

■ Titelthema Ostkreuz

## Vom Rostkreuz zum Lostkreuz

aus SIGNAL 06/2015 (Dezember 2015/Januar 2016), Seite 5-8 (Artikel-Nr: 10003904)  
Jan Gympel

**Mit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 begann ein neues Kapitel in der Geschichte des Berliner Bahnhofs Ostkreuz: Der erste von drei geplanten Regionalbahnsteigen ging in Betrieb. Das neue Aussehen der Station, die seit bald zehn Jahren um- oder vielmehr neu gebaut wird, ist allmählich erkennbar. Und wie bei so vielem in Berlin gilt auch bei diesem Bahnhof, der zu den berühmtesten der Stadt gehört: Die Geschichte und die Eigenarten und Eigenartigkeiten verschwinden, übrig bleibt der Mythos.**

Berlin besitzt einige Bahnhöfe, die überregionale Berühmtheit genießen: Zoo, Friedrichstraße oder Anhalter Bahnhof. Es gibt an der Spree sogar prominente Stationen, deren Namen - zumindest von Einheimischen und Eingeweihten - in einer speziellen Weise ausgesprochen werden: Den Hochbahnhof Gleisdreieck unterscheidet eben von einem x-beliebigen Gleisdreieck nicht nur, dass es hier ein solches gar nicht mehr gibt, sondern auch, dass die Berliner an Stelle des »Gleis« das »dreieck« im Namen betonen, was dann wie »Gleis Dreieck« klingt. Ähnlich verhält es sich bei der U-Bahn-Station Stadtmitte: »Stadt Mitte«.

Alle diese prominenten Bezeichnungen beziehen sich jedoch auf etwas, das schon vor der Errichtung des jeweiligen Bahnhofs vorhanden war und diesem seinen Namen gab.

Ein wenig anders liegt die Sache bei Ostkreuz. Natürlich ist auch diese Benennung nicht völlig aus der Luft gegriffen, sondern die Kreuzung der in die Stadtbahn mündenden Strecken mit der Ringbahn stand dafür Pate. Aber es war keineswegs unausweichlich, in dieser Begegnung von Bahntrassen ein Ostkreuz zu erkennen. Bezeichnenderweise dauerte es nach der Einrichtung des ersten Teils dieses Bahnhofs anno 1882 mehr als fünfzig Jahre, bis die Station ihren heute so berühmten Namen erhielt.

Man mag einwenden, dass sich dort zunächst auch kaum etwas kreuzte, da die Nahverkehrszüge gemeinhin nur den Nord- oder den Südring befuhren, jeweils verbunden mit der Stadtbahn. Doch auch nach der Eröffnung der Perrons am Übergang von Stadtbahn und Vorortstrecken sowie des über diesen thronenden, Nord- und Südring miteinander verbindenden Bahnsteigs sollten noch ziemlich genau drei Dekaden vergehen, bis die Bezeichnung Ostkreuz im Frühjahr des unseligen Jahres 1933 eingeführt wurde.

### Westkreuz ist älter - zumindest vom Namen her

Wenig bekannt ist, dass der Name Westkreuz über ein Jahr älter ist. Allerdings trug auch das Pendant zum Ostkreuz, obwohl diese Station erst 1928 eröffnet worden ist, ihn nicht von Anfang an, sondern hieß zunächst Ausstellung.

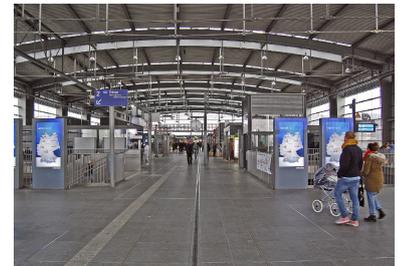
Den Kreuzungen von Stadt- und Ringbahn griffige Bezeichnungen zu geben, erscheint als typisches Produkt des Modernitäts- und Beschleunigungsrausches der Weimarer Zeit, ähnlich den damals entstandenen Kürzeln U-Bahn und S-Bahn. Miteinander



Historische Erinnerungsstücke auf dem neuen Bahnsteig D: Rekonstruiertes Aufsichtshaus und wiederverwendete Dachstützen. Im Hintergrund der Rest der Nordringkurve. (Foto: Jan Gympel)



Wie eine riesige, klobige Truhe, die jeden Moment auf die unter ihr liegende Stadtbahntrasse zu plumpsen droht: Die neue Ringbahnhalle im Eröffnungsjahr 2012. (Foto: Jan Gympel)



Volgerümpelt statt übersichtlich: Das Innere der neuen Ringbahnhalle. Auf diesem Bild befinden sich mehrere Abgänge. Versuchen Sie mal, sie zu finden! (Foto: Jan Gympel)



Die Fastfoodfiliale am Nordende des neuen Ringbahnsteigs steht zuweilen im Regen. (Foto: Jan Gympel)



Blick über den neuen Bahnsteig D auf die Ringbahnhalle. Auf der noch freien Fläche im Vordergrund soll das Treppenhaus zur nachgebauten Fußgängerbrücke errichtet werden. (Foto: Jan Gympel)



Selten in Berlin: ein aufwärts führendes Rolltreppenpaar auf Bahnsteig D. (Foto: Marc Heller)

gemein haben Westkreuz, Ostkreuz und die neue Station Südkreuz, die an Stelle des Bahnhofs Papestraße entstand und ihren Namen 2006 erhielt, dass ihre Bedeutung für den Umsteigeverkehr ungleich größer ist als für den Zu- und Abgang von Fahrgästen. Schließlich liegen alle drei Bahnhöfe in Gegenden, die - vorsichtig formuliert - nicht besonders aufregend sind.

Ganz anders verhält es sich offenkundig mit dem Treiben auf der Station Ostkreuz und mit deren Image. Schon 1953 erschien Erich Wildbergers Berlin-Roman »Ring über Ostkreuz«. 1990 gründete sich die Photoagentur Ostkreuz, 2004 die Rockband Ostkreuz (ja, mit T). 2006 entstand mit »18.15 Uhr ab Ostkreuz« eine trashige Parodie auf die Miss-Marple-Filme der 1960er Jahre. In Michael Kliers Spielfilm »Ostkreuz«, der 1991 schilderte, wie eine entwurzelte Halbwüchsige sich kurz nach der Wiedervereinigung in ihrem Leben und in Berlin zurechtzufinden versucht, tauchte der namensgebende Bahnhof gar nicht auf - der Filmtitel war eher metaphorisch zu verstehen. Ob die Station auch so berühmt geworden wäre, wenn sie die Bezeichnung Stralau-Rummelsburg behalten hätte?

Schon zu DDR-Zeiten war Ostkreuz etwas Besonderes, und das, obwohl der Osten doch offiziell nie Osten sein wollte, Ost-Berlin erst »demokratischer Sektor«, dann »Hauptstadt der DDR« genannt werden sollte, und zur 750-Jahr-Feier Berlins auch noch der Ostbahnhof umetikettiert wurde zum Hauptbahnhof (der er nie war). Eine Umbenennung von Ostkreuz in Hauptkreuz stand dagegen wohl nie zur Debatte.

Dabei trafen hier nach dem Mauerbau alle Ost-Berliner S-Bahn-Linien aufeinander (der »nicht-elektrische S-Bahn-Verkehr« natürlich nicht mitgerechnet), lag die Station auch geographisch im Zentrum des östlichen Rumpfnetzes und bot mit ihren bis 1966 sechs, danach immerhin noch vier Bahnsteigen ein so lebendiges Bild von Geschiebe, Gedränge und regem Zugverkehr, wie man es in diesem Umfang nur an wenigen Orten der Halbstadt erleben konnte. Nicht von ungefähr wurde Ostkreuz immer wieder gern mit Film-, Fernseh- und Photokameras aufgesucht, wenn es galt, quirliges Großstadttreiben einzufangen oder ins Bild zu setzen.

### **Unmögliches und Seltsames**

Wie der Bahnhof angelegt war und in welchem Zustand er sich darbot, war zudem reizvoll - auch wenn Nutzer darauf wohl eher gereizt reagierten. Wobei das Spiel »Auf welchem Bahnsteig kommt denn jetzt der nächste Zug Richtung Warschauer Straße?« noch das geringste Übel gewesen sein dürfte. (Seit über die Ostbahn auch Züge von Ahrensfelde und Wartenberg verkehrten, versprach es ohnehin mehr Erfolg, auf den Bahnsteig D zu setzen.)

In vieler Hinsicht war die Anlage ein Unding: Die - in der unteren Hälfte zudem nur einläufigen - Treppen zur Ringbahn waren für das Fahrgastaufkommen zu schmal, und erst recht war es der Ringbahnsteig, der lediglich durch ein Dach geschützt die Station bekrönte, so dass die Reisenden Wind und Wetter nahezu schutzlos ausgesetzt waren. (Immerhin ein wenig besser ergeht es heute den Nutzern des neben der ebenfalls neuen Ringbahnhalle gelegenen Regionalbahnsteigs, dessen ursprünglich geplante Halle eingespart wurde.) Völlig offen lag ein Teil jener Fußgängerbrücke, die die Verbindung zwischen den Zugängen an der Sonntagstraße und am Markgrafendamm sowie den beiden Stadtbahnsteigen herstellte.

Wie diese Konstruktion zusammengeflochten worden war, stellte wohl den sichtbarsten der nur notdürftig beseitigten Kriegsschäden dar. Immer wieder wurde am Ostkreuz bloß das Nötigste repariert - nicht zuletzt, weil immer wieder die gründliche Sanierung, der ganz große Umbau kommen sollte. Der dann ebenso regelmäßig aufgeschoben wurde. Welch finanzieller, technischer und organisatorischer Kraftakt er ist, sieht man seit Jahren: Die seit 2006, offiziell seit 2007 laufenden Arbeiten werden am Ende mehr als eine Dekade in Anspruch genommen haben.

Am »Rostkreuz«, wie es nicht zu Unrecht genannt wurde, gab es aber noch manch Eigentümliches und Bemerkenswertes mehr: Etwa den Bahnsteig D, der sich nach Westen hin seltsam verbreiterte - so sehr, dass sich sogar das Dach in zwei Hälften aufspaltete, die an den Bahnsteigkanten entlangliefen, derweil das Aufsichtshäuschen buchstäblich im Regen stand. Nur Ortskenner wussten, dass diese Anordnung der Gleise notwendig war, um den Bahnsteigen A und B und vor allem westlich der Station der Rampe zwischen Ring- und Stadtbahn Platz zu bieten.

Für den unbedarften Benutzer dieser Station konnte dies auch deshalb im Dunkeln bleiben, weil der Bahnsteig A, bereits auf Ringbahnhöhe, etwas im Abseits lag: Ein eigenartiges, als »Keilbahnsteig« zumindest im Berliner Raum wohl auch einzigartiges Gebilde, nach Westen hin gerade, nach Osten hin auseinanderstrebend, an dem die von Treptower Park kommenden und nach Frankfurter Allee fahrenden Züge teilweise in der Kurve hielten (»Beachten Sie die Lücke zwischen Zug und Bahnsteig!«).

Praktischerweise verkehrten die S-Bahnen von und nach Erkner am mit E bezeichneten (und ziemlich schmalen) Perron. Der Ringbahnsteig trug den Buchstaben F. Und wo waren B und C? Noch so eine Schrulle: Die so gekennzeichneten Seitenbahnsteige waren 1966 geschlossen und später abgerissen worden. Beiderseits des Perrons A gelegen, sollen sie - eine weitere Umständlichkeit - nur von ihm aus zu erreichen gewesen sein.

## **Historische Erinnerungsstücke**

Wie gesagt: Die Anlage war ein Unding. Und im Laufe der Jahrzehnte kamen nicht nur Rost und andere Zeichen des Verfalls hinzu, sondern auch Schmutzecken (allen voran an den Treppen zur Ringbahn), und vielerorts wucherte das Unkraut, besonders üppig auf dem meist verwaisten Bahnsteig A, der zwar Ankommende sah, auf den sich aber kaum Abfahrwillige verirren. Oder trägt da die Erinnerung?

Von all den Unmöglich- und Seltsamkeiten, der morbiden Schönheit des Niedergangs und den zahlreichen Geschichtsspuren ist ja praktisch nichts geblieben. (Ebenfalls verschwinden werden die derzeit noch vorhandenen Reste der Nordringkurve.)

Als historisches Erinnerungsstück, das allerdings beim Abreißen, Um- und Neubauen auch nicht weiter im Weg stand: der 2015 von der DB AG verkaufte Wasserturm. (Wenn Sie jemals die Behauptung illustrieren möchten, Türme wären Phallussymbole, zeigen Sie diesen.)

Ferner auf dem bereits fertiggestellten Bahnsteig D (oder wie immer er künftig heißen mag), welcher dem stadteinwärts führenden Verkehr dienen wird, ein rekonstruiertes Aufsichtshaus.

Außerdem wurden dort Teile der alten Dachkonstruktion wiederverwendet. Gleiches soll beim Bahnsteig E geschehen, der mit seinen anders gestalteten Stützen - aus Gußeisen statt aus Walzstahl - erkennen ließ, dass er ein klein wenig älter war. Nachgebaut werden soll auch die Fußgängerbrücke im Westen. Und auf Druck der Denkmalpflege wird die DB AG das seit längerem eingerüstete Beamtenwohnhaus sanieren.

Ansonsten ist alles neu oder wird gerade neu gemacht. »Grunderneuert« heißt das in Beamten- und Reklamesprech, also alles abreißen und neu bauen. Von der Stadtbahn zur Ringbahn hinauf führen nun gleich zwei nebeneinander liegende Rolltreppen - so etwas ist in Berlin eine Seltenheit und unterstreicht die besondere Bedeutung, die dieser Station beigemessen wird. Erfreulicherweise wurde auch eine abwärts führende Rolltreppe eingebaut - derlei erscheint ja manch einem Verkehrsbetrieb mittlerweile als unanständiger Luxus für verweichlichte Kunden, die sich lieber mal ordentlich bewegen sollten.

### **Vollgerümpelt und schlecht proportioniert**

Elegant schwingt sich die zweiteilige neue Südringkurve, welche die am Ostkreuz einzige verbleibende S-Bahn-Verbindung zwischen Stadtbahn und Ringbahn herstellen wird, am Wasserturm vorbei über die Hauptstraße. An die Stelle einer engen, düsteren Durchfahrt ist eine weite, lichte Unterquerung getreten.

Leider alles andere als elegant wirkt die 2012 eröffnete Ringbahnhalle, die doch sicher als architektonischer Höhepunkt des totalen Ostkreuz-Neubaus gedacht war: Aus der Distanz mutet sie an wie eine riesige, klobige Truhe, die jeden Moment auf die Gleise und die Bahnsteige der Stadtbahn unter ihr zu plumpsen droht.

Innen ist das Desaster noch viel größer - auch angesichts der Tatsache, dass sehr viel mehr Menschen die Halle von dort aus zu sehen bekommen dürften als von außen. Aber was sieht man eigentlich? Der Raum ist vollgerümpelt mit Kiosken und Reklametafeln, und wenn es ganz dicke kommt, hängt Werbung auch noch von der Decke. Die Abgänge zu den Bahnsteigen und den Ausgängen gehen dazwischen fast unter, ihre viel zu kleine, viel zu spärliche Ausschilderung ist auch nicht durch die noch andauernden Bauarbeiten zu entschuldigen. Im Gegenteil: Gerade wenn immer wieder neue »Bauzustände« eintreten, müssen die Wegweiser unübersehbar sein.

Bezeichnenderweise erlebt man auf dem Ringbahnsteig immer wieder Fahrgäste, die zunächst etwas ratlos herumlaufen. Auch muss der Ortsfremde ja erst einmal das hier umgesetzte Grundprinzip verstehen, dass die Treppen und Rolltreppen auf einen Weg in der Längsachse des Bahnsteigs münden - zwischen den Sichtbarrikaden aus Kiosken und natürlich konsumorientiert an deren Verkaufstheken vorbei. Eine Ausnahme von dieser Regel bildet - warum eigentlich? - der Ausgang zur Hauptstraße: Er liegt quer in der Mittelachse.

Vergleicht man das Bild, das sich am Ostkreuz bietet, mit jenem in der Ringbahnhalle am Südkreuz, wird deutlich: Am Ostkreuz stimmen die Proportionen nicht. Das gilt für die dortige Halle an sich und erst recht hinsichtlich der »Gestaltung« des Innenraums. So groß die Halle ist: Sie ist eben nicht so groß wie ihr Pendant am Südkreuz und zu klein für das am Ostkreuz eindrucksvoll vorgeführte Streben der DB

AG, soviel Gewerbefläche wie möglich herauszuquetschen. Die Kioske sind zu zahlreich, und sie wirken zu düster. So entsteht nicht nur kein Raumeindruck (zumindest kein positiver), man kann auch kaum von der einen Bahnsteigseite bis auf die andere blicken, die ganze Anlage ist unübersichtlich.

Wer den Mittelgang hinunter nach Norden schaut, erblickt dort übrigens McDonald's. Wer geglaubt hatte, die seltsame Freifläche, mit welcher der Ringbahnsteig dort aus der neuen Halle herausragte, wäre der grassierenden Sicherheitshysterie geschuldet gewesen (Was tun, wenn's brennt?), sah sich getäuscht: Auch dort wurde noch eine Verkaufseinrichtung gebaut. Immerhin: Auf diese Weise kann der Wind hier nicht ganz ungehindert in die Halle pfeifen - anders als an deren Südende, wo der Bahnsteig nur durch ein Geländer, nicht durch eine Wand abgeschlossen wird.

Mit der Ansiedlung der Fastfoodfiliale hat die Bahn aber auch noch ein anderes Problem gelöst: Der Druck, am Ostkreuz eine öffentliche Toilette anzubieten, hat deutlich nachgelassen.

### **Geblieden ist nur der Mythos**

Vielleicht werden dies die neuen Unmöglich- und Seltsamkeiten des Ostkreuzes werden, die man in den kommenden Jahrzehnten liebgewinnt. Der Ruhm dieser Station ist noch ganz Gegenwart - anders als etwa beim Bahnhof Zoo, der im kollektiven Bewusstsein fest mit dem West-Berlin der Mauerjahre verbunden ist und mit der Drogen- und Stricherszene, die sich damals dort angesiedelt hatte. Und erst recht anders als beim Anhalter Bahnhof, der nur noch eine Erinnerung an eine bedeutende Vergangenheit ist und womöglich bei Nicht-Bahnfans auch schon weitgehend in Vergessenheit geraten wäre, würde die S-Bahn nicht den Namen weiternutzen.

Dabei gibt es am Ostkreuz, das einmal als größter S-Bahnhof Deutschlands gehandelt wurde, eben nur noch sehr spärliche Geschichtsreste und eigentlich gar nichts mehr zu sehen. Natürlich ein bisschen Bauschmutz, aber keine Patina mehr, keinen Charme des Verfalls. Vor zehn Jahren noch wirkte die Station etwas ungeordnet, war voller Gebrauchsspuren, auch ein wenig veraltet, schmutzelig und verwahrlost. In Kürze schon wird sie völlig aufgeräumt, sauber, ordentlich, funktional, aber auch langweilig sein. Eben ein neuer Bahnhof der größeren Sorte, aber eigentlich nichts Besonderes mehr. Ein Mythos, der sich aus Vergangenenem und Verschwundenem speist. Sehr treffend nennt sich ein Photoblog mit vielen historischen Bildern der Station » [lostkreuz.de](http://lostkreuz.de)«.

Mit diesem Wandel zur ziemlich austauschbaren Station mit großem Namen spiegeln sich in Ostkreuz aber weiterhin hervorragend die Entwicklung und der Zustand der ganzen Stadt wider: Auch im heutigen Berlin wird ja alles zunehmend aufgeräumt, blank, effizient, auch sehr profitorientiert. Überall in der Stadt beseitigt man das Berühmte und schwärmt anschließend ungerührt weiter davon. Und nicht zuletzt Touristen und Zugereiste suchen und bestaunen etwas, das gar nicht mehr da ist.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:  
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003904>.

