

Vorwort

Ein wesentlicher Anstoß für den Ausbau des Berliner Eisenbahnnetzes Ende des 19. Jahrhunderts war die rapide Zunahme des Vorortverkehrs in die Villenkolonien am Rande des Grunewalds. Die Bepflanzung dieser weiträumig angelegten grünen Gartenvororte zwischen Berlin und Potsdam erforderte – und wurde erst ermöglicht – durch eine schnelle Verbindung zur City. Damit entstand ein Verkehrsaufkommen, dem die auf den Fernbahnstrecken verkehrenden Vorortzüge nicht mehr gewachsen waren.

Abhilfe geschaffen wurde durch die Separierung des Fern- und Vorortverkehrs auf getrennten Gleiskörpern. So entstanden neben der Stadt- und Ringbahn die „Vorortbahnen“ – Schnellverbindungen mit starren, auf die Stoßzeiten des Berufsverkehrs ausgerichteten Fahrplänen. Als erste wurde 1889–91 die zwischen dem Potsdamer Bahnhof und Wannsee (Potsdam) verkehrende „Wannseebahn“ ausgebaut und modernisiert. Parallel dazu wurde 1891 der verbilligte, nach Zonen gestaffelte „Vororttarif“ eingeführt, der die Vorortbahn zum billigsten und schnellsten Verkehrsmittel werden ließ.

Die Dresdener Bahn, Spekulationsprojekt der „Gründerjahre“, hat nie diesen Zuwachs an Verkehrsaufkommen zu bewältigen gehabt. Im Gegensatz zum Berliner Südwesten blieb der Süden viel länger in einem ländlichen, von der Großstadt fast unberührten Zustand. Deshalb finden wir an dieser Bahnlinie auch nicht die großartigen Bahnhofshallen der Stadtbahn oder die prächtigen Empfangsgebäude der Wannseebahn, sondern eher bescheidene Bahnhofsbauten ohne großen repräsentativen Anspruch. Trotzdem ist diese Strecke von denkmalpflegerischem Interesse, denn ihre besondere Qualität liegt in der Ablesbarkeit von Geschichten, der Ablesbarkeit der Entwicklung des Berliner Vorortverkehrs an Hand der einzelnen Bahnhöfe, die den Stil ihrer Erbauungszeit widerspiegeln:

- der leider nur noch aus Fotos bekannte Bahnhof „Marienfelde“ (1874), holzverkleidet und mit hohem Turm,
- das 1892 erbaute Empfangsgebäude des Haltepunkts „Lichtenrade“ in den einfachen Formen der Schinkelschule,
- die Bahnhöfe „Yorckstraße“ und „Papestraße“ (1901) in „märkischer Backsteingotik“ und Bahnsteigen nach den „Normalien“ der Königlichen Eisenbahn-Direktion Berlin,
- der Bahnhof „Priesterweg“ (1928) als funktionaler Zweckbau im Stil der „Neuen Sachlichkeit“ gestaltet,
- der Bahnhof „Anhalter Bahnhof“ (1938) mit einer spiegelnd weißen unterirdischen Halle, von der aus am 5. November 1939 zum ersten Mal ein elektrischer Zug auf der Vorortstrecke nach Zossen abfuhr,
- und der Haltepunkt „Buckower Chaussee“ (1946), der in seiner Armseligkeit den Zustand Berlins kurz nach dem Zweiten Weltkrieg verdeutlicht – und das Ende einer glanzvollen Entwicklung des Berliner Vorortverkehrs.

Jeder Bahnhof an dieser Strecke hat seine besondere architektur- und stadtgeschichtliche Bedeutung und ist Bestandteil der Berliner Verkehrs-, Stadt- und Technikgeschichte. Mit dieser Bestandsaufnahme, die nach der Übernahme der S-Bahn durch die BVG am 9. Januar 1984 schon einen historisch gewordenen Zustand dokumentiert, ist eine Grundlage erarbeitet worden, die die denkmalpflegerischen Belange, die es bei den notwendigen Restaurierungs- und Neubaumaßnahmen zu berücksichtigen gilt, aufzeigt.

Zusätzlich zu der Dokumentation der Vorortstrecke nach Zossen, soweit sie sich auf West-Berliner Gebiet befindet, hat Jürgen Tomisch die Geschichte der Preußischen Militäreisenbahn behandelt, deren Gleise teilweise parallel und auf gleicher Trasse mit der Dresdener Bahn verliefen. Diese vorgelegte Bestandsaufnahme macht deutlich, wieviel Substanz – Bauten und Gleisanlagen – von dieser traditionsreichen, jedoch 1919 eingestellten Bahnlinien noch vorhanden ist.

Band 3 der Arbeitshefte der Berliner Denkmalpflege wird der Wannseebahn gewidmet sein und über die historische Darstellung und Bestandsaufnahme hinaus die z.Zt. durchgeführten bzw. bereits abgeschlossenen Restaurierungsmaßnahmen dokumentieren, um aufzuzeigen, wie weitgehend denkmalpflegerische Belange ihre Berücksichtigung gefunden haben.