

Das erst 1932 eröffnete Bahnbetriebswerk Berlin-Wannsee beheimatete nur elektrische Triebwagen für das Streckennetz der Berliner S-Bahn. Die Fahrzeuge pendelten auch auf der Strecke zwischen Potsdam und Erkner

Das S-Bw Berlin-Wannsee

Von den einst neun S-Bahnbetriebswerken und zwei Triebwagenschuppen im Netz der Berliner S-Bahn betreibt die S-Bahn Berlin GmbH heute nur noch die Betriebswerkstätten in Grünau, Friedrichsfelde und Wannsee. Die anderen noch vorhandenen Triebwagenschuppen werden in Zukunft zu Reinigungs- und Reparaturstützpunkten umstrukturiert.

Das im Südwesten von Berlin gelegene S-Bahnbetriebswerk Wannsee wurde 1933 fertiggestellt und ist damit das jüngste seiner Art. Anders als in den Betriebswerken Grünau und Friedrichsfelde wurden in Wannsee von Beginn an ausschließlich elektrische Triebfahrzeuge unterhalten. Charakteristische Fahrzeuge waren hier die bis zum Teil noch heute eingesetzten Triebwagen der damaligen Baureihen 165.8 und 125. Eine erhebliche Aufwertung erlebte das S-Bahnbetriebswerk Wannsee mit der Übernahme durch die Berliner Verkehrs-Gesellschaft (BVG) 1984 und den anschließend erfolgten Erweiterungsbauten. Mit der Übernahme wurde gleichzeitig auch die neue Bezeichnung S-Bahnbetriebswerkstatt eingeführt. Für die Zukunft steht somit der S-Bahn Berlin GmbH, die derzeit der Betreiber der Berliner S-Bahn ist, eine moderne Betriebswerkstatt zur Verfügung.

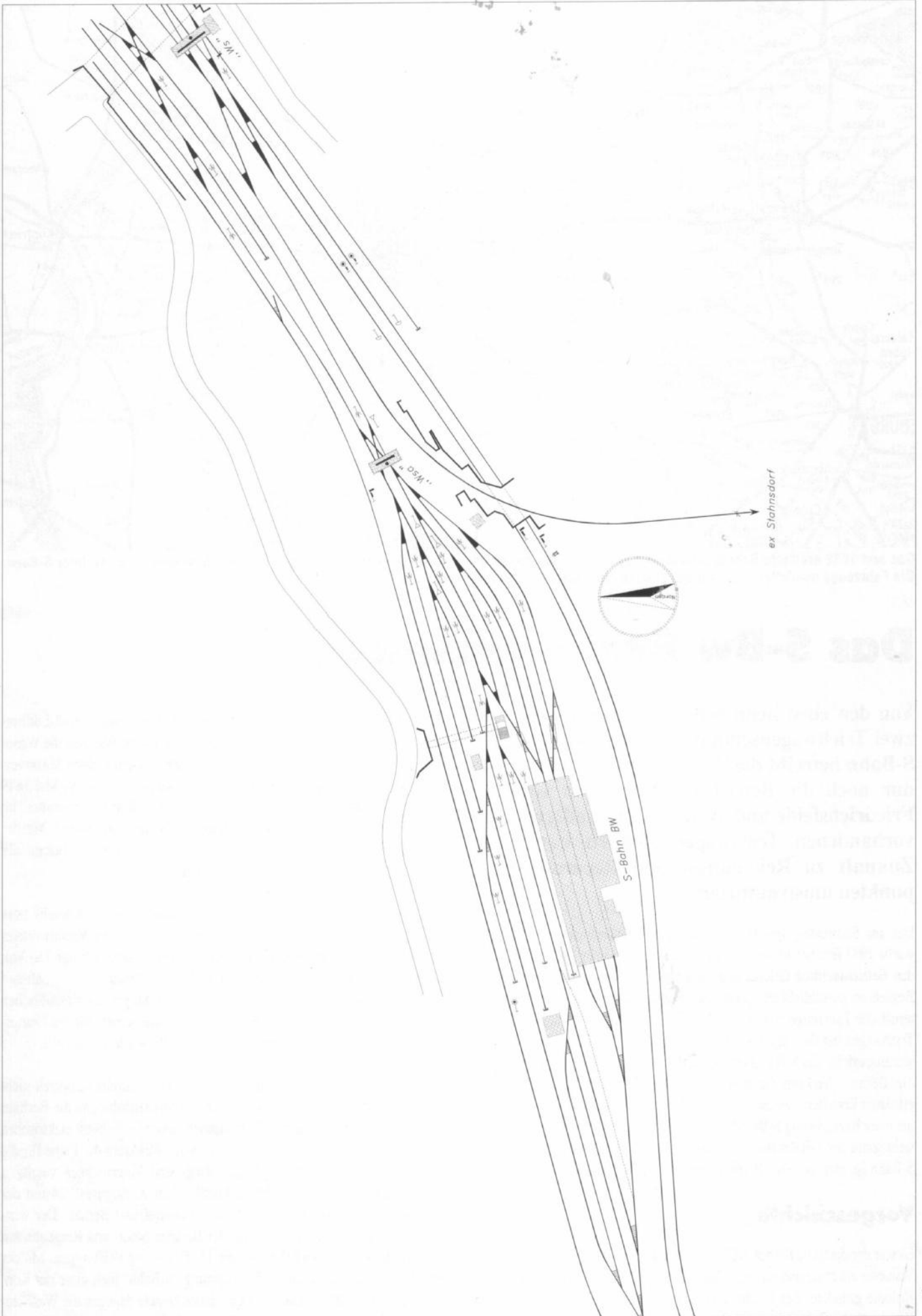
Vorgeschichte

Es war der deutsche Patriot Wilhelm Conrad der die hohe Wohnqualität am Wannsee erkannte und mit dem Bau seiner Villa „Alsen“ die gleichnamige Kolonie gründete. Zur Erschließung seiner Kolonie ließ Conrad die (alte) Wannseebahn Zehlendorf – Kohlhasenbrück bauen. Diese Strecke wurde am 1. Juli 1874 eröffnet. Zur gleichen Zeit veranlaßte die Preußische

Regierung den Bau einer Militäreisenbahn von Berlin nach Elsaß-Lothringen, deren Strecke durch den Grunewald führte und in Wannsee die Wannseebahn tangierte. Um nach Fertigstellung der Stadtbahn einen Vorortverkehr über die Wetzlarer Bahn aufnehmen zu können, wurde im Mai 1879 der Bahnhof Dreilinden für den Personenverkehr in Betrieb genommen. Im Jahr 1884 erhielten beide Bahnhofsteile den Namen „Wannsee“. Mit der Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in den Jahren 1890/91 bekam der Bahnhof Wannsee seine heutige Ausdehnung.

Der sich verstärkende Vorortverkehr auf der Wannseebahn ließ bereits 1896 die Gedanken reifen, diese zu elektrifizieren. Auf eigene Verantwortung richtete die Firma Siemens & Halske einen Versuchsbetrieb mit 750 Volt Streckenspannung zwischen den Bahnhöfen Potsdamer Wannseebahnhof und Zehlendorf ein. Der Betrieb wurde mit neun umgebauten preußischen Abteilwagen am 1. August 1900 im Gemeinschaftsbetrieb mit den Dampfzügen aufgenommen aber bereits am 1. Juli 1902 wieder eingestellt.

Die Vorteile des elektrischen Bahnbetriebes waren bereits seinerzeit nicht von der Hand zu weisen, zumal die Berliner Straßenbahn und die Berliner Hoch- und U-Bahn ihren Betrieb ausschließlich mit elektrischen Fahrzeugen durchführten. Nachdem der Erste Weltkrieg die Pläne für die Elektrifizierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen verzögert hatte, begann deren Umsetzung schließlich am 8. August 1924 mit der Elektrifizierung zwischen dem Stettiner Bahnhof und Bernau. Der wirtschaftliche Erfolg ließ die Strecken der Berliner Stadt- und Ringbahn mit Ausnahme der Wannseebahn bis zum 15. Dezember 1930 folgen. Mit der im gleichen Jahr eingeführten Bezeichnung „S-Bahn“ hielt diese der Konkurrenz von der BVG stand. Konkurrenzlos fristete dagegen die Wannseebahn mit ihrem Dampftrieb ihr Dasein, ein Umstand der sich bis heute nicht genau prüfen läßt.



Kernstück des Bw Berlin-Wannsee (Zustand 1977) ist der viergleisige Lokschuppen. Die Einfahrt zum Bw sicherte das Stellwerk „Wsa“



Während im Hintergrund ein elektrischer Triebzug aus Potsdam nach Erkner eilt, wendet in der Kehranlage um 1930 die 74 1015. Anschließend fährt die Maschine zum Potsdamer Wannseebahnhof

Die Wannseebahn verlor ihre Fahrgäste und nun bestand ein dringender Handlungsbedarf. Erst 1932 begann die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) mit der Elektrifizierung der Strecke zwischen dem Wannseebahnhof am Potsdamer Platz und Wannsee.

