

# Die Friedhofsbahn

## Die Geschichte der vergessenen S-Bahn von Wannsee nach Stahnsdorf

Eine S-Bahn-Linie, die ebenfalls 1961 dem Mauerbau zum Opfer fiel, ist der Abzweig von Berlin - Wannsee nach Stahnsdorf (zwischen Potsdam und Teltow). Diese nur 4,5 km lange, im Volksmund auch Friedhofsbahn genannte, ist unmittelbar verbunden mit dem Südwest-Kirchhof in Stahnsdorf. Nach der Jahrhundertwende sollte er eine große Begräbnisstätte für die Berliner Bezirke Charlottenburg und Schöneberg werden, denn wie in anderen großen Städten, wollte man die Friedhöfe an die Peripherien verlegen. Da die Kirchen für diese Dinge zuständig waren, wurde in diesem Falle die evangelische Kirche in Berlin damit beauf-

nicht lohne, griff der Berliner Stadt-synodalverband, der kirchliche Träger, noch einmal tief in Tasche und finanzierte mit 3 Mill. Goldmark den Bau der S-Bahn-Strecke nach Stahnsdorf!

Ein einmaliges Paradebeispiel für eine Investition vor über 80 Jahren! Welche Investoren von Gewerbeflächen im Grünen würden heute so etwas noch machen? Von der Bahn AG ganz zu schweigen! Aber es war damals keine Fehlinvestition: am 2. Juni 1913 konnten die Berliner von Wannsee durch den Düppeler Forst nach Stahnsdorf fahren. Nachdem der Zug in Dreilinden (nach dem Mauerbau leider nur als sogenannter Kon-

Kriegstoten beider Weltkriege, einschließlich englische und italienische Soldaten, die in Stahnsdorf ihre letzte Ruhe gefunden haben.

Die S-Bahn wurde nicht nur wegen des Friedhofs angenommen, obwohl sich nun in seiner unmittelbaren Umgebung entsprechende Gewerbe ansiedelten: Steinmetze, Gaststätten, Blumenläden.

Für viele Bewohner aus der Umgebung war diese Bahn eine ideale Verbindung nach Berlin, zu Hauptverkehrszeiten konnte man ohne Umsteigen bis zur Stadtmitte fahren.

Diese Eisenbahnstrecke erfüllte außerdem eine ganz naheliegende Funktion: in speziellen Waggons



Brücke über den Teltow-Kanal, Probelauf mit 3 Lokomotiven im Jahre 1913

tragt. Was sie auch gerne tat, denn im Gegensatz zu heute hätte sie noch Geld: so viel, daß ein 200 Hektar großes Waldgelände bei Stahnsdorf erworben werden konnte und heute ein Musterbeispiel an gärtnerischer Gestaltung, einschließlich Gebäuden, Wegenetz und Wasserversorgung darstellt. Den Berlinern sollte schließlich ihre außerhalb der Stadt gelegene Begräbnisstätte schmuckhaft gemacht werden.

1909 eröffnet, kamen sie aber trotzdem ungern heraus, Stahnsdorf war zu damaligen Zeiten einfach schlecht erreichbar.

Da der Bau einer Eisenbahn nach Meinung der Reichsbahn sich noch

trollpunkt bekannt geworden) hielt, überquerte er den kurz vorher erbauten Teltowkanal und man war in sieben (7) Minuten am Ziel. Und nun kamen die Berliner und fanden eine der schönsten Begräbnisstätten Europas vor. Nach dem 1. Weltkrieg war es so gar "in" sich in Stahnsdorf beisetzen zu lassen, so daß man unter den über 100.000 Toten auch viele Gräber von Berühmtheiten des Berlins aus der 1. Hälfte unseres Jahrhunderts heute aufsuchen kann. Genannt seien nur Zille, Siemens, Corinth, Tauth, Humperdinck, Langenscheidt, Ullstein, Hannussen und viele andere mehr. Nicht ungenannt bleiben sollen die vielen

wurden die Toten zum Friedhof gebracht. Da das bald kein Geheimnis mehr war, nannten die Berliner diese S-Bahn auch "Leichenbahn".

Nach 1945 finanzierte die Kirche die Reparatur der gesprengten Brücke über den Teltowkanal. Der Bahnhof Dreilinden wurde zur Kontrollstation in den "Westsektor". Westberliner durften zu ihren Grübern nur noch zweimal im Jahr mit Genehmigungen fahren. In der Nacht vom 12. zum 13. August 1961 kam auch das Aus für die Friedhofsbahn. Es wurde viel demontiert und zugeschüttet und als "Krönung" wurde 1976 das schöne Stahnsdorfer Bahnhofsgebäude