaltungs- und Werkstattgebäude mit integriertem Stellwerk der HVLE im Bahnhof Johannesstift

(Foto Bernd Kuhlmann)



Bild 3 Eine vierachsige Diesellokomotive der damaligen OHE im Johannesstift (1961). (Foto Sammlung Bernd Kuhlmann)

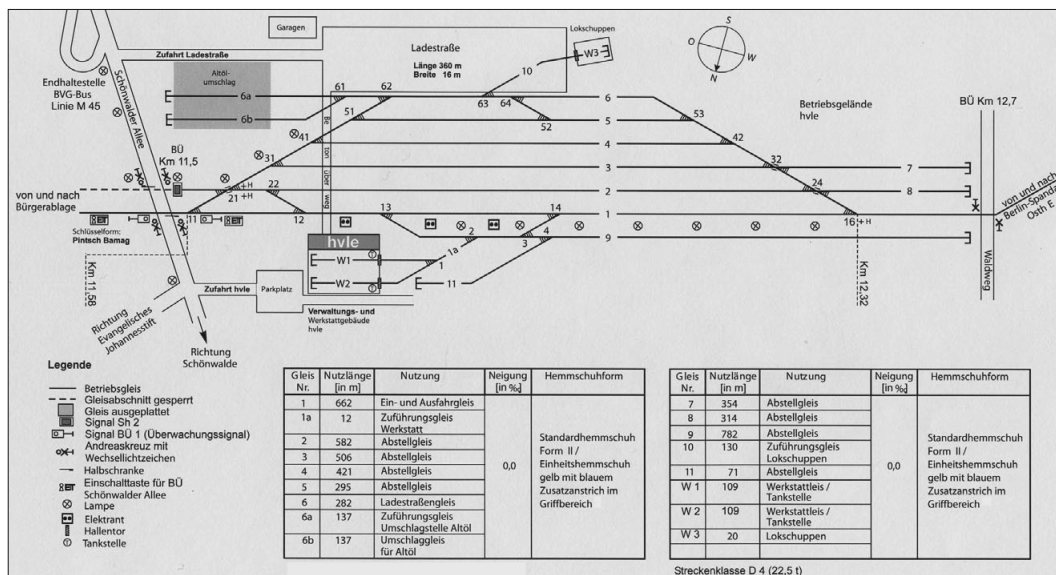
längert. In Nieder Neuendorf zweigte eine Strecke nach Hennigsdorf zum AEG-Werk ab, die ab 8. Januar 1923 als Straßenbahnlinie 120 zunächst mit Benzol-Triebwagen, ab 11. November 1929 elektrisch, betrieben wurde. 1943 bezeichneten sich die OHKB als Osthavelländische Eisenbahn (OHE).

Die in der sowjetischen Besatzungszone (SBZ) befindlichen Bahnanlagen überführte man im September 1946 in Volkseigentum, und das Unternehmen wurde aus dem Handelsregister von Nauen

gestrichen. Der Personenverkehr von Spandau West endete mit der Teilung Berlins an der Stadtgrenze und wurde 1950 eingestellt; fortan bediente man nur den Güterverkehr, vorrangig zum Bau und Betrieb des Kraftwerkes Oberhavel der BEWAG ab 1961. Im Jahre 1973 entstanden auf dem Bahnhof Johannesstift als Betriebsmittelpunkt ein Verwaltungsgebäude, ein modernes Stellwerk und ein Lokschuppen mit Werkstätten für die eigenen Betriebsmittel. Der Betrieb der HVLE beschränkt sich heute nicht nur auf Berlin (mit rund 22,5 km). Sie hat u. a. den früheren Rangierbahnhof

Bild 4 Lageplan des Betriebsmittelpunktes Johannesstift, Stand März 2011

(Zeichnung HVLE)



