

Berlin



SAMMLUNG SVEN HEINEMANN

Neuer Schriftzug, alter Name: Rund 6,50 Meter hoch sind die silbergrauen Buchstaben, die seit dem vergangenen Oktober an der Ringbahnhalde prangen. Der Knotenpunkt im Osten der Stadt heißt seit knapp 85 Jahren Ostkreuz – vorher Stralau-Rummelsburg.



SAMMLUNG LUTZ ZSCHAGE

Eisenbahner am Ostkreuz: Vor rund 90 Jahren arbeiten dort 105 Menschen.



BURKHARD WOLLNY

Ruhezone inmitten des Gewimmels: Den alten Bahnsteig A gibt es nicht mehr.



SAMMLUNG SVEN HEINEMANN

Fahrgäste auf Bahnsteig E: eine Alltagsszene aus den 1930er-Jahren.

Mythos Ostkreuz

Ein Politiker hat einen opulenten Bildband über den wichtigsten Umsteigebahnhof Berlins veröffentlicht

VON PETER NEUMANN

Etwas Wehmut ist geblieben, sagt Sven Heinemann. „Den Bahnsteig A, den vermisste 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 anderen Dingen.

„Mythos Ostkreuz“ heißt der opulente Band, den Sven Heinemann 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.

Die Krönungsbahn von Boxhagen

Auch früher schon war er der wichtigste Umsteigebahnhof im S-Bahn-Netz – es gab aber auch abgeschiedene Ruhezone wie den Bahnsteig A, wo Füchse durchs Gebüsch streiften. Die S-Bahnen wurden immer moderner – aber viele Bahnhofsbeiräte 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 angestricheltes Anlagen-Puzzle mit Patina inmitten einer modernen Metropole, ein Museumsbahnhof mit Alltagsbetrieb, ein Faszinosum – 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 weit vom Ostkreuz. Er stöberte 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 spä-

ter 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 Liste der Unterstützer, bei denen sich Sven Heinemann am Ende des Buches bedankt, ist fast 40 Zeilen lang. 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 Pakete und 380 000 Briefe sortiert wurden. Ein Kapitel erinnert an eine Schienenstrecke in der Boxhagener Straße, die nur für einen Tag gebaut und dann entfernt wurde. Am 22. Oktober 1861 fuhr König Wilhelm I. dort zu seinem Krönungs-Empfang. Die Stadt Berlin wollte ihn unbedingt am Frankfurter Tor willkommen heißen. Die Fotoagentur Ostkreuz, das Ostkreuz im Film – auch das kommt in dem neuen Buch vor. 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 Stopp 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 Dampflokfreunde mit ihren Dampfzügen Stopp am Ostkreuz ein – das nächste Mal am 17. März um 8.45 Uhr auf Gleis 14. „Ich werde da sein“, sagt Heinemann.

Mythos Ostkreuz, VGB-Verlagsgruppe, Fürstenfeldbruck, 39,95 Euro



BURKHARD WOLLNY

Fernverkehr am Ostkreuz: 1975 fährt Dampflok 01 532 mit einem Leerzug durch.



BURKHARD WOLLNY

Obst und Gemüse rund um die Uhr: Bis 2013 gab es den Stand auf Bahnsteig D.



HISTORISCHE SAMMLUNG DER DEUTSCHEN BAHN

Panorama mit Wasserturm: Blick auf die Bahnsteige D und E im Jahr 1964.