

Postkartenausschnitt von 1900

## Bahngeschichten im Ortsteil Ahrensfelde



Zusammengestellt von

Paul Plume, Chronist 20.10.2010

Einleitung

## Ahrensfelder Bahngeschichten (ab 1895)



1. Vorwort
2. Bahngeschichten und die Wriezener Bahn
- 2.0 Entwicklungen und Planungen
- 2.1 Bahnhof Ahrensfelde (Falkenberg)
- 2.2 Bahnhof Friedhof
- 2.3 Haltepunkte Ahrensfelde Nord und Gewerbegebiet
- 2.4 Bahnhof Blumberg
- 2.5 S-Bahn

Quellangaben

### 1. Vorwort

Bahngeschichten sind Verkehrsgeschichten.

Dem Bau der Wriezener Bahn und ihrer Inbetriebnahme für Ahrensfelde 1895 ging die Anwendung anderer Verkehrssysteme über Jahrhunderte voraus. Sie führten in ihrer Entwicklung von Wegen und Straßen zu Autobahnen und Luftfahrzeugen.

Ein Jahrhundert lang hat die Eisenbahn und in den letzten Jahrzehnten die S-Bahn den schienengebundenen Verkehr bestimmt – die Straßenbahn ordnen wir die Straßen- und Buslinien zu .

An dieser Stelle widmen wir uns dem Eisenbahnverkehr, wie er Ahrensfelde erreichte und veränderte.

Fußgänger, Pferdebetrieb, Fahrräder und Automobile, Bus und Straßenbahn und die uns überfliegenden Flugzeuge nach Tegel erhalten eine eigene Mappe „Ahrensfelder Verkehrsgeschichte“.

Schon an dieser Stelle sei auf die Quellenlage verwiesen, da aus ihr die allermeisten Informationen entnommen wurden – der Chronist konnte allermeist nur sichten und zusammenfügen, dies ist sein Eigenbeitrag.

Historischen Bahn-  
Bilder  
Die Bilder sind urheberrechtlich geschützt und bedürfen bei der Verwendung der Genehmigung von Herrn Kieper  
Sie sind ohne Beachtung der Chronologie eingefügt.

Ohne Zeit-  
Zuordnung

Zur  
Illustration

Herr Klaus Kieper.  
16356 Ahrensfelde  
Lindenberger Straße 5

Historische Postkarten  
gesammelt von  
Herrn Gärtner , Biesdorf

Recherche betreffend den Raum Nord  
Herr Eckelt

VB 6/2008 Bahn  
Ein Friedhof fast ohne Gräber  
Der Ostkirchhof Ahrensfelde und die preußische Eisenbahn

DR. JAN FEUSTEL,  
Blankenfelde (Teltow-  
Fläming)

Die siedlungsräumliche Entwicklung von  
Ahrensfelde ... (HUB, Geographie 2007)

Arbeit zum  
Staatsexamen Stephanie Garbe

Creative  
Commons Attribution/  
Share Alike  
WIKIPEDIA

Ahrensfelder Bahngeschichten  
P. Plume

## 2. Bahngeschichten und die Wriezener Bahn

## 2.0 Entwicklungen und Planungen

Nachdem seit 1836 die erste Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth verkehrte, hatte sich auch das Interesse des preußischen Königs Friedrich Wilhelm III (dem Ehemann der 1810 verstorbenen Königin Luise ) dem Bahnwesen zugewendet.  
Sein Genehmigungsschreiben

### **„zur Errichtung und Benutzung einer Eisenbahn zwischen Berlin und Potsdam“**

vom 23. September 1837 liegt in den Archiven vor.

Die industrielle Revolution, die das „Stahlzeitalter“ beflügelte (bis in das 20. Jhd. hinein galt die Stahlproduktion einer Volkswirtschaft als ein der wichtigsten Kennziffern) brachte die Schienenwege bis in die letzten Winkel – der gewonnene Krieg mit Frankreich (1870) mag einen weiteren Aufschwung auch im ländlichen Raum befördert haben – Berlin wuchs rasant.