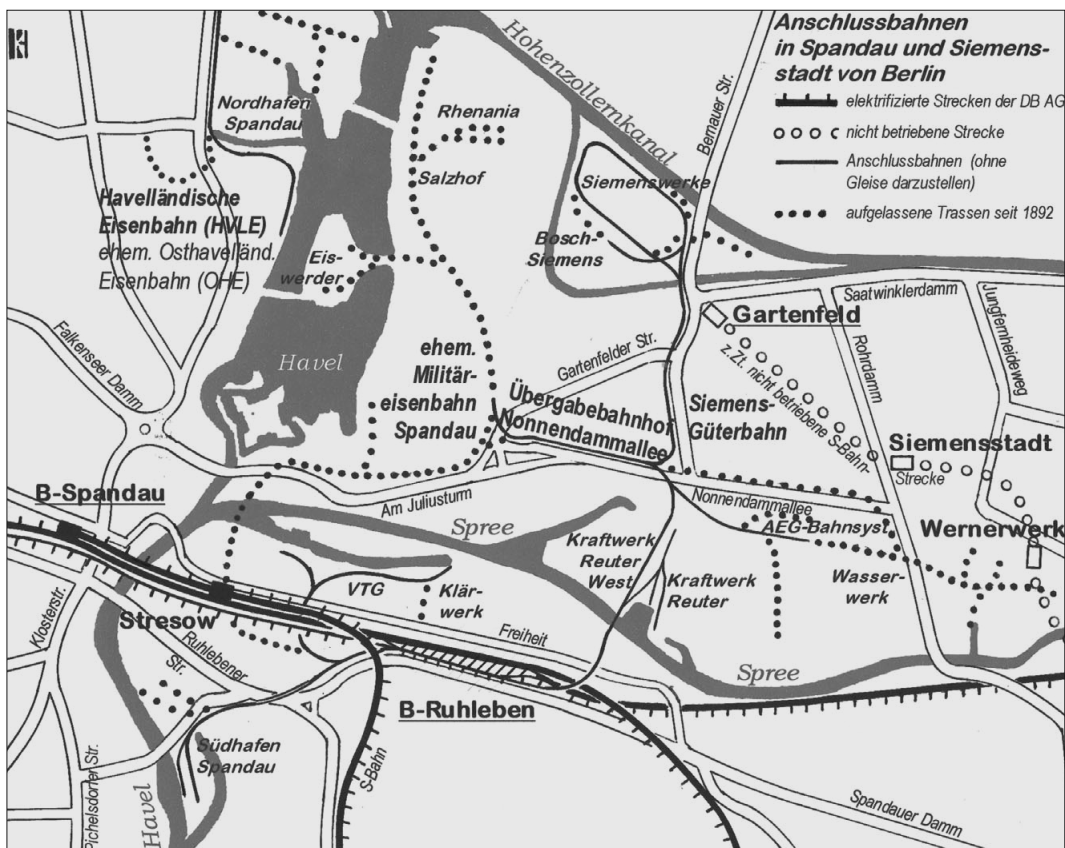


Bild 5 Übersichtsskizze der Anschlussbahnen in Ruhleben-Siemensstadt. Fern- und S-Bahnen sind nach dem Stand von Mai 1997 bzw. Dezember 1998 eingetragen. Die in Betrieb befindlichen Anschlussbahnen zeigt der Stand von 2000. Dargestellt sind ferner alle jemals gebauten und später stillgelegten Anschlussbahnen (punktirt); zeitliche Angaben dazu finden sich bei den einzelnen Betrieben.

(Zeichnung
Bernd Kuhlmann)

Wustermark übernommen, bedient das Güterverkehrszentrum Wustermark Nord, führt den Betrieb auf der Industriebahn Premnitz und übernimmt Kalksteintransporte auf der Rübelandbahn im Harz.

Anschlussbahnhof Berlin-Spandau Gbf (heute aufgegeben)

Anschließer: **Orenstein & Koppel AG (OK), Werk Berlin-Spandau**

Eröffnung: 1900/Stilllegung: 1981

Das 1,5 km lange Gleis westlich des Anschlussbahnhofs verlief parallel zur Lehrter Bahn. Die wenigen Rangierfahrten mit hier gefertigten Fahrzeugen für die Berliner S-Bahn, später mit Triebwagen und Personenwagen für die DB sowie Doppelstockbussen und U-Bahnen für die BVG, führte OK mit einer selbstgefertigten Lokomotive in den Abend- und Nachtstunden aus. Diese Lok ist heute als V 14 001 im Besitz der Berliner Eisenbahnfreunde (BEF).

Anschlussbahnhof Berlin-Ruhleben (mit Spandau, heute Stresow)

Anschließer: **BEHALA, Südhafen Spandau**

Eröffnung: 1. Juli 1911

Das Anschlussgleis führt seit 1913 von Berlin-Ruhleben (bisher

Bild 6 Der Lokschuppen der Siemens-Bahn mit zwei elektrischen Lokomotiven (Foto R. Roggenbuck, Berlin)



provisorischer Übergabebahnhof) an der Schulenburgstraße zum Südhafen an der Havel mit Abzweig zum Ruhlebener Altarm der Spree, u. a. mit Anschluss zum Klärwerk Ruhleben. Wegen möglicher Rauchbelastigung angrenzender Wohngebiete war frühzeitig die Elektrifizierung geplant und eine vierachsige elektrische Lokomotive beschafft worden. Der Erste Weltkrieg verhinderte die Elektrifizierung; die Ellok wurde 1922 an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) verkauft. Seit 1967 führt die BEHALA (Berliner Hafen- und Lagerhausbetriebe, Eigenbetrieb von Berlin) den Betrieb.

Anschließer: BEWAG/Vattenfall, Heizkraftwerke Reuter und Reuter West

Eröffnung: 1. April 1932

Das gemeinsame Anschlussgleis von BEWAG und Siemens führt von Berlin-Ruhleben über die Spree zum 1931 errichteten Kraftwerk West (später als Kraftwerk Reuter bezeichnet) und weiter zum nördlich der Nonnendammallee bestehenden Güterbahnhof von Siemens. Das von der Sowjetunion demontierte Kraftwerk ist 1948/49 wieder errichtet worden. Wegen des gestiegenen Energiebedarfs ist westlich des bisherigen Kraftwerkes ein neues – Reuter West – gebaut worden. Betriebsführung von BEWAG/Vattenfall mit eigenen Diesellokomotiven, Anlieferung der Kohle zeitweise mit Schiff über den angrenzenden Hafen.

