

Knotenpunkt im Osten Berlins

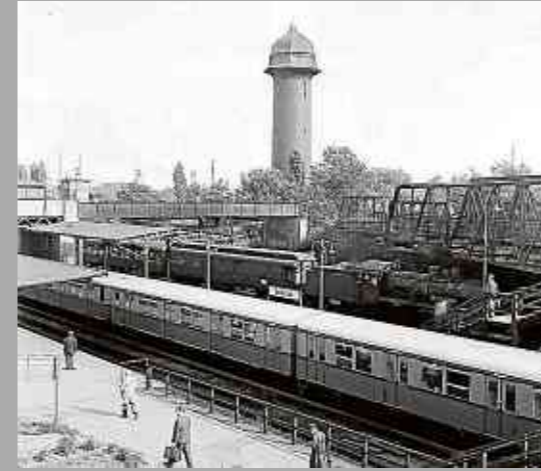
Berlins Verkehrssystem ohne das Ostkreuz? Undenkbar! Tag für Tag steigen dort rund 210 000 Menschen ein, aus oder um. Mit mehr als 550 000 Zughalten pro Jahr ist der Knotenpunkt der am stärksten genutzte Bahnhof in Deutschland. Ende 2018 soll der Umbau beendet sein. 2019 wird das neue Bahnhofsgebäude bezogen – dann gibt es auch wieder Toiletten.



Mit Vollidampf unterwegs: Lok 01 532 fährt 1975 mit einem Leerzug durch das Ostkreuz.



Fahrgäste auf Bahnsteig E. Szene aus den 1930er-Jahren.



Wahrzeichen Wasserturm, eine Aufnahme von 1964.



Neuer Schriftzug, alter Name: Seit Oktober 2017 prangen die Buchstaben an der Ringbahnhalde. Der Name besteht seit 15. Mai 1933.



Von PETER NEUMANN

Etwas Wehmut ist geblieben, sagt Sven Heinemann. „Den Bahnsteig A, den vermissen ich schon.“ Eine Insel der Ruhe sei das gewesen, mit alten Bäumen und einem schönen Blick nach Westen zum Alexanderplatz, wo der Fernsehturm eine perfekte Kulisse für Sonnenuntergänge abgab. „Auf diesem Bahnsteig war die Zeit stehen geblieben“, sagt der Friedrichshainer. Als vor Jahren der Umbau des Ostkreuzes in die Vollen ging, wurde er abgerissen.

Sven Heinemann hat ihm nun ein Denkmal gesetzt – wie auch dem rund um die Uhr geöffneten

Obststand auf dem Bahnsteig D, den alten Holzbänken, dem ausgetretenen Pflaster und vielen anderen Dingen.

„Mythos Ostkreuz“ heißt der dicke Bildband, den Sven Heinemann zusammen mit dem Fotografen Burkhard Wollny herausgegeben hat. 272 Seiten mit rund 350 Abbildungen, mehr als ein Kilo schwer – wer sich da durcharbeiten will, sollte Zeit haben. Doch vom Ostkreuz gibt es so viel zu erzählen, und es spielt im Leben so vieler Berliner eine Rolle – dünner hätte das Werk nicht werden dürfen. Der Knotenpunkt im Osten Berlins war stets ein Bahnhof der Gegensätze.

Auch früher schon war er der wichtigste Umsteigebahnhof im S-Bahn-Netz – es gab aber auch

Ostkreuz Die Zug-Luft der Geschichte

Ein Friedrichshainer hat dem wichtigsten Berliner Umsteigebahnhof ein dickes Buch gewidmet

abgeschiedene Ruhezone wie den Bahnsteig A, wo Füchse durchs Gebüsch streifen. Die S-Bahnen wurden immer moderner – aber viele Bahnhofsbereiche veränderten sich nicht. „Die Südkurve wurde zum Beispiel 138 Jahre alt“, so Heinemann. Die wilde Mischung macht für ihn den Mythos aus. Das Ostkreuz, 1882 als Stralau-Rummelsburg eröffnet, war ein angeordnetes Anlagen-Puzzle mit Patina inmitten einer modernen Metropole, ein Museumsbahnhof mit Alltagsbetrieb, ein Faszinum – der Leser spürt diese Begeisterung.

„14 Monate habe ich recherchiert, mehr als 60 Archive besucht“, erzählt der 39-Jährige, der beim Bundesumweltministerium

arbeitet und Mitglied der SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus ist. Seit 18 Jahren wohnt der Sozialwissenschaftler unweit vom Ostkreuz. Er stöbert in Sammlungen, an die man bei diesem Thema nicht denkt. So war Heinemann auch im Brandenburgischen Landeshauptarchiv und wurde fündig. Anfangs gehörte der Bahnhof zu Boxhagen, das später zu Lichtenberg kam. „Lichtenberg gehörte bis 1920 nicht zu Berlin, sondern zu Brandenburg.“ Bei Ebay und auf Flohmärkten fand er alte Postkarten und Bilder. „Eines war angeblich in Zehlendorf aufgenommen – doch der Wasserturm im Hintergrund ist der vom Ostkreuz.“

Nebenbei fand Heinemann

heraus, dass der Wasserturm ein Jahr älter ist als angenommen: Er wurde schon 1911 fertig. Ein Freund stellte ein Panorama von der Warschauer Brücke zur Verfügung, das er im Nachlass seines Großvaters gefunden hatte. Nur eines gelang nicht: ein Bild vom ersten Stralauer Bahnhof zu finden, der 1872 bis 1882 südlich der heutigen Station existierte.

Die meisten Bilder werden in dem Band erstmals publiziert. Sie zeigen auch die weitläufige Bahnlandschaft im Umkreis des Ostkreuzes, deren Anfänge auf 1842 zurückgehen. Im Museum für Kommunikation entdeckte Heinemann Bilder vom Postbahnhof am Ostbahnhof, wo zu DDR-Zeiten pro Tag 40 000 Pa-

kete und 380 000 Briefe sortiert wurden. Ein Kapitel erinnert an eine Schienenstrecke in der Boxhagener Straße, die nur für einen Tag gebaut und dann wieder entfernt wurde. Am 22. Oktober 1861 fuhr König Wilhelm I. dort zu seinem Krönungsempfang. Die Stadt Berlin wollte ihn unbedingt am Frankfurter Tor willkommen heißen.

Wie wird der Bahnhof in 20 Jahren sein? „Es wird noch stärker genutzt als heute“, sagt Heinemann. Schon jetzt gibt es hier pro Jahr so viele Zughalte wie an keinem anderen Bahnhof in Deutschland: mehr als 550 000. Nicht nur S-Bahnen legen hier Stopps ein,

auch Regionalzüge sowie Züge nach Stuttgart und Wrocław (Breslau). „Trotz allem, nach dem Rostkreuz sehne ich mich nicht zurück. Noch nie gab es hier so viele Annehmlichkeiten für Fahrgäste“

– Fahrtreppen, Aufzüge. „Und für Bahn-Fans gibt es auch heute noch viel zu sehen.“ So legen die Berliner Dampflokkfreunde mit ihren Dampfzügen Stopps am Ostkreuz ein – das nächste Mal am 17. März um 8.45 Uhr auf Gleis 14. „Ich werde da sein“, sagt Sven Heinemann.

► **Mythos Ostkreuz**, von Sven Heinemann und Burkhard Wollny, VGB-Verlagsgruppe, Fürstfeldbruck. Preis: 39,95 Euro



Der Autor und sein Werk: Sven Heinemann hat 14 Monate geforscht.



Auch der Bahnhof Warschauer Brücke kommt in dem Buch vor. Dieses Panorama wurde 1928 fotografiert.



Eisenbahner: Vor rund 90 Jahren arbeiten 105 Menschen auf dem Bahnhof.