Die Stadt wurde aus dem Oderbruch mit landwirtschaftlichen Produkten versorgt und insofern bestand ein hohes Interesse, dies auch auf Schienenwegen zu realisieren.

1873 , August

Dr. von Achenbach, kgl. Staatsminister, beauftragt den Bürgermeister von Wriezen, Carl Albert Mahler, mit Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Berlin über Wriezen nach Konitz zu beginnen.

1887

Startet die „Königliche-Eisenbahn-Direktion“ in Berlin mit Vorarbeiten für die „SECUNDÄRBAHN“ von Lichtenberg-Friedrichsfelde nach Wriezen.



1889

Per Gesetz kam es zur Bewilligung der Bahn, jedoch mit dem Nachsatz, dass eine Unentgeltliche Abgabe des Bodens auf weiten Flächen noch nicht genügend gesichert sei.



Q: Wikipedia

1892

Das erste Teilstück Wriezen-Jädickendorf war bereits 1892 dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.<sup>399</sup> Die ursprüngliche Strecke sollte über Hohenschönhausen, Alt-Landsberg, Straußberg, Prötzel, Möglich und Bliedorf nach Wriezen führen. Die nun vorgeschlagene abgekürzte Führung sollte Marzahn und Werneuchen einbinden und damit letztlich auch Ahrensfelde.

*Verhandelt Ahrensfelde 21. November 1892 (Protokollbuch Gemeinde Ahrensfelde)*

*1. betreffend die unentgeltliche Hergabe des Acker im hiesigen Gemeindebezirk behufs Erbauung einer Eisenbahn von Friedrichsfelde nach Wriezen. In der heutigen Sitzung wurde einstimmig beschlossen, dass die Gemeinde Ahrensfelde den Grund und Boden zur Anlage refg. einer Eisenbahnlinie Wriezen – Friedrichsfelde unentgeltlich herzugeben ebenso sämtliche Wege, die erforderlich sind, die Parzellen der bei dieser Überlassung ..... führenden Gemeinde Mitglieder auf Kosten der Gemeinde herzustellen und auf Kosten der Gemeinde die Wege in gutem Zustand zu halten falls der von der Bahnverwaltung grottierte und von der hiesigen Gemeinde früher in Aussicht und festgehaltene Platz zum Bahnhof zum Güterbahnhof ausgeführt wird. Selbstverständlich zieht dann die Gemeinde Ahrensfelde den seinerzeit gemachten Vorschlag der Bahnverwaltung 5.000 Mark zum Bau der Bahn zurück.*

Die Gemeindevertretung hat sich fortan immer wieder mit dem Bahnbau beschäftigt.

**Der Teilstreckenbahnbau und damit der Anschluss von Ahrensfelde begannen.**

1895

Beginn des Baues der Bahnlinie Berlin-Lichtenberg – Tiefensee – Wriezen. Vorher fuhr ein (Pferde-) Omnibus von Blumberg bis Königstor (morgens hin abends zurück).

Die Landabgabe wurde dann am **17. März 1896** in Werneuchen verhandelt



Foto : Klaus Kieper

Verzeichnis

Verzeichnis der Besitzer, welche im Lande gütliche Veräußerungsurkunden vom 1. März 1896 erhalten haben, daß sie mit dem Erlaube des Landesherrn die Guts-Ländereien <sup>Landesgrundbesitz</sup> Wriegen & Frankenthal im Lande d. Jahre 1896 unter der Bedingung zu veräußern sind, daß sie für in Auftrag gegebene Besondere Felder Einverständnisse eingetragene:

1. in der Gemarkung Maryahn:

die Leptzer Schönagel, Lenz, Klange, Ludwig u. Gustav Fabick, u. Krüger.