Anschließer: Siemens-Güterbahn

Eröffnung/Stilllegung: 1. August 1899 bis 1908 als Trajekt an der Schleuse Charlottenburg vom Gbf Charlottenburg, 13. März 1908 als Straßen- und Güterbahn von Spandau, 1. März 1932 Anschluss an Berlin-Ruhleben, Herbst 1988 Betrieb von Siemens eingestellt, dann von Rhenus bis etwa 2000 weitergeführt.

Diese Anschlussbahn entstand, als Siemens um 1900 neue Produktionsstandorte bei Spandau erwarb, doch kamen diese zunächst wegen Rivalitäten zwischen den damals selbstständigen Städten Spandau und Charlottenburg nicht zustande. Als Übergangslösung brachte vom 1. August 1899 bis 1908 ein Trajekt maximal zwei Güterwagen vom Hafen zur Schleuse Charlottenburg

Letzter Anschluss

... zum S-Bahnhof Bornholmer Straße



Bei der Berliner S-Bahn findet derzeit ein Generationswechsel statt, der wahrscheinlich schnell – schon im März 2023 – vollzogen sein wird (nicht erst am 14. April 2023, wie in vb 6/22, S. 187, 4.31, gemeldet). Das Tempo des Prozesses ist rasant, da die neuen Züge der BR 483 und 484 die älteren Wagen der BR 485 zunehmend verdrängen und jene immer seltener zu beobachten sind.

auch daran, wie nötig diese Fahrzeuge unerwartet wieder gebraucht wurden, als über die oft erwähnte S-Bahn-Krise berichtet werden musste. Diesmal wird die Ausmusterung wohl endgültig sein, oder kommt noch eine weitere Überraschung? In Krisenzeiten ist bekanntlich nichts unvorstellbar.

(Text: Reinhard Arf, Foto [16.11.2022]: Reinhard Arf)

Einer der wenigen S-Bahnhöfe im Netz, wo beide Generationen im Betrieb nebeneinander fotografiert werden können, ist der Bahnhof Bornholmer Straße. Hier treffen sich die Linien S8 und S85 auf den Mittelgleisen. Auf der letztgenannten Linie werden – so diese überhaupt verkehrt – noch die über 35 Jahre alten Wagen der BR 485 eingesetzt. Da kann man getrost von der „last generation“ in der Fahrzeuggeschichte der S-Bahn sprechen, wenn man zusätzlich an den Produktionsort, nämlich an LEW „Hans Beimler“ in Hennigsdorf, früher DDR, denkt. Aber

Verkehrsgeschichtliche Blätter

vb

Herausgeber und Verlag: Verkehrsgeschichtliche Blätter e.V., Postfach 21 104, 10122 Berlin
Bankverbindung: IBAN: DE85 1001 0010 0655 1311 05; BIC: PBNKDEFF
Chefredakteur: Michael Günther, Stellv. Chefredakteur: Axel Mauruszat
Redaktion: Reinhard Arf, Wolfgang Dath, Wolf-Dietger Machel, Dr. Hans-Joachim Pohl
Vertriebsleitung: Jürgen Rosinsky
Druck: MoritzDruck, Neue Jakobstraße 5, 10179 Berlin
Erscheinungsweise: zweimonatlich (Febr., April, Juni, Aug., Okt., Dez.)
Jahresabonnement: € 16,00 (Ausland € 19,00) einschließlich MwSt und Versandkosten
Einzelheft: € 2,70 (einschließlich MwSt) + Versandkosten
Das Jahresabonnement verlängert sich automatisch um ein Jahr, wenn es nicht bis zum 15. November (Poststempel) des laufenden Jahres schriftlich gekündigt wird.
Mit Namen oder Initialen der Verfasser gezeichnete Beiträge und Kurzinformationen geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Zeichnungen, Fotos, Rezensionsexemplare usw. übernehmen Herausgeber und Redaktion keine Haftung. Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Herausgebers.
Redaktionsschluss dieses Heftes: 29.1.2023

In diesem Heft:

Berlins Anschlussbahnen mit eigener Betriebsführung. Teil 1 – Die Verbrennungstriebwagen auf Strecken des Landesverkehrsamtes Brandenburg. Teil 3: Die großen Vier- und Fünffachser von Linke-Hofmann-Busch (Fortsetzung) – 100 Jahre Nordsüdbahn: Grenanders „Fledermausportale“ – Steglitz–Südende–Mariendorf: Eine „diesel-elektrische“ Verbindung mit Linie M/97/A33/383/282 – Denk mal ... ein Denkmal! Ein Neptunkopf in Berlin-Hermsdorf – S-Bahn-Betrieb auf der S2 Süd: Inbetriebnahme des neuen S-Bf Lichtenrade – Rezensionen – Kurzinformationen – Jahresinhaltsverzeichnis

www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Demnächst:

Im zweiten Teil des Berichtes über die Einsätze der Straßenbahn-Verbundwagen in West-Berlin zwischen 1949 und 1967 geht es um die Serie TM36.