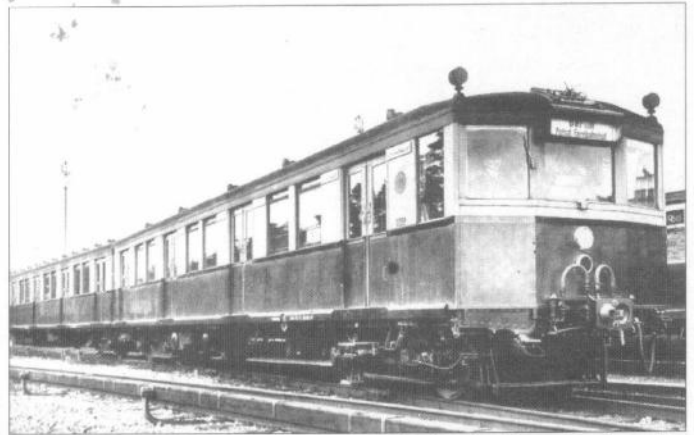
Auf der Suche nach einer geeigneten Werkstatt- und Abstellanlage schied die Wagenhalle am Potsdamer Bahnhof aus. Die DRG entschied sich daher zum Kauf eines 24 000 Quadratmeter großen Grundstückes westlich des Bahnhofs Wannsee. Mit der Dienstbezeichnung Wannsee Abstellbahnhof (Wsa) war der Grundstein für die heutige Betriebswerkstatt Wannsee gelegt.

Bau und Entwicklung bis 1945

Die Erschließung des Geländes begann am 8. März 1932 mit dem Bau des Zugangstunnels von der Bismarckstraße. Eine Zufahrtsstraße schied aus Kostengründen aus. Ein Umstand der bis heute die Ver- und Entsorgung nur über die Schiene möglich macht.

Für den Entwurf des Triebwagenschuppens und des Verwaltungsgebäudes erhielt der bekannte Baumeister Richard Brademann den Zuschlag. Er entschied sich für den seinerzeit favorisierten Baustil – der durch Funktionalismus geprägten „Neuen Sachlichkeit“.

Grundelement des Schuppens ist eine Eisenkonstruktion für deren Entwurf die DRG am 24. Juni 1932 insgesamt 17 Firmen beauftragte. Den Zuschlag erhielten letztlich die Hirsch und Eikomag. Der Bau war ursprünglich als Rechteckhalle mit vier Stumpfgleisen für 16 Viertelzüge ausgeführt. Diesem folgte auf der südlichen Seite das vierstöckige Verwaltungsgebäude mit ausgebautem Untergeschoß und gereihten Fenstern, sowie ein seitlicher



Der Viertelzug 165 825 ist einer von zwei gebauten Versuchszügen der Baureihe 168.8, die zu Beginn der dreißiger Jahre im S-Bw Wannsee beheimatet waren

Werkstättenbau mit einem Stumpfgleis für einen Viertelzug. Das Mauerwerk wurde komplett mit roten Tonplatten verblendet. Für die natürliche Beleuchtung wurde der Triebwagenschuppen mit querlaufenden Oberlichtaufsätzen und querrrechteckigen Metallsprossenfenstern ausgerüstet.

Der Unter- und Oberbau erforderte umfangreiche Bauarbeiten. Um die Inbetriebnahme des Bahnbetriebswerkes in Innenlage zu ermöglichen, mußten die Fernbahngleise und das Vorortgleis Potsdam – Berlin nach Süden verschwenkt werden. Dies geschah unter gleichzeitiger Berücksichtigung einer Erweiterung des Bahnbetriebswerkes für die geplante Nord-Süd-S-Bahn. Dazu gehörte auch die Option, die Triebwagenhalle für weitere vier Vollzüge seitlich zu erweitern. Die beiden äußeren Kehrgleise der Wannseebahn wurden für die Ein- und Ausfahrt zum Bahnbetriebswerk genutzt und das Mittelgleis als Kehrgleis belassen. Der Aufenthaltsraum, der Kohlenbansen und die Sickergrube wurden abgetragen, um die Ein- und Ausfahrt zum Bahnbetriebswerk auf dem durch die Stahnsdorfer Stichbahn beengten Raum zu ermöglichen. Nach dem Abschwenken der Stichbahn nach Stahnsdorf Richtung Süden beginnen die Anlagen des Abstellbahnhofs Wannsee mit dem elektro-mechanischen Stellwerk „Wsa“. Dieses Stellwerk wurde ebenfalls im Stil der „Neuen Sachlichkeit“ und in der Bauform als Brückenstellwerk ausgeführt. Ein- und Ausfahrtsgleis sind vor dem Stellwerk „Wsa“ durch eine Doppelkreuzungsweiche verbunden. Anschließend erfolgt die Aufteilung in sieben durchgehende Aufstell- und Abstellgleise zum Triebwagenschuppen sowie zwei Stumpfgleise für je einen 4/4-Zug.

Die technische Abnahme der Anlagen erfolgte am 13. Mai 1933 und bereits zwei Tage später konnte zusammen mit der Inbetriebnahme der elektrifizierten Wannseebahn die Arbeit im S-Bahn-Bw aufgenommen werden.



Der Viertelzug 125 006 stand 1936 neben der Triebwagenhalle. Äußerlich waren die Serienfahrzeuge der Baureihe 125 nur durch die zwei Zierstreifen unterhalb der Fenster von der BR 166 zu unterscheiden



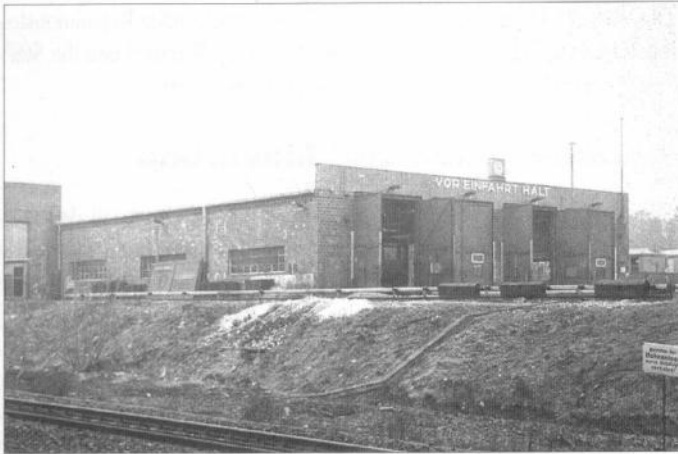
Der Verwaltungstrakt und die Reparaturhalle im Jahr 1976. Im Vordergrund liegen die Gleise der Wetzlarer Bahn. Bis 1945 führte auch die S-Bahn Potsdam – Erkner an dem Gebäudekomplex vorbei



Im Juli 1991 bestimmten noch die Triebwagen der Baureihe 275 das Bild in Wannsee. Nach dem Umbau der Gleisanlagen machte sich das Fehlen der beiden Fahrstraßen vor der Wagenhalle bemerkbar, so daß heute nur ein Umsetzen über das Ein- oder Ausfahrgeleis der Werkstatt möglich ist

Für Havariefälle stationierte die Deutsche Reichsbahn 1971 einen Hilfszug im S-Bw Wannsee. Der dreiteilige Zug trug die Betriebsnummer 278 001 – 003. Erst 1995 hatte das Fahrzeug ausgedient. Es wurde durch den Hilfszug 478 021/521 ersetzt





Die östliche Einfahrt der Triebwagenhalle 1976, wie sie von 1932 bis 1985 unverändert in Betrieb war

Aus diesem Grund wurden anschließend die Bahnbetriebswerke Potsdamer Güterbahnhof (Pog) und Potsdamer Bf (Pow) zusammengelegt und anschließend umgebaut.