2. in der Gemarkung Ahrensfelde:

die Leptzer Brüggel, Wegner, Konrad Wenzel, August Meissner, Gustav Albrecht, Johann Wilmann, Wilhelm Krüger (für Friedrich Wolff), Carl Gebert, Carl Wegner, Julius Lehmann, August Müller, Julius Meissner, Franz Bruno (für Luise Wegner), Gustav Roderyahn.

3. in der Gemarkung Blumberg:

die Mühlhaffmühlener Giegener (für den Grafen Brunn), die Leptzer Gustav u. Wilhelm Grün, August Ebel, II, Adolf Tuerk, Friedrich Lorenz

4. in der Gemarkung Seefeld:

die Leptzer Johann Ratz, Carl Lehmann,

W. L.

Verzeichnis

derjenigen Besitzer, welche im *landespolizeilichen* (?)  
Prüfungstermin am **17. März 1896** erklärt haben,  
dass sie mit dem Beginn der Bauarbeiten der Bahn

Lichtenberg – Wriezen auf ihrem Grundbesitz frühestens im Herbst  
des Jahres 1896 unter der Bedingung einverstanden  
sind, dass sie für in Anspruch genommene  
bestellte Felder Fruchtschädigung erhalten.:

1. in der Gemarkung Marzahn

die Besitzer Schönagel, Lenz, Hange, Ludwig u. Gustaw  
Dubick und Krüger

2. in der Gemarkung Ahrensfelde

Die Besitzer August Wegner, Samuel Wenzel ,  
August Meissner, Gustav Albrecht, Pfarrer Uhlmann,  
Wilhelm Krüger (für Friedrich Wolff), Carl Gebert,  
Carl Wegner, Julius Lehmann, August Müller,  
Gottlieb Meißner, Franz Bruno (für Emilie Wegner)  
Gustav Roderjahn

3. in der Gemarkung Blumberg

der Wirtschaftsinspektor Ziegner (für den Grafen Arnim)  
die Besitzer Gustav und Wilhelm Grün , August Ebel II.  
Adolf Inert, Friedrich Sorau

4. in der Gemarkung Seefeld

die Besitzer Johann Raetz , Carl Saltzmann ..... Signum

**1897**

Erst im Frühjahr 1897 begann dann der Bau an der Berliner Teilstrecke.<sup>398</sup>

## 2.1 Bahnhof Ahrensfelde (Falkenberg)

### **01. Mai 1898**

Die Bahnlinie von Berlin-Lichtenberg nach Wriezen wird eröffnet, sie ist bis 1914 nur eingleisig (Bahnhöfe : Marzahn und Ahrensfelde (Gleiskilometer 13,5), Standort Falkenberg).

**Dieser Bau bedeutet für Ahrensfelde gute Verbindungsmöglichkeiten mit der Stadt Berlin.**

# Sonderausgabe zum Amtsblatt

der Königlichen Regierung zu Potsdam und der Stadt Berlin.

Den 30. April 1898.

## Bekanntmachung.

Auf Grund des § 74 der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und 24. März 1897 (Reichs-Gesetzbl. 1892 S. 691 und 1897 S. 161) ist mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes die Anwendung der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und 24. März 1897 (Reichs-Gesetzbl. 1892 S. 764 und 1897 S. 166) auf die Eisenbahn von Lichtenberg-Friedrichsfelde nach Wriezen vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf derselben ab von mir genehmigt worden. Die in Gemäßheit des § 43 dieser Bahnordnung zur Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngbietes und bei der Beförderung von Personen und Sachen in Ergänzung des § 44 der Bahnordnung zu erlassenden Anordnungen der Bahnverwaltung werden durch Aushang in den Warteräumen nach Maßgabe des § 46 der Bahnordnung bekannt gemacht werden.

Berlin, den 26. April 1898.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

# Sonderausgabe zum Amtsblatt

Der Königlichen Regierung zu Potsdam und der Stadt Berlin

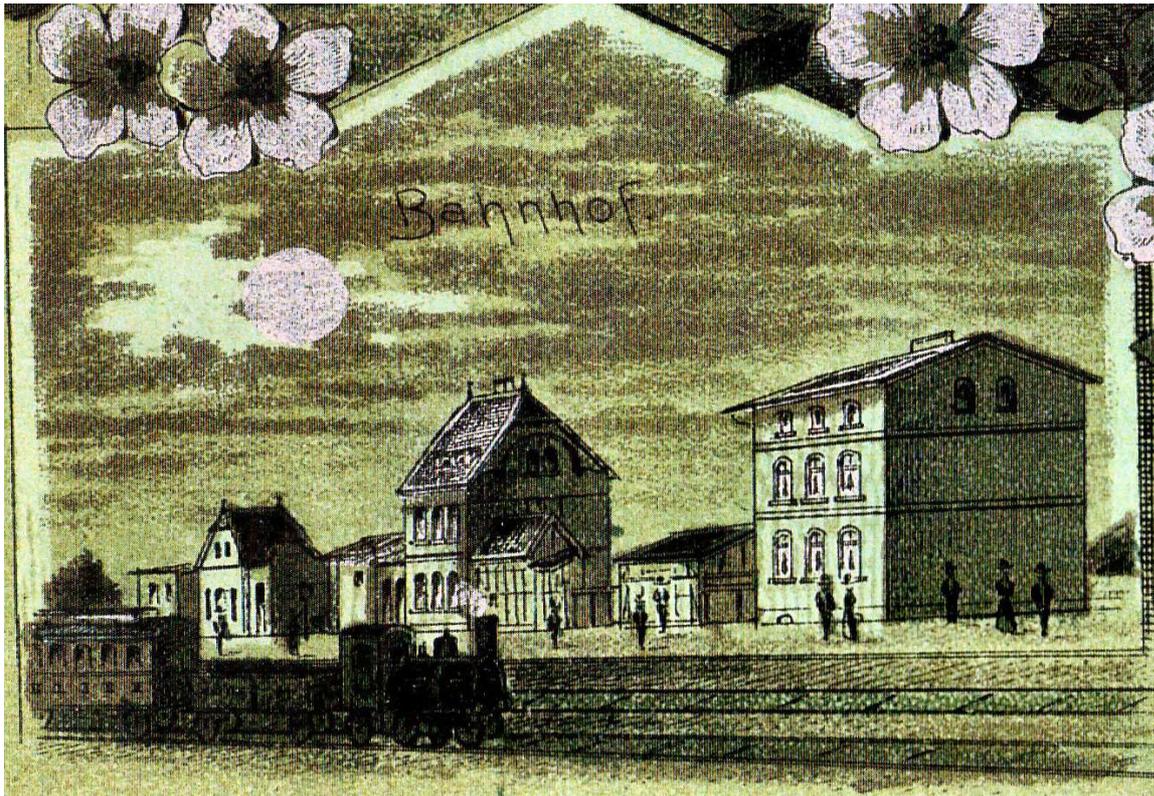
Den 30. April 1898

## Bekanntmachung

Auf Grund des § 74 der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und 24. März 1897 (Reichs-Gesetzbl. 1892 S. 691 und 1897 S. 161) ist mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes die Anwendung der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und 24. März 1897 (Reichs-Gesetzbl. 1892 S. 764 und 1897 S. 166) auf die Eisenbahn von Lichtenberg-Friedrichsfelde nach Wriezen vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf derselben ab von mir genehmigt worden. Die in Gemäßheit des § 43 dieser Bahnordnung zur Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngbietes und bei der Beförderung von Personen und Sachen in Ergänzung des § 44 der Bahnordnung zu erlassenden Anordnungen der Bahnverwaltung werden durch Aushang in den Warteräumen nach Maßgabe des § 46 der Bahnordnung bekannt gemacht werden.

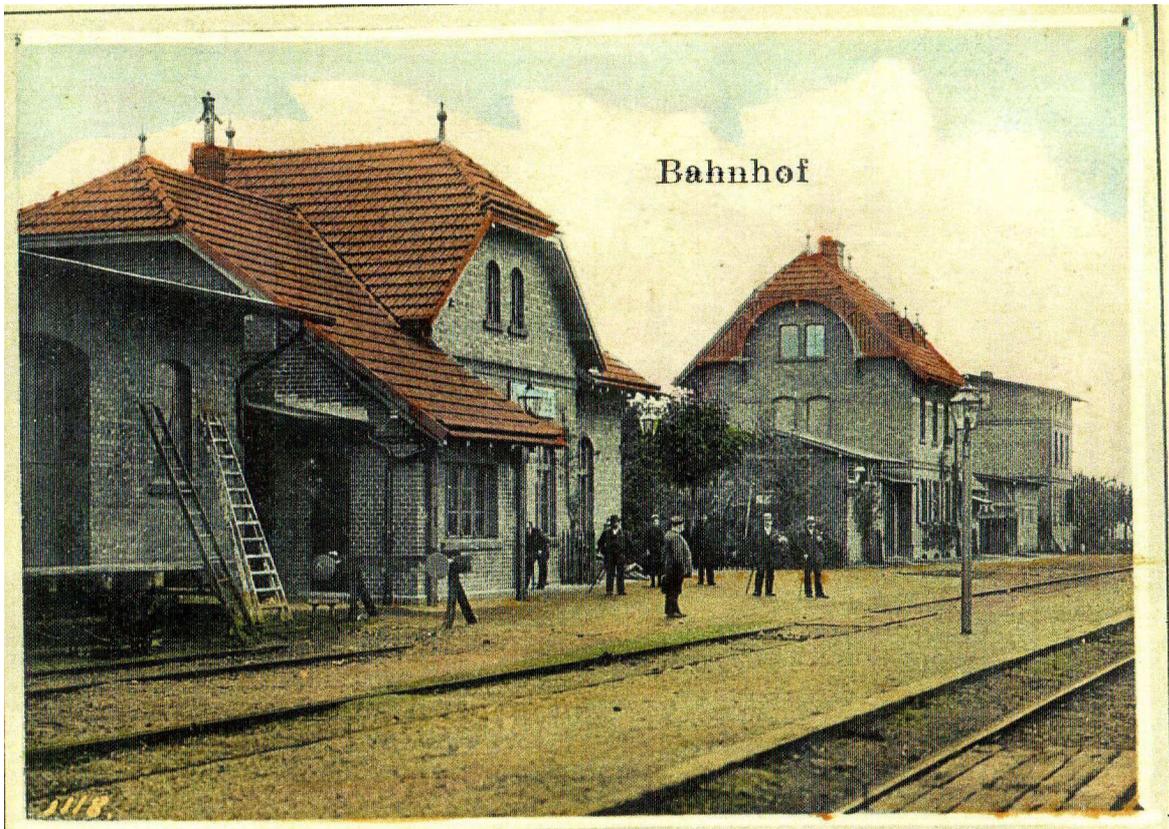
Berlin, den 26. April 1896

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.



Q : Gärtner

Bahnhof Ahrensfelde (Falkenberg) Postkarte um 1900



Q : Gärtner

Bahnhof Ahrensfelde (Falkenberg) Postkarte um 1907

Der Bahnhof gewinnt bald als Umschlagpunkt und Treffpunkt an Bedeutung. Eine Bahnhofswirtschaft wird eröffnet und es siedelt sich späterhin Gewerbe an : Kohlenhandel und Zaun-Hersteller, Fa. Jokiel .

Ab dem 1. Mai 1898

fuhren vier Zugpaare zwischen Lichