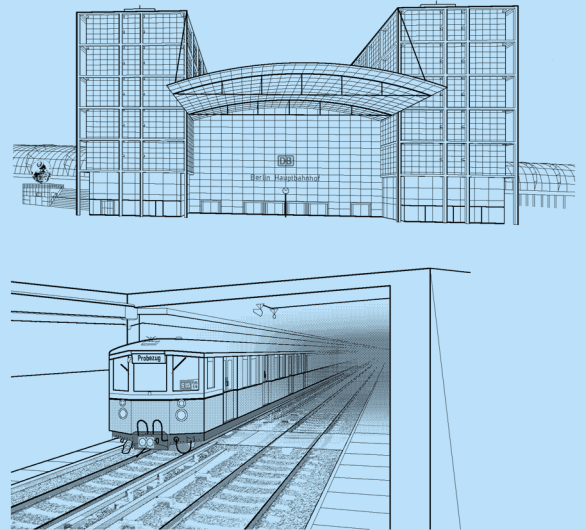


vb Verkehrsgeschichtliche Blätter



ISSN 0232-9042 – 53. Jahrgang – Juli/August 2026 – € 3,70
www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

S-Bw Hermannstraße



Der von Hitler geplante Umbau Berlins zur „Welthauptstadt Germania“ sah für den Fernreiseverkehr auch einen neuen Südbahnhof vor; hierfür hätte das S-Bw Papestraße durch ein neues S-Bw ersetzt werden müssen. In unserem Titelbeitrag wird die Geschichte dieses nie in Betrieb genommenen S-Bw Hermannstraße dargestellt.
(Foto Peter Bley, 1. März 1974)

4-2026

PETER BLEY, Berlin

Hermannstraße – ein kaum bekanntes S-Bahnbetriebswerk

Die Vorgeschichte

Im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Strecken des Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs in den 1920er Jahren benötigte die Reichsbahn für die Wartung und Unterhaltung ihrer neu beschafften Triebwagenzüge auch zeitgemäße Behandlungsanlagen. Hierfür wurden die bisher für den Dampfbetrieb genutzten Lokschuppen der Betriebswerke Westend, Grünau, Friedrichsfelde und Hundekehle umgebaut und teilweise auch so erweitert, dass hier künftig S-Bahn-Vollzüge untergestellt werden konnten, oder es entstanden moderne Triebwagenhallen mit zugehörigen Verwaltungs- und Sozialgebäuden, wie in Stettiner Bahnhof (heute Nordbahnhof), Erkner und Papestraße, 1933 dann auch in Wannsee. Sämtliche „S-Bahnbetriebswerke“ (fortan als S-Bw bezeichnet) besaßen jeweils im Vorfeld der Wagenhalle eine größere Anzahl

weiterer Gleise und dienten nun auch als Abstellbahnhöfe für S-Bahn-Züge.

Das S-Bw Papestraße sollte vor allem Leerläufe der Ringbahnzüge vermeiden, die bisher in den Abstellbahnhöfen Friedrichsfelde, Grünau und Niederschöneweide (heute Schöneweide) abgestellt wurden und dadurch die für Unterhaltungsarbeiten benötigte nächtliche Betriebspause auf der Stadtbahn und der Ringbahn verkürzten. Zudem sollte dieses S-Bw bei Stockungen auf der Ringbahn das schnelle Ein- und Aussetzen von Zügen ermöglichen. Im Rahmen des Projektes „Große Stadtbahn-Elektrisierung“ erteilte die Reichsbahn-Hauptverwaltung im Oktober 1926 den Bauauftrag für das S-Bw Papestraße mit dem zugehörigen Abstellbahnhof. Die Wagenhalle mit integriertem Dienstgebäude entstand nach einem Entwurf des bekannten Reichsbahnarchitekten Richard Brademann

Bild 1 Triebwagenhalle des S-Bw Papestraße mit einem Triebwagen der Bauart Stadtbahn um 1930

(Foto ZBDR, Sammlung Peter Bley)

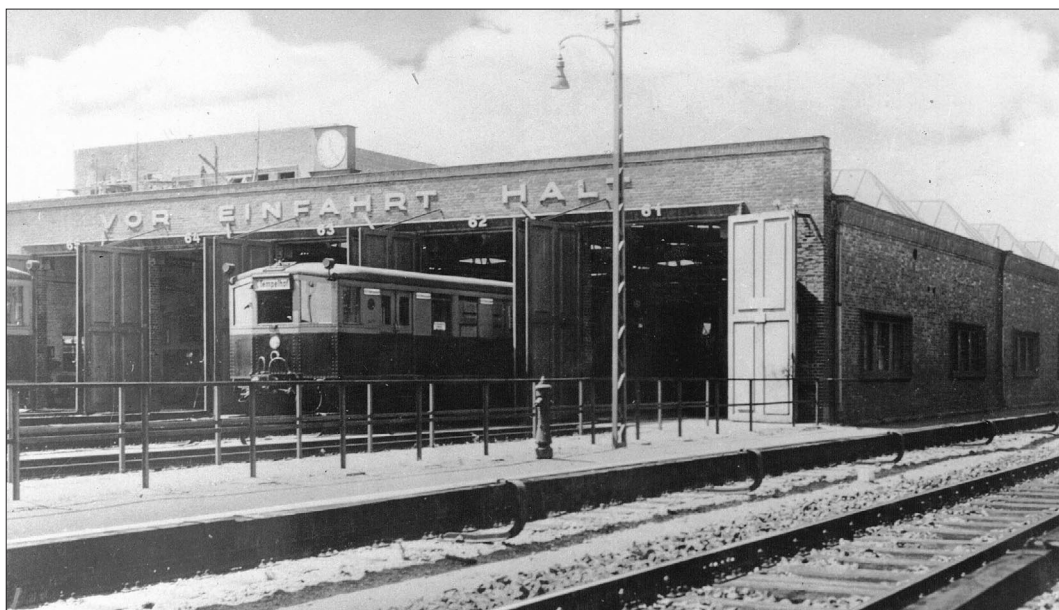


Bild 2 S-Bw Papestraße: Gesamtansicht der Hochbauten am 13. Juni 1988

(Foto Peter Bley)



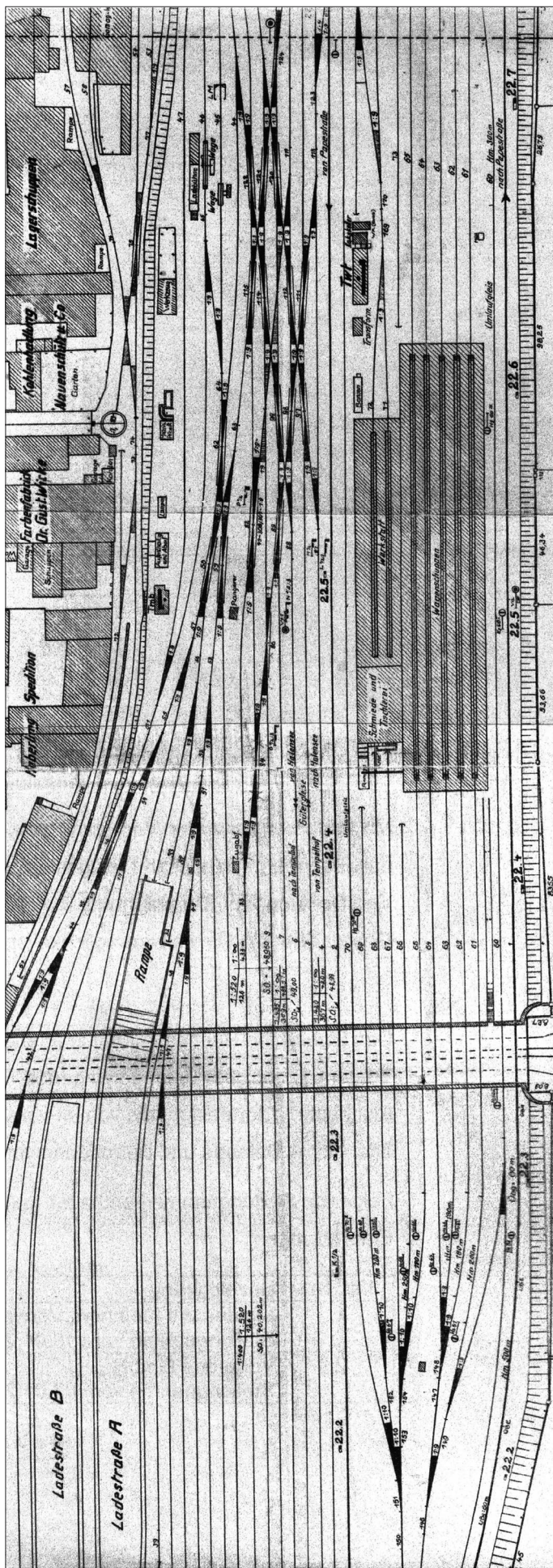


Bild 3 S-Bw und Abstellbahnhof Papestraße im Jahre 1930
(Sammlung Peter Bley)

(1884–1965). Im Juli 1927 waren der Bau der Halle und bis Ende 1927 auch deren elektrische und maschinelle Ausrüstung abgeschlossen. Die 155 Meter lange Wagenhalle besaß fünf Gleise, auf denen je ein Vollzug (acht S-Bahn-Wagen) abgestellt werden konnte. An der Südseite der Wagenhalle schloss sich eine 85 Meter lange Werkstatthalte an, deren zwei Gleise je einen Halbzug aufnehmen konnten. Vor dem Kopf der Werkstatthalte entstand das Dienstgebäude mit je einer Etage für Werkstätten, für das Werkstatt- und Fahrpersonal sowie für die Verwaltung der Dienststelle.

Die fünf Gleise der Triebwagenhalle setzten sich beidseitig im Gleisvorfeld als Abstellgleise für Vollzüge fort; außerdem konnten östlich des Dienstgebäudes und westlich der Werkstatthalte weitere Vollzüge auf mehreren Stumpfgleisen abgestellt werden. Die Gleise im östlichen und im westlichen Vorfeld der Wagenhalle waren mittels Umlaufgleisen miteinander verbunden. Diese Gleise verliefen nördlich und südlich der Hallen und mündeten zusammen mit allen Abstellgleisen in die Personengleise der Ringbahn ein – im Osten im S-Bahnhof Tempelhof und im Westen im oberen Bahnhof Papestraße (heute Südkreuz). Insgesamt konnten im S-Bw Papestraße und dem zugehörigen Abstellbahnhof (ohne Werkstatt- und Umlaufgleise) fünf Vollzüge in der Triebwagenhalle und weitere knapp zwanzig Vollzüge im Freien abgestellt werden.

Nach Fertigstellung aller Außenanlagen – Abstellgleise, Sicherungsanlagen u. a. – wurde das S-Bw Papestraße am 1. November 1928 in Betrieb genommen. [1] Nachdem die Stadtbahn bereits seit dem 11. Juni 1928 von S-Bahn-Zügen befahren wurde, folgte am 6. November 1928 die Aufnahme des elektrischen S-Bahn-Betriebes auf dem Südring sowie von Neukölln nach Grünau. Ab 1. Februar 1929 kamen der Nordring und die Zweigbahn nach Spindlersfeld hinzu, und mit der Umstellung der Südringspitzkehre nach dem Potsdamer Ringbahnhof sowie der Strecke Halensee–Westend auf elektrischen Betrieb konnten vom 18. April 1929 an sämtliche von Zügen des S-Bw Papestraße befahrenen Strecken mit modernen S-Bahn-Zügen – vor allem jenen der Bauart Stadtbahn – bedient werden. [2]

Hitlers Traum von „Germania“

Am 30. Januar 1937 hatte Hitler einen „Erlaß über einen Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt“ unterzeichnet [3] und zugleich den Architekten Albert Speer mit der Funktion des „GBI“ betraut. Der Hitler unmittelbar unterstellte GBI sollte einen neuen Gesamtbauplan für die Reichshauptstadt aufstellen mit dem Ziel, Berlin zur „Welthauptstadt Germania“ umzuformen; hierfür erhielt der GBI eine fast unbeschränkte Planungsgewalt. Der Erlass über den GBI wurde im Herbst 1937 durch das „Gesetz über die Neugestaltung deutscher Städte“ [4] sowie mit einer „Verordnung über die Neugestaltung der Reichshauptstadt Berlin“ ergänzt.