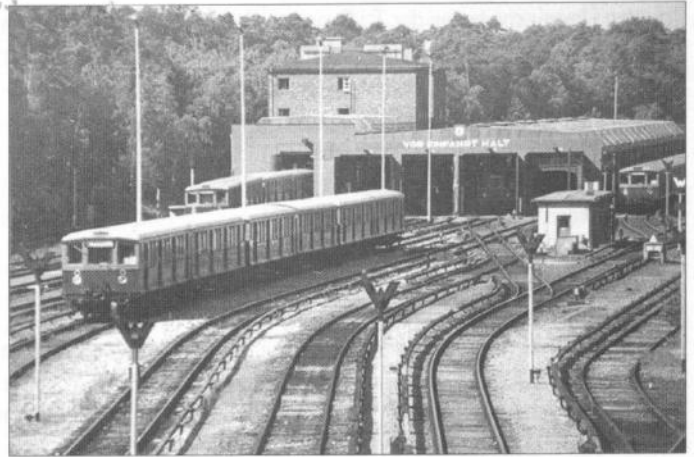
Kurz nach der Inbetriebnahme des S-Bw Wannsee zeigte sich, daß die Gleisanlagen in ihrer Anzahl zu knapp bemessen waren. Bereits am 23. Juni 1934 wurde der Antrag für ein weiteres Abstellgleis am Triebwagenschuppen für die anfallende Schlacke der Heizungsanlage an das Reichsbahnbetriebsamt 7 gestellt. Die Schlacke mußte in der nächtlichen Betriebspause auf dem Hauptgleis Neubabelsberg (heute: Griebnitzsee) – Wannsee verladen werden. Ferner wurde darauf verwiesen, daß der vom Bw und den S-Bahnwagen anfallende Müll umständlich mit Karren auf das Gelände hinter dem Triebwagenschuppen geschafft und dort vergraben wurde. Nach der Prüfung der Mittelübersicht aus dem Baufond zur Elektrifizierung der Wannesebahn wurde der Bau des Gleises im August 1934 bewilligt.

Zur Verstärkung der 51 Viertelzüge der Baureihe 165.8 – auch als Wannesebahnwagen bekannt – wurden dem S-Bahnbetriebswerk Wannsee mit der Betriebseröffnung auch Viertelzüge der Stadtbahnbauart 165.0-6 zur Verfügung gestellt. Diese Viertelzüge wurden im ersten Halbjahr 1933 im Raw Schöneweide unter der Bezeichnung R1a der Bauart 165.8 zum Teil angepaßt. Dazu zählten unter anderem eine neue Lackierung, der Einbau der automatischen Zugheizung der Siemens-Schuckert-Werke sowie die Verwendung von Leichtmetalltüren. Bei einigen Viertelzügen verwendete das Raw auch neue Polster.

Bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges bildete die Baureihe 165.8, die äußerlich an den versenkt genieteten Wagenkästen erkennbar war, das



Blick von der ersten Etage auf die Reparaturhalle in Wannsee 1976. Die Halle bot einem Viertelzug Platz für größere Reparaturen. Rechts ist das Materiallager für die Großteile

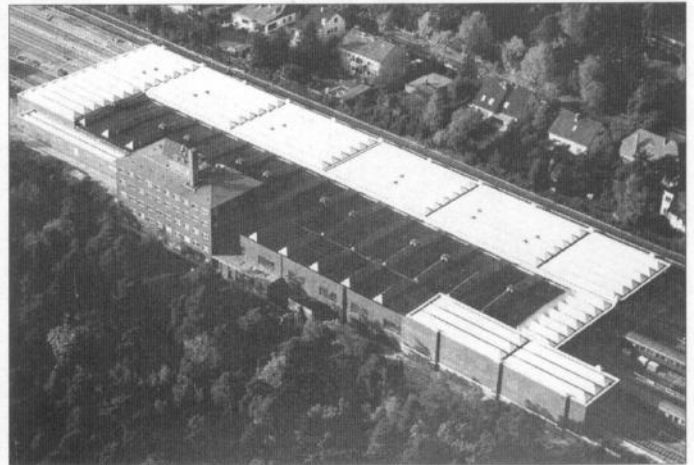


Vom Brückenstellwerk „Wsa“ entstand 1979 dieses Bild von den weiträumigen Anlagen des S-Bw Wannsee

Rückgrat im Fahrzeugpark des S-Bw Wannsee. Technisch wurden die neuesten Erkenntnisse berücksichtigt, wobei die Reichsbahn an zwei Viertelzügen weitere Versuche für Neuentwicklungen unternahm.

Für einen Schnellverkehr mit elektrischen Triebfahrzeugen auf den Fernbahngleisen zwischen Zehlendorf und dem Potsdamer Fernbahnhof ließ die DRG 18 Triebwagen der Baureihe 125 beschaffen. Die Abnahme und Erstbeheimatung der in drei Bauserien gelieferten Fahrzeugen erfolgte ausschließlich in Wannsee. Die zusammen mit der Baureihe 166 entwickelten Wagen fielen äußerlich bereits durch die geschweißten Wagenkästen und die abgerundete Kopfform auf. Fahrzeugtechnisch war natürlich die auf 120 km/h festgesetzte Höchstgeschwindigkeit bemerkenswert. Erreicht wurde diese Geschwindigkeit durch eine veränderte Anzapfung der Feldspulen bei voller Feldschwächung und einer Veränderung der Wendepolschaltung. Die Kohlebürsten wurden vergrößert und der Druck auf diese erhöht. Nach Erreichen der Überschaltstufe erhöhte sich der Fortschaltstrom auf 650 Ampere, wobei der ebenfalls neu entwickelte Stromwächter diesem Wert angepaßt werden mußte. Äußerlich konnten die Fahrzeuge der zweiten und dritten Serie von der Baureihe 166 nur durch einen zweiten weißen Zierstreifen unterhalb der Fenster unterschieden werden.

Mit der bevorstehenden Eröffnung der durchgehenden Nord-Süd-S-Bahn begannen im S-Bw Wannsee die Planungsarbeiten für eine Erweiterung der Anlagen. Der erste Entwurf vom 30. November 1937 sah eine Erhöhung der Abstellkapazität für zwölf Vollzüge vor. Gleichzeitig erwog man die Kehranlage Priesterweg durch einen Ersatz im S-Bw Wannsee und in der Papestraße aufzulösen. Die Kosten für die Erweiterungsarbeiten wurde im Juni 1938 auf 440 000 Reichsmark veranschlagt.



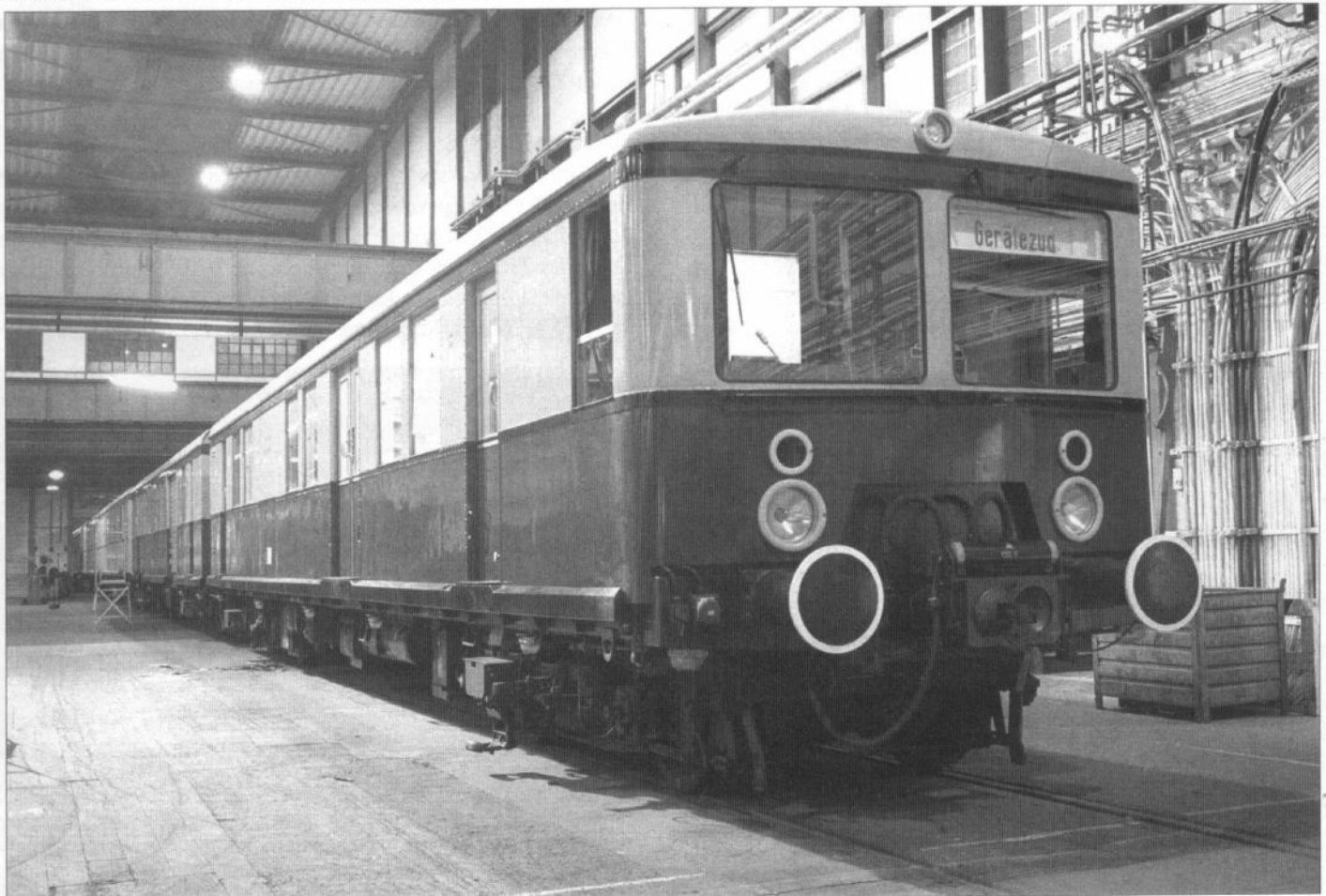
Die originalen und die angebauten Teile des Lokschuppens sind aus der Vogelperspektive gut zu erkennen. Die Wagenhalle wurde vorausschauend auf die Fahrzeuge der Baureihe 480 verlängert

Mit den Umbauarbeiten an der Triebwagenhalle und des Personentunnels beauftragte die Reichsbahn am 9. Juni 1938 die Firma Richter & Co. Der auf 22 045,80 Reichsmark bezifferte Kostenvoranschlag beinhaltete außerdem eine Arbeitsgrube im Gleis neben der Triebwagenhalle und die Tor-durchbrüche. Diese Arbeiten waren im Mai 1939 abgeschlossen. Für den, durch die Toreinbauten weggefallenden Abstellraum für Putzwolle und Lappen forderte das S-Bw Wannsee am 16. Mai 1939 Ersatz in Form eines seitlichen Werkstattanbaues. Die Planungsarbeiten wurde von der Bahnmeisterei 76 durchgeführt und wenig später genehmigt.

Am 13. September 1939 waren die Arbeiten an den sicherungstechnischen Anlagen soweit fortgeschritten, daß die Erweiterung des S-Bw Wannsee am 8. Oktober 1939 in Betrieb gehen konnte. Einen Tag später befuhr schließlich der erste Zug den nun durchgehenden Tunnel der Berliner Nord-Süd-S-Bahn. Die endgültige Abnahme der Anlagen durch das Reichsbahn Betriebsamt 7 zog sich jedoch noch, bedingt durch Restarbeiten und Arbeitskräftemangel infolge des Zweiten Weltkrieges, bis zum 3. Dezember 1940 hin.

Am 1. April 1941 beschäftigte das S-Bw Wannsee insgesamt 230 Mitarbeiter. Durch die Randlage des S-Bw in Berlin blieb dieses, bis auf Beschädigungen durch Granatsplitter am Verwaltungsgebäude, im Zweiten Weltkrieg unbeschädigt. Für die Fahrzeuge sah es zum Teil anders aus, wenn diese auf freier Strecke oder in fremden Bahnbetriebswerken den Bombenangriffen ausgesetzt waren. Fahrzeugverluste waren auch durch das Fluten des Nord-Süd-S-Bahntunnels zu beklagen. Trotzdem nahm das S-Bw Wannsee als erstes Bw den Betrieb wieder auf. Am 6. Juni 1945 verkehrte morgens der erste Zug von Zehlendorf nach Schöneberg und nachmittags wieder zurück. Am Folgetag konnte der Verkehr – wenn auch nur eingleisig – von Wannsee bis Großgörschenstraße erweitert und auf vier Zugpaare am Tag erhöht werden.

Im Raw Schöneeweide entstanden 1995 die beiden Hilfsgerätezüge 478 021/521 und 478 022/522, von denen der erste in Wannsee stationiert ist. Im Oktober 1997 weilte der 478 021/521 in der Schöneeweider Hauptwerkstatt



Der Aufbauwille wurde erschwert durch die einsetzenden Reparationsleistungen, denen das Gleis von Neubabelsberg nach Wannsee und die Stellwerksausrüstung vom Stellwerk „Wsw“ zum Opfer fielen.

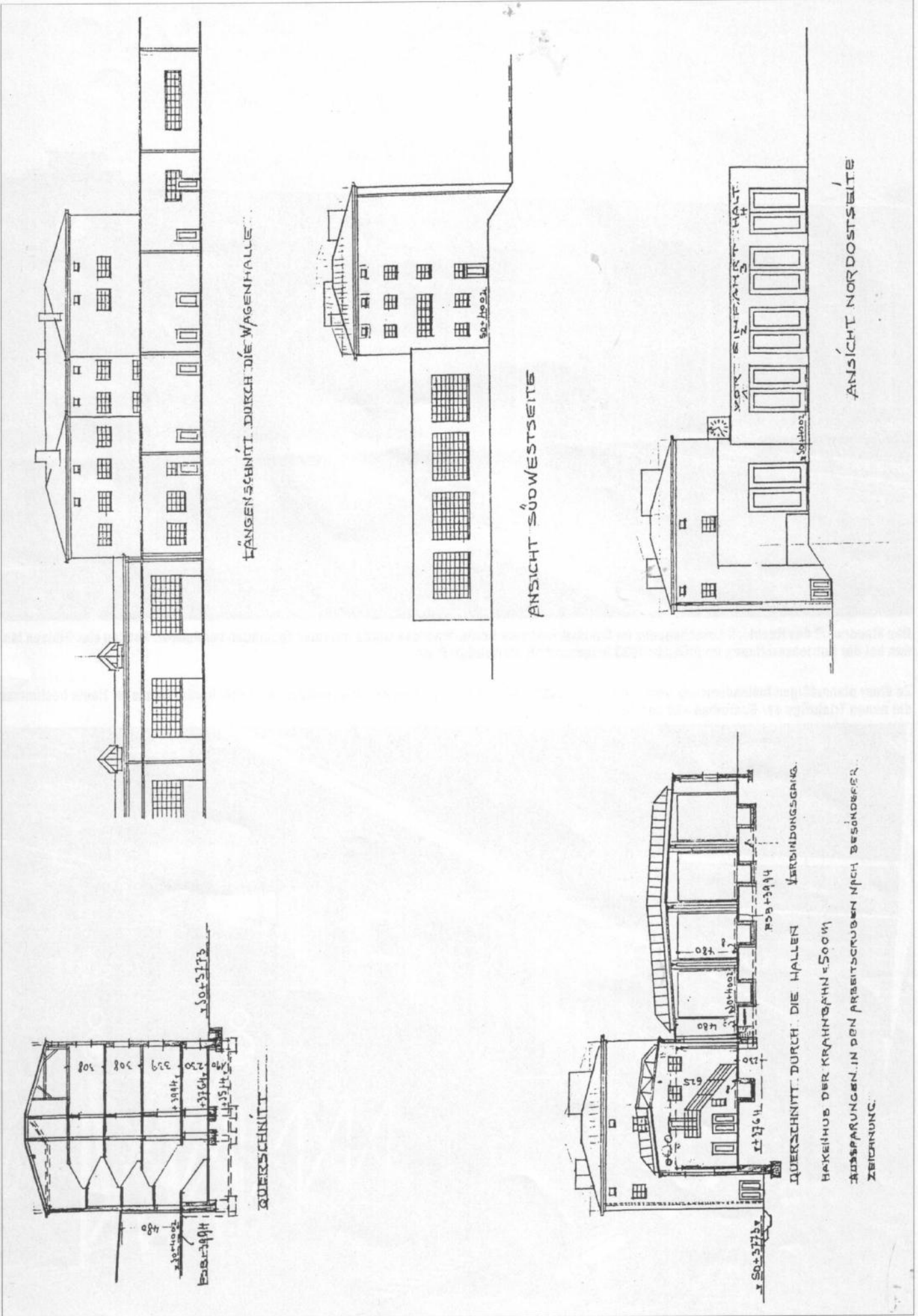
Nachkriegszeit und Mauerbau

Die Betriebsführung der Eisenbahnen in Berlin wurde gemäß des Viermächteabkommens nach dem Krieg der sowjetischen Besatzungsmacht übertragen. Nach Gründung der Deutschen Demokratischen Republik am 7. Oktober 1949 wurden diese Rechte an die Deutschen Reichsbahn (DR) der DDR weitergegeben, die jedoch keine Hoheitsrechte auf dem Territorium Westberlins besaß. Das S-Bw Wannsee lag zu diesem Zeitpunkt im amerikanischen Sektor, Konflikte kamen auf und endeten mit einem Streik im Jahr 1949, als die Mitarbeiter, die im Westteil der Stadt wohnten, in Mark der DDR entlohnt wurden.

Bedingt durch die Kriegseinflüsse waren ab 1945 auch Fahrzeuge der Baureihen 166 bis 169 im S-Bw Wannsee vorhanden. Während die Baureihe 168 nur abgestellt und 1947 wieder abgegeben wurde, kamen die Fahrzeuge der Baureihen 167 und 169 zum Einsatz. Die Baureihe 166 wurde wieder dem Bw Hundekehle zugewiesen, das ab 1957 dem S-Bahnbetriebswerk Wannsee als Einsatzstelle organisatorisch unterstellt war. In den sechziger Jahren kehrte die Baureihe 166 zum Teil wieder nach Wannsee zurück. Die Baureihe 125 wurde wegen des fehlenden Bedarfs an schnell fahrenden Zügen technisch der Baureihe 166 angepaßt.

Die wenigen Viertelzüge der Baureihe 167 verkehrten auf den von Wannsee zu stellenden Umläufen zwischen Potsdam und Erkner. Die Fahrzeuge blieben bis etwa 1961/62 im S-Bw Berlin-Wannsee beheimatet. Zu diesem Zeitpunkt verließen auch die Triebwagen der Baureihe 169 das Bahnbetriebswerk, da deren Haupteinsatzgebiet, die Strecke von Zehlen-

ZEICHNUNG: SLG. WALINOWSKI



Der erste Entwurf der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für das neue S-Bw in Berlin-Wannsee stammt vom 16. Juni 1932



Das Mauerwerk des Rechteck-Lokschuppens im Bahnbetriebswerk Berlin-Wannsee wurde mit roten Tonplatten verblendet. Auf den vier Gleisen fanden bei der Betriebseröffnung im Frühjahr 1933 insgesamt 16 Viertelzüge Platz

Zu einer planmäßigen Instandsetzung weilte am 21. Oktober 1997 der 476 461 in seiner heimatlichen Werkstatt Berlin-Wannsee. Heute bestimmen die neuen Triebzüge der Baureihen 480 und 481 das Bild

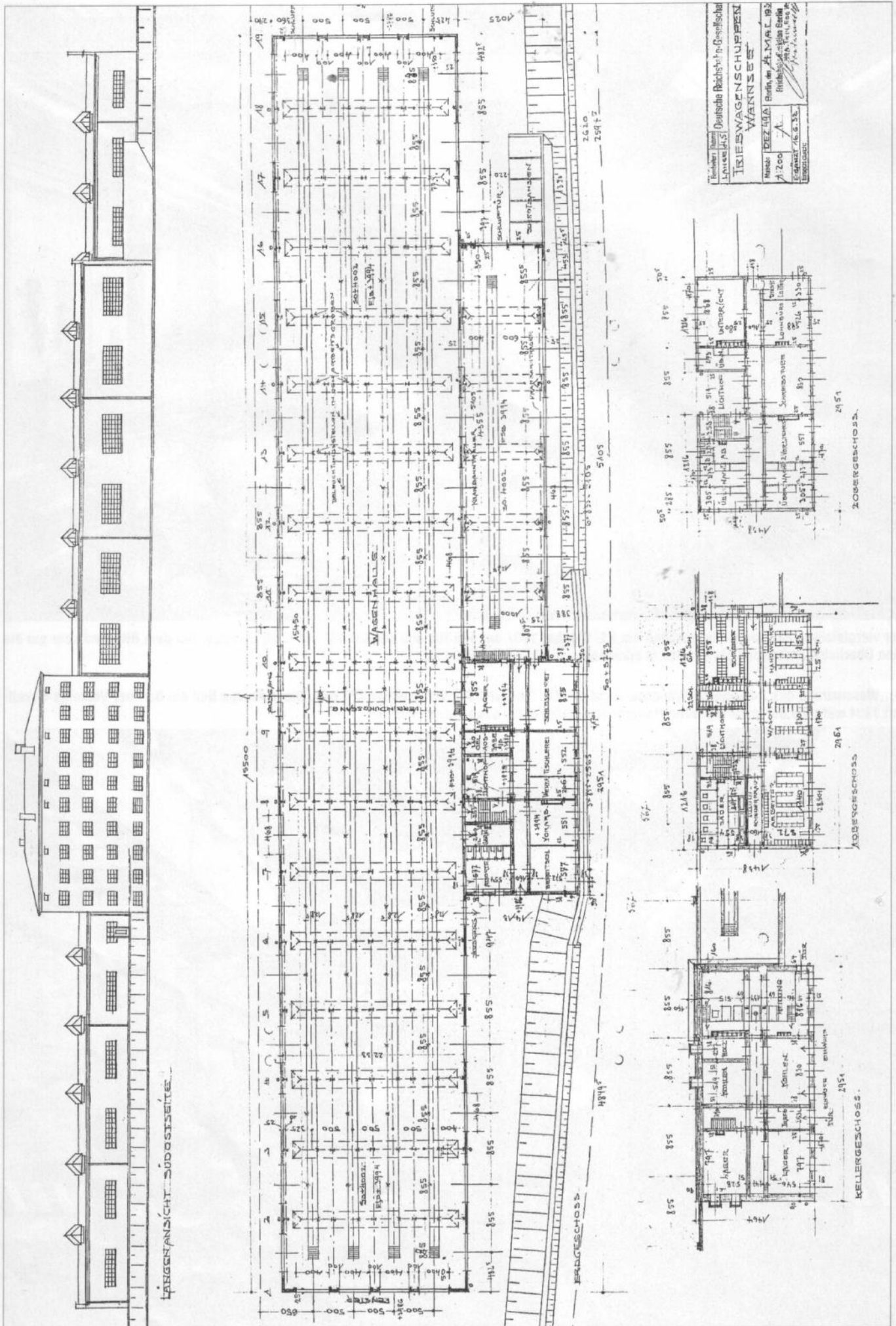




In der viergleisigen Fahrzeughalle warteten am 21. Oktober 1997 der 476 396 und der 480 032 auf neue Einsätze. Auf dem Bild sind sehr gut die großen Oberlichtaufsätze und die Fenster zu erkennen

In der Waschstraße des S-Bw Berlin-Wannsee stand am 21. Oktober 1997 der Triebzug 477 041. Diese Anlage ließ die Berliner Verkehrs-Gesellschaft 1984 während der grundlegenden Modernisierung der Betriebswerkstatt errichten





Diese Zeichnung zeigt die Seitenansicht und den Grundriß der viergleisigen Fahrzeughalle in Berlin-Wannsee aus dem ersten Entwurf

dorf nach Düppel, von den Steuerviertelzügen der Baureihe 165 übernommen werden konnte.

Mit dem Mauerbau am 13. August 1961 bildeten sich zwei unabhängige S-Bahnnetze in Berlin. Aus Protest rief bereits wenige Tage später der Deutsche Gewerkschaftsbund (DGB) zu einem Boykott der von Ostberlin verwalteten S-Bahn in Westberlin auf. Nach diesem Aufruf setzte ein rapider Verkehrsrückgang ein.

Das S-Bw Wannsee wurde bis zur Einführung eines Dienstpendelzuges von einem Teil seiner Belegschaft getrennt, da viele Mitarbeiter in Potsdam und Umgebung wohnten. Der Pendelzug, meist ein Dieseltriebwagen aus der Vorkriegszeit, führte durch ständige Verspätungen in den Anfangsjahren zu Unregelmäßigkeiten in der Dienstabwicklung und zur Verärgerung beim Triebfahrzeugpersonal.

Zwischen Potsdam Stadt und Griebnitzsee pendelte noch für wenige Wochen ein 4/4-Zug mit Personal aus Wannsee, bevor der elektrische Betrieb hier für die nächsten 41 Jahre eingestellt wurde. Im Jahr 1962 ließ die DR ihre Dienststellen in Westberlin analysieren, um sich personell der neuen Situation besser anzupassen. Insgesamt waren 415 Mitarbeiter Anfang 1962 in Wannsee beschäftigt.

Personalbestand des S-Bw Wannsee:

Dienstposten	Anzahl
Vorsteher	1
Triebfahrzeugführer	144
BPO- Sekretär	1
Triebfahrzeugschaffner	141
Planer	1
Wagenmeister	6
Kader	2
Gruppenleiter TU	1
Ökonom	1
Meister Tzf- Ausbesserung	3
Arbeitsschutz u. techn. Sicherheit	1
Bearbeiter Tzf- Unterhaltung	1
Arbeitsbeauftragter	1
Lagermeister	1
Instrukteur für Fahrtechnik	1
Werkstattschreiber	1
Dienstausteiler	2
Handwerker Tzf- Unterhaltung	37
Geräteverwalter	1
Betriebsarbeiter	2
Stenotypistin	1
Wagenreiniger	44
Bearbeiter Buchhaltung	2
Gruppenleiter TA	1
Kassierer	1
Handwerker für Bmt- Anlagen	3
Lohnbuchhalter	4
Bote	1
Lohnrechnungsprüfer	1
Kesselwärter	5
Gruppenleiter TB	1
Reinigungspersonal	2

Nach Abschluß der Umsetzungen von Eisenbahnern mit parteiklarer Linie und Wohnort Berlin Ost zum S-Bw Nordbahnhof wurde das Bild im S-Bw Wannsee und der Triebwagenhalle Hundekehle ausnahmslos von Westberliner Mitarbeitern bestimmt. Für die Leitung und Organisation blieb die Verwaltung der S-Bahn in Ostberlin und das Reichsbahnamt 4 in Westberlin verantwortlich. Möglichkeiten zur gewerkschaftlichen Organisation waren nur durch einen Beitritt zum Freien Deutschen Gewerkschaftsbund (FDGB) möglich, der ebenfalls seinen Sitz im Ostteil der Stadt hatte. Die Sozialistische Einheitspartei Westberlins (SEW) nutzte im S-Bw Wannsee

die Möglichkeit mit der Zeitung „Die Wahrheit“ für ihre sozialistischen Ziele zu werben. Eigens hierfür sollte Ende der siebziger Jahre eine Partei-schule in der Triebwagenhalle Hundekehle errichtet werden.