Den Rahmen für die Neugestaltung Berlins sollte eine neue Nord-Süd-Prachtstraße bilden, für die große innerstädtische Bahnflächen aus ihrer bisherigen Nutzung herausgelöst werden mussten. Voraussetzung hierfür war eine vorangehende umfangreiche Umgestaltung des Eisenbahnknotens Berlin. Mit den Planungen für diese Neugestaltung der Bahnanlagen sowie mit der anschließenden Bauausführung wurde die am 1. Juli 1937 neugeschaffene Reichsbahnbaudirektion (RBauD) Berlin betraut. [5] Der gesamte Fernreiseverkehr sollte auf zwei neuen Fernbahnhöfen am nördlichen bzw. am südlichen Ende der Prachtstraße zusammengefasst werden; dadurch hätten die alten Kopfbahnhöfe stillgelegt und zumeist auch beseitigt werden können. Den Güterverkehr von,

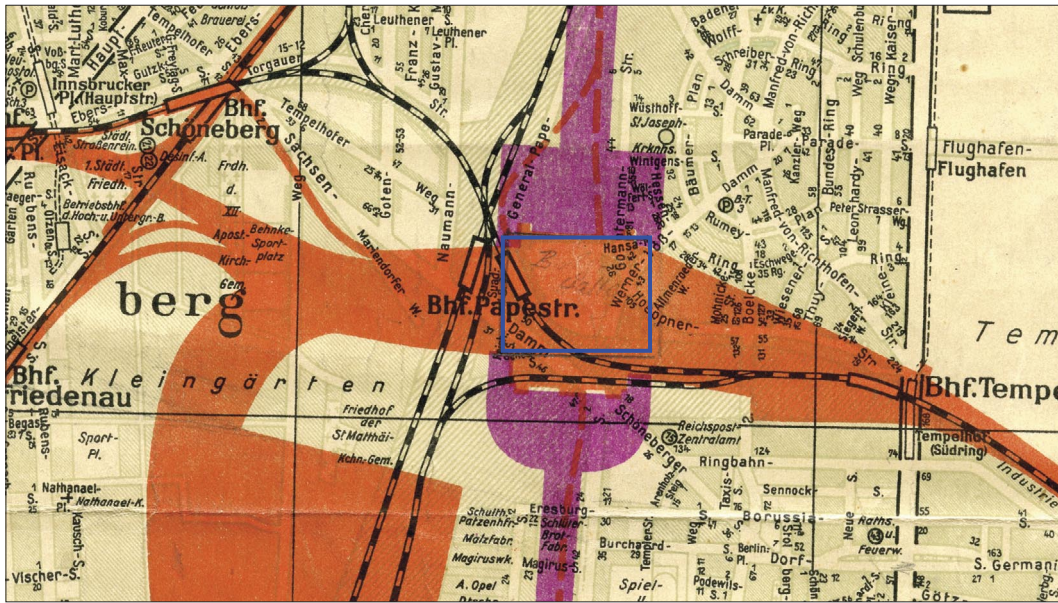


Bild 4 Vorbehaltsflächen des GBI im Bereich des künftigen Südbahnhofs; Stand etwa 1937. GBI-Flächen für Bahnanlagen sind rot und für Straßen lila dargestellt. Der Standort des Südbahnhofs ist blau eingrahmt.

(Sammlung Peter Bley)

nach und über Berlin wollte man auf wenigen leistungsfähigen Verschiebebahnhöfen außerhalb der Stadt nach Ortsverkehr und Durchgangsverkehr trennen, so dass dann auf den innerstädtischen Strecken – wie der Ringbahn – nur noch Güterzüge mit Frachten von oder nach Berliner Ortsgüterbahnhöfen verkehren würden.

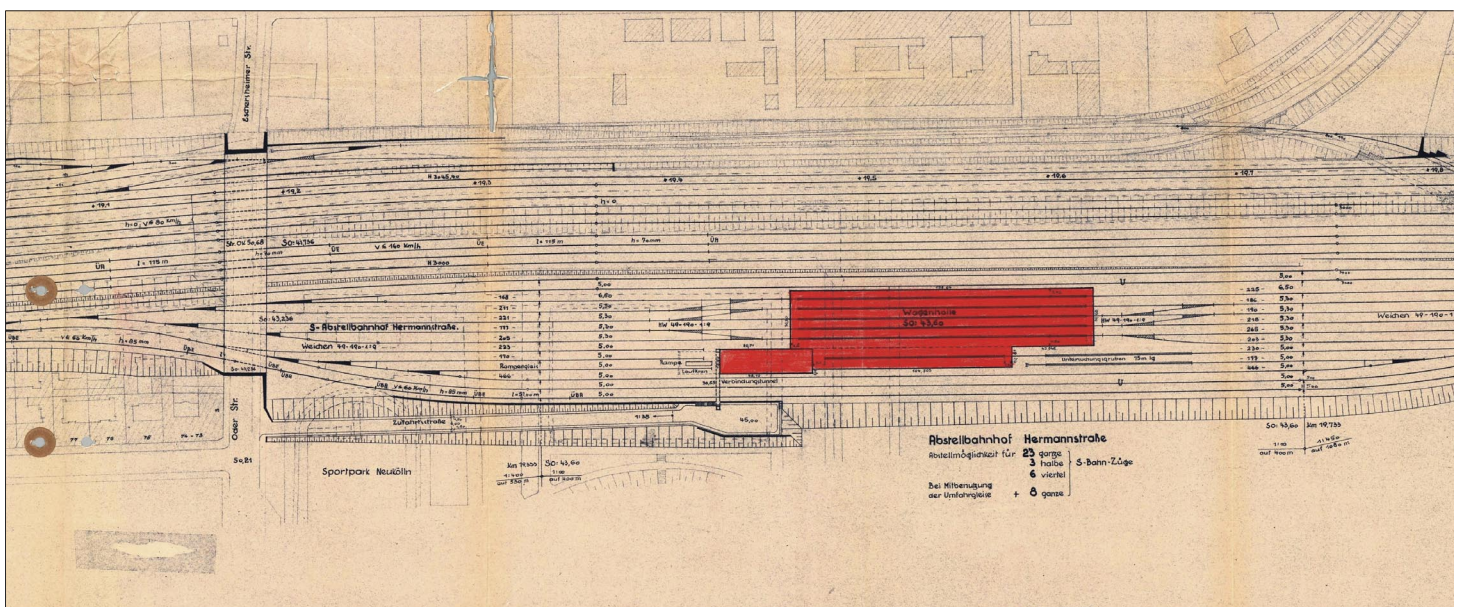
Aus der Lage der geplanten Prachtstraße ergab sich auch der bereits um die Jahreswende 1936/37 festgelegte Standort des Südbahnhofs unmittelbar östlich des S-Bahnhofs Papestraße. Der neue Bahnhof sollte mit einem pompösen Empfangsgebäude und einer zehn Bahnsteige mit zwanzig Bahnsteiggleisen überdeckenden Bahnsteighalle dem südlichen Ende der Prachtstraße ein monumentales Gepräge geben. GBI Speer hatte hierzu am 23. Juli 1937 dem Reichsverkehrsministerium (RVM) mitgeteilt: „Der wichtigste Zweck des Bahnhofs ist, architektonisch überragende Eingangshalle für die Reichshauptstadt zu sein. Nach dem Willen des Führers soll das Gebäude eines der großartigsten und schönsten Bauten der Welt werden. [...] Verkehr und Betrieb haben sich dem architektonischen Zweck unterzuordnen.“ [6] Aufgrund der Vorgaben des GBI für den Südbahnhof mussten dessen Bahnsteige

und Gleise in Ost-West-Richtung angeordnet werden. Sein östliches Weichenvorfeld hätte sich damit bis östlich des Tempelhofer Dammes erstreckt und jenes Gelände umfasst, auf dem sich damals das kaum zehn Jahre alte S-Bw Papestraße mit allen Abstellgleisen, der Güterbahnhof Tempelhof sowie der S-Bahnhof Tempelhof befanden.

Bereits 1936 hatte die Reichsbahndirektion (RBD) Berlin angestrebt, ihr von der Oderstraße bis jenseits der Germania-/Oberlandstraße entlang der südlichen Grenze des Flughafens Tempelhof einen etwa 1300 Meter langen und bis zu 60 Meter breiten Streifen des Flughafengeländes zu übertragen. Anlass hierfür war der seit 1929 wiederholt vom Magistrat geäußerte Wunsch, an der Sachsenhauser Straße einen neuen Haltepunkt für die S-Bahn herzustellen. Im November 1935 legte die RBD Berlin hierfür einen ersten Entwurf vor, der zunächst nur den Bau des Haltepunktes „Sachsenhauser Straße“ mit einem einzigen Mittelbahnsteig umfasste. Im Mai 1936 folgte ein erweiterter Entwurf, der erstmals in Richtung Neukölln auch die Möglichkeit andeutete, dort eine größere Abstellanlage für S-Bahn-Züge herzustellen. [7] Ein nochmals

Bild 5 Entwurfsplan für das S-Bw mit Abstellbahnhof Hermannstraße, Stand Dezember 1938

(Bundesarchiv R 5 Nr. 21053; Ausschnitt aus Digitalisat)



Letzter Anschluss

... mit der Stadtbahn



Zur Zeit finden größere Sanierungsarbeiten auf der Stadtbahn statt (vgl. vb 3/2026, S. 85, 3.15 und Punkt 3 12/2026 vom 25. Juni 2026). Die Fernbahngleise der Stadtbahn sind vom 14. Juni 2026 bis voraussichtlich 12. Dezember 2026 in der Relation Berlin-Charlottenburg–Berlin Ostbahnhof für den gesamten Fern- und Regionalverkehr gesperrt. Während dieser Zeit sollte aber die S-Bahn prinzipiell fahren. Das war jedoch nicht so vom 26. Juni 2026 (22:00 Uhr) bis 29. Juni 2026 (1:30 Uhr). Es gab an diesem Wochenende nur Ersatzverkehr mit Omnibussen.

S. 138–148).

Das Foto entstand im April 1996 am östlichen Ende des Bahnsteigs des Bahnhofs Zoologischer Garten, als von Westen kommende Fernzüge im Bahnhof Berlin Zoologischer Garten endeten. Der Fernzug, bespannt mit der Schnellfahrlok 103 176 (weißes Lätzchen), begegnet dem S-Bahn-Zug der Baureihe 277, der gerade über das Kehrgleis auf die Ferngleise geleitet wird.

(Text und Foto [April 1996] Reinhard Arf)

Das erinnert an die „Große Stadtbahnsanierung“, die ab Oktober 1993 mit vorbereiteten Baumaßnahmen begonnen hatten; ab 17. September 1994 erfolgte der Umbau der Gleise in der Weise, dass ab 25. September 1994 die S-Bahn auf den Ferngleisen der Stadtbahn fahren konnte. Die Trasse wurde kernsaniert, eine sogenannte „Feste Fahrbahn“ aus Beton auf die Stadtbahnviadukte aufgebracht (mit jeweils seitlichem Überstand von 0,60 m), und zusätzlich wurden viele Brücken erneuert.

Im Oktober 1996 erfolgte die Rückverschwenkung der S-Bahn-Gleise, und die S-Bahn fuhr nach zwei Jahren wieder auf der alten Strecke (vgl. P. Lietz: Jungbrunnen für eine alte Dame: Die Berliner Stadtbahn wird saniert, vb 6/1997,



In diesem Heft:

Hermannstraße: ein kaum bekanntes S-Bahnbetriebswerk – Eine zweite Nord-Süd-S-Bahn entsteht: Ein Rückblick auf den komplizierten Bau ... und ein Ausblick auf den komplizierten weiteren Bau – Ehrenamt und Denkmalpflege: Norbert Schmidt (Teil 2) – In alten Zeitungen geblättert ...: Hitze in Berlin – Triebwageneinsatz zwischen Zossen und Jüterbog – Rezensionen – Kurzinformationen

www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Demnächst:

T24 – Farbgebung im Wandel der Zeiten

Herausgeber und Verlag: Verkehrsgeschichtliche Blätter e.V., Postfach 21 104, 10122 Berlin
Bankverbindung: IBAN: DE85 1001 0010 0655 1311 05; BIC: PBNKDEFF
Chefredakteur: Axel Mauruszat
Redaktion: Reinhard Arf, Wolfgang Dath, Michael Günther, 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: € 19,50 (Ausland € 25,00) einschließlich MwSt und Versandkosten
Einzelheft: € 3,70 (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: 25.7.2026