Ab Montag, dem 1. September 1969 begann mit der Einführung des Einmannbetriebes auf der Zuggruppe G (Zoologischer Garten/Westend – Köllnische Heide) der schrittweise Abbau der Triebwagenschaffner. Trotzdem verblieben bis 1980 noch drei und bis zur Übernahme durch die BVG ein Triebwagenschaffner im S-Bw Wannsee.

Talfahrt in den siebziger Jahren

Die siebziger Jahre begannen mit einem neuen, EDV-gerechten Nummernschema für die Triebfahrzeuge der Deutschen Reichsbahn. Das S-Bw Wannsee beheimatete fortan Triebwagen der Baureihen 275.0-8 (ex 165.0-6) und 276.0 (ex 166). Unter der Nummer 276.0 fuhren außer den umgebauten Fahrzeugen der ehemaligen BR 125 auch Fahrzeuge aus Peenemünde, die zwischen 1968 und 1982 in Wannsee beheimatet waren. Die Fahrzeuge der ehemaligen Baureihe 165.8, die nun unter der Bezeichnung 275.9 liefen, wurden bis auf Ausnahme des Beiwagens 275 974 Mitte der siebziger Jahre an die Einsatzstelle Bernau abgegeben.

Triebfahrzeugbestand des Bw Berlin-Wannsee am 31.12.1972

275 (EMB)	001	027	077	079	111	
	115	133	137	149	155	
	157	165	169	171	175	
	189	191	193	199	205	
	207	217	221	227	231	
275 (Paß Vz)	233	239	243	245	247	
	251	253	255	265	267	
	275	277	283	295	297	
	299	301				= 42
	613	635	659	681	693	
276.0	705	715	727	735	737	
	747	753	771	775		= 14
276.0 (EMB Vz)	065	067	069	077		= 4
	001	003	005	007	009	
276.0 (Paß Vz)	011	013	015	017	019	
	021	023	025	027	029	
	031	033	035	037	039	
	041	043	045	047	049	
	051	053	055	057	059	
	061	063				= 32
	079	081	083	085	087	
	089					= 6
	001 – 003 (gilt als 2 Vz)					= 2
						= 100

Am 20. Oktober 1971 wurde der im S-Bw Nordbahnhof stationierte Hilfsgerätewagen ausgemustert. Als Ersatz wurde ein dreiteiliger Gerätezug aus den Fahrzeugen der 275 843, 848 und 841 in Betrieb genommen. Diese Einheit war nur für das westliche Teilnetz bestimmt. Mit der neuen Fahrzeugnummer 278 001 – 003 wurde der Gerätezug aufgeteilt in einen Maschinen-, einen Geräte- und einen Mannschaftswagen. Nach dem Neubau des zweiteiligen Gerätezuges 478 021/521 musterte man diese Einheit erst am 13. Februar 1995 aus und verschrottete sie fünf Monate später.

Für den Einsatz des Gerätezuges auf Abschnitten ohne Stromversorgung und im Nord-Süd-S-Bahntunnel hielt das Bw Grunewald die Kleinlokomotive 100 418 mit einem Kleinlokfürer vor. Ab Oktober 1977 erhielt Wannsee mit der Diesellok 101 109 eine eigene Maschine, die bis zur Übernahme des S-Bw durch die BVG hier beheimatet war.

Ein weiteres Sonderfahrzeug wurde jeweils zu Beginn des Winters ab 1970 gebildet: ein Schneeräumzug. Ein Triebwagen der Baureihe 275, der mit



Der Hilfszug des Bw Wannsee, offiziell als „Gerätewagen“ bezeichnet, rangierte am 21. Oktober 1987 in seiner Heimatdienststelle

durchgehenden Steuerleitungen den Einmannzügen angepaßt war (sogenannte Paßviertelzüge), erhielt am Spitzen- und Schlußtriebwagen ein Weichenreinigungsgerät. Das Schneeräumgerät wurde am Kuppelkopfgehäuse der Scharfenbergkupplung angesetzt und von einer Spannvorrichtung mit zwei befestigten Düsen gehalten. In der Bedienungsanleitung heißt es weiterhin: „Zwei Hochdruckschläuche und ein Steuerluflhahn mit Entlüftung werden durch das linke Führerstandsseitenfenster in den Führerstand verlegt und am Vorstellblech des Meßklemmbrettes in Fahrschalternähe eingehängt. Bei geöffneten Stirnwandhahn und geschlossenem Steuerluflhahn im Führerstand wird die aus der Hauptluftbehälterleitung entnommene Druckluft durch das Bremsauslöseventil bis zu den Doppeldüsen geleitet und strömt ins Freie. Wird nun der Steuerluflhahn geöffnet, dann sperrt das Bremsauslöseventil die Druckluft ab und beendet den Abblasevorgang. Die Druckluft für die Handdüse mit dem 10 m langen Schlauch wird von einem Durchgangshahn gesperrt oder freigegeben und ist mit einer Schnellkupplung versehen. Zu beachten ist, daß die Stirnwandhähne am Spitzen- und Schlußtriebwagen nur zur Schneebeseitigung geöffnet werden dürfen.“

Über wie viele Jahre der Einsatz eines Schneezuges währte, sind bislang keine Informationen bekannt.

Im Jahr 1973 begannen die Planungen für eine zentrale Reinigung im S-Bw in Wannsee. Hier sollte die Außenreinigung der Berliner S-Bahnfahrzeuge aus dem westlichen Teilnetz zentralisiert werden. Die Waschanlage sollte parallel zur Triebwagenhallenwand nach dem Muster der Waschanlage im S-Bw Grünau installiert werden. Für deren Bedienung und der Unterbringung der Schalt- und Relaissschränke wurde das seit 1945 stillgelegte Stellwerk „Wsw“ vorgesehen. Die aus dem Jahr 1957 stammende halbmechanische Anlage in der Triebwagenhalle wäre dann überflüssig geworden. Aus Kostengründen – rund 910 000 DDR-Mark waren veranschlagt – unterblieb der Neubau. Die aus je vier Senkrecht- und Schrägbürsten bestehende Anlage wurde erst mit der Erweiterung 1985 ausgemustert.

Das Jahr 1974 brachte mit der Fußballweltmeisterschaft für das S-Bw Wannsee, wenn auch nur kurz, ansehnliche Verkehrsleistungen. Am 18. Juni



Alt und neu nebeneinander: 476 396 und 480 032 weilten im Herbst 1997 zwecks Reparatur in der Wagenhalle

1974 pendelten nachmittags acht Zügeinheiten zwischen Olympiastadion und Charlottenburg. Darüber hinaus wurden drei Vollzüge von Wannsee für Besucher aus Ostberlin gestellt. Diese verkehrten von Friedrichstraße zum Olympiastadion und verblieben dort bis zum Spielende. Da der Einsatz des vorhandenen Wagenparks bei weitem nicht ausreichte, erhielt das S-Bw Wannsee zwischen dem 11. und 14. Juni 1974 insgesamt 16 Paßwenzüge von den Betriebswerken Grünau und Friedrichsdorf zur Verstärkung. Darunter waren auch die ehemaligen Wannseebahnfahrzeuge 275 947, 949, 955, 957, 967 und 971. Am 2. Juni 1974 kamen abschließend nochmals vier zusätzlich Vollzüge des S-Bw Wannsee zum Einsatz. Weiterhin stand während der Fußballweltmeisterschaft ein ehemaliger Peenemünder Viertelzug als Sanitätszug auf dem Bahnhof Olympiastadion in Bereitschaft.

Mit einem Wagenpark von insgesamt 90 Viertelzügen und 291 Mitarbeitern ging das Bahnbetriebswerk auf die achtziger Jahre zu. Inzwischen war das Bw jedoch ein Sanierungsobjekt. Die Mängelliste wuchs ständig. Besonders oft meldeten die Eisenbahner Wassereinbrüche im Verwaltungsgebäude und der Triebwagenhalle durch defektes Mauerwerk, schadhafte Dachabschlüsse und Fallrohre sowie fehlende Isolation.

Triebfahrzeugbestand des Bw Berlin-Wannsee am 01.11.1979

275 (EMB VZ)	001	003	007	009	013		
	039	051	059	063	077		
	079	081	089	111	115		
	119	125	129	133	137		
	139	145	155	157	163		
	165	169	179	183	185		
	191	195	199	205	209		
	223	227	233	243	247		
	249	251	267	275	277		
	289	295	297	299	301	= 50	
	275 (Paß Vz)	613	615	659	693	709	
		735	747	753	771		= 9
	276.0	069	071	075	077		= 4
276.0 (EMB Vz)	001	005	009	011	017		
	021	025	027	029	031		
	033	035	041	043	049		
	051	053	057	061		= 19	
278	001 – 003 (gilt als 2 Vz)					= 2	
						= 84	

Am 29. Januar 1979 trat für die 154 Triebwagenführer und drei Triebwagenschaffner ein neuer Dienstplan in Kraft. Was zu diesem Zeitpunkt niemand wußte – es sollte der letzte „große“ Dienstplan sein. Für 158 Umlauf-tage ausgelegt, bediente er die Strecken Staaken/Spandau West – Friedrichstraße, Wannsee – Anhalter Bahnhof, Beusselstraße – Gartenfeld, Sonnenallee/Köllnische Heide – Gesundbrunnen, Beusselstraße – Jungfernheide – Spandau West und Zehlendorf – Düppel. Dieser Umlauf nahm sein Ende in einem Arbeitskampf, der der Berliner S-Bahn in Westberlin und ihren Mitarbeitern einen ungewissen Start in die achtziger Jahre bereitete.

Nachdem am 15. Januar 1980 insgesamt 77 Eisenbahnern in Westberlin gekündigt wurde, machte sich eine Verunsicherung unter den rund 3 500 Eisenbahnern breit. Ein offener Brief aus der seit 1979 dem S-Bw Wannsee unterstellten Triebwagenhalle Papestraße blieb von der Rbd Berlin unbeantwortet. Darauf reichten etwa 700 Mitarbeiter von sich aus die Kündigung ein. Das meist hochqualifizierte Fachpersonal hinterließ dadurch eine empfindliche Lücke. Neue Mitarbeiter wurden allerdings seit 1979 nicht mehr eingestellt, so daß der Bedarf nur mit Überstunden abgedeckt werden konnte. Zur „Beruhigung“ zahlte die DR deshalb ab 11. September 1980 eine Lohnerhöhung von 80 DM und teilweise eine Stellenzulage in Höhe von 40 DM. Doch Fahrplaneinschränkungen und insbesondere der Wegfall der Nachtzuschläge ab 28. September 1980 ließen die Lohnerhöhungen wieder zerfallen. Der Unmut über diese Politik beachte dann am 17. September 1980 ein Streik zum Ausdruck. Er erinnerte Berlin wieder unmißverständlich an die Wunden des kalten Krieges. Für das S-Bw Wannsee blieb der Arbeitskampf nicht ohne Folgen: Zwei Eisenbahner wurden bereits am Abend des 17. September vom Leiter der Dienststelle auf dem Bahnhof Westkreuz entlassen, um Kollegen abzuschrecken. Noch am selben Abend wurden in der Triebwagenhalle Papestraße der Forderungskatalog erstellt und das zentrale Streikkomitee gegründet, dem drei Vertreter des S-Bw Wannsee angehörten. Am Folgetag überwachten zwei Vertreter des Komitees das Geschehen in Wannsee und Papestraße.

Seitens der DDR ging man nicht auf die Forderungen ein, sondern verurteilte die Aktionen als Sabotage und Provokationen. Eine Lösung der Probleme war in dieser Situation nur mit Hilfe der Alliierten zu erreichen. Der Streik ging am 23. September 1980 ergebnislos zu Ende. Die Konsequenz war, wem noch nicht gekündigt wurde, der ging nun von selbst. An einen Zugbetriebes im normalen Umfang war jetzt nicht mehr zu denken.



Am 21. Oktober 1997 fuhr die 477 041 in die Waschstraße im S-Bw Wannsee

Die Reichsbahn schloß die Triebwagenhallen Papestraße und Hundekehle und legte einen Großteil der Strecken still.

Die Leistungen des S-Bw Wannsee verteilten sich fortan nur noch auf die Strecken Friedrichstraße – Wannsee, Frohnau – Lichtenrade sowie Heiligensee – Lichtenfelde Süd. An Triebfahrzeugen stellte das S-Bw nur noch vier Halbzüge zwischen Friedrichstraße und Wannsee, sowie den Reservezug in Wannsee. Der überzählige Wagenpark konnte somit an das östliche Teilnetz abgegeben werden. Während im Herbst 1980 das Bahnbetriebswerk Berlin-Wannsee noch 77 Viertelzüge und in der Triebwagenhalle Papestraße 53 Viertelzüge beheimatete, waren es Ende 1981 nur noch insgesamt 74 Viertelzüge, die nun alle zu Wannsee gehörten. Der Bestand verteilte sich dabei auf 68 Viertelzüge der Baureihe 275 und sechs Viertelzüge der Baureihe 276.0.

Triebfahrzeugbestand des Bw Berlin-Wannsee am 01.12.1982

275 (EMB Vz)	031	061	185	223	299	= 6
	301					
275 (EMB Vz)	311	313	315	317	319	= 67
	335	339	343	351	353	
	355	357	363	365	375	
	377	379	381	385	387	
	391	397	407	411	413	
	415	417	421	429	431	
	435	449	459	475	487	
	491	495	501	505	513	
	517	519	521	525	531	
	533	535	539	541	543	
	551	557	559	561	563	
	565	571	573	577	583	
	589	591	593	597	599	
275 (Paß Vz)	601	605				= 6
	613	659	695	733	747	= 2
276.0	069	075	0			= 2
276.0 (EMB Vz)	031	035				= 2
278	001 – 003 (gilt als 2 Vz)					= 2
						= 85

Nach dem Streik nahm sich die Politik Thema „Berliner S-Bahn“ an und nutzte es im Wahlkampf für das Abgeordnetenhaus. Doch erst die Mitteilung der Deutschen Reichsbahn, im Herbst 1983 den Betrieb endgültig einzustellen, brachte die Verhandlungen in Gang. Am 23. Dezember 1983 einigten sich Senat und DR schließlich. Als neuer Betriebsführer wurde ab den 9. Januar 1984 die BVG vorgesehen. Die Bahnanlagen und Fahrzeuge blieben jedoch weiterhin in Besitz des von den Alliierten verwalteten ehemaligen Reichsbahnvermögens.

Übernahme durch die BVG

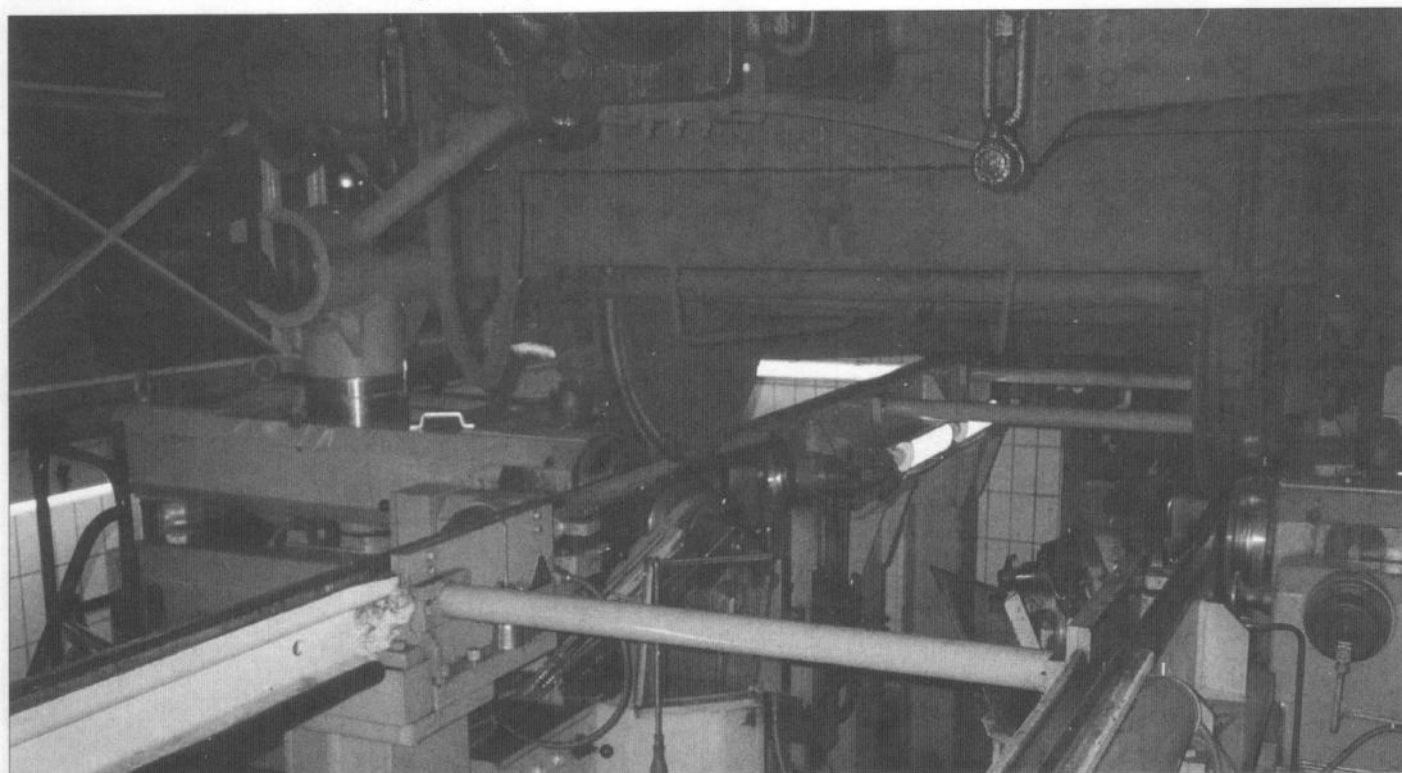
Der BVG wurde mit dem Fachbereich Fahrzeuge-Werkstätten-Bahnen (FWB) erstmals am 28. Dezember 1983 die Möglichkeit einer Besichtigung der Fahrzeuge und Anlagen gegeben. Der Wagenpark teilte sich in 95 Einmannbetrieb (EMB) Viertelzüge, 20 dem EMB angepaßte Viertelzüge, zwei Werkstattviertelzüge und einen Hilfsgerätzug auf. Arbeitsfahrzeuge wurden keine weiteren übernommen, so daß die BVG vier Diesellokomotiven, zwei Rottenkraftwagen und zwei diesel-elektrische Loks zum Teil gebraucht einkaufte und diese auf die S-Bw Wannsee und der neu errichteten Bahnmeisterei Zehlendorf aufteilte. In der S-Bahnbetriebswerkstatt Wannsee, so die neue Bezeichnung, wurden folgende Wartungsfristen für die Unterhaltung der Fahrzeuge übernommen:

Wartungsfristen der S-Bahn

F0	= 2 Tage
F1	5 000 km = ca 18 Tage
F2	10 000 km = ca 37 Tage
F3	20 000 km = ca 73 Tage
F4	60 000 km = ca 219 Tage

Dabei wurde jedoch bei jeder höheren Fristuntersuchung mit der Zählung der niedrigeren Untersuchungen neu begonnen. Zusammen mit Durchsichten, Zwischenbremsuntersuchungen und Bedarfsausbesserungen wurde eine Kapazitätsgrenze von 18,6 Millionen Kilometern im Jahr ermittelt. Das ist mit ein Grund, weshalb die BVG vorerst nur auf wenigen Teilstrecken den Betrieb durchführen konnte, denn bereits 1984 wurde eine Laufleistung von

Bis zum Bau der Betriebswerkstatt Grünau gab es lediglich in Wannsee eine Unterflur-Radsatzdrehbank, die 1985 installiert wurde



9,5 Millionen Kilometern erreicht. Außerdem begann die Waggon Union in Reinickendorf mit der Aufarbeitung der Baureihe 275. Mit der Wiederinbetriebnahme der Wannesebahn am 1. Februar 1985 hatte das S-Bw Wannsee seine Kapazitätsgrenze erreicht. Zu allen Unglück fielen kurze Zeit später, ausgelöst durch die Unzufriedenheit in der Winterwartung, zahlreiche Fahrzeuge durch Flugschnee in den Fahrmotoren aus. Die Folge war der

war nun dringend notwendig, zumal die Triebwagenhalle Hundekehle wegen des schlechten Zustandes und die Triebwagenhalle Papestraße durch die Lage am stillgelegten S-Bahnring ausschieden.

Die öffentliche Ausschreibung der Baumaßnahmen stieß bei den Bewohnern in der Bismarckstraße durch die entstehende Lärmbelästigung auf Kritik. Die Klagen seitens der Anwohner wurden aber Anfang Oktober 1984 vom Oberverwaltungsgericht abgewiesen.

Große Investitionen

Die baulichen Veränderungen umfaßten die Modernisierung des Verwaltungsgebäudes, die Umgestaltung der Gleisanlagen, die Erweiterung der Triebwagenhalle durch einen Hallenanbau mit drei Gleisen und die Verlängerung des Reparaturgleises auf Halbzuglänge mit einer neuen Kran- und Hebeanlage. Die Schuppentore wurden dabei durch Rolltore ersetzt. Ferner erhielt die Triebwagenhalle eine Unterflurradsatzdrehbank und einen Waschtrakt. In der Planung wurden dabei auch Neubaufahrzeuge berücksichtigt. Für Meßfahrten und die Ver- und Entsorgung der Betriebswerkstatt reaktivierte die BVG das Streckengleis Wannsee-Potsdam bis Kohlhasenbrück und richtete dort einen Umschlagplatz zur Straße ein.

Die sich auf 61,9 Millionen DM belaufenden Umbauarbeiten wurden zum 15. Dezember 1987 abgeschlossen. Anschließend gingen die neuen Anlagen in Betrieb. Die umgestaltete Betriebswerkstatt wurde beim Bundesbauwettbewerb mit einer Silbermedaille prämiert. Während der Betriebsführung durch die BVG wurde das Fahrpersonal aus der Betriebswerkstatt ausgegliedert, so daß die Angestelltenzahl im Bw sank. Mit 50 Arbeitern und 11 Angestellten am 9. Januar 1984 erhöhte sich der Personalbedarf bis 1987 auf 123 Arbeiter und 18 Angestellte und blieb anschließend weitgehend konstant. Zusätzlich wurden 16 Arbeiter für die Aufarbeitung der Baureihe 275 beschäftigt.

Als Ersatz für die veralteten Triebwagen beauftragte die BVG die Waggon Union in Berlin mit der Entwicklung der Baureihe 480. Die Arbeiten dazu unterstützte finanziell auch das Bundesforschungsmisterium. Am 22. Oktober 1986 stellte Waggon Union in Berlin das Baumuster des 480 vor. Der Doppel-Triebwagen besitzt Drehstrom-Motoren und Computer für die Antriebssteuerung. Nach ausführlichen Versuchen mit den vier Prototypen

Triebfahrzeugbestand des Bw Berlin-Wannsee am 09.01.1984

275(EMB Vz)	003	021	031	037	045	
	053	059	061	081	083	
	085	095	109	115	137	
	155	169	171	199	223	
	227	233	245	247	251	
	255	257	265	289		= 29
275 (EMB Vz)	311	313	315	317	319	
	333	335	339	343	351	
	353	355	357	363	365	
	377	381	385	387	391	
	397	407	411	413	415	
	417	419	421	429	431	
	435	449	459	475	487	
	491	495	501	505	513	
	517	519	521	525	531	
	533	535	539	541	543	
	551	557	559	561	563	
	565	573	583	587	589	
	591	593	597	599	601	
	606				= 66	
275 (Paß Vz)	625	633*	641*	651*	655	
	675*	683*	685	695*	699*	
	701*	719*	729*	733	735*	
	737	747	753	767*	805	= 20
278	001 – 003 (gilt als 2 Vz)					
	109 (Gerätezug)					
	111 (Materialzug)					= 4
						= 119

*1986/87 wurden bei der Waggon Union die Beiwagen wieder zu Steuerwagen umgebaut

Einsatz abgestellter Paßviertelzüge im Zweimannbetrieb, um den Betrieb aufrecht zu erhalten. Eine Erweiterung der Anlagen in der S-Bw Wannsee



Das unter Denkmalschutz stehende elektromechanische Stellwerk ist das Tor zum S-Bw Wannsee. Im August 1993 rollt ein Tauschzug aus Fahrzeugen der Baureihe 275 in die Dienststelle



Für den Arbeitszugdienst und für Havariefälle im Nord-Süd-Tunnel beschaffte die BVG 1989 zwei Zweisystem-Loks von Gmeinder und stationierte sie in Wannsee. Die S-Bahn Berlin GmbH übernahm die Maschinen und reichte sie als 478 001 und 002 in ihren Fahrzeugpark ein

Als Sonderfahrzeuge für die Betriebswerkstatt Wannsee und die Bahnmeisterei Berlin-Zehlendorf kaufte die BVG insgesamt vier dreiachsige Dieselloks vom Typ R40C (hinten) und eine zweiachsige Maschine vom Typ RC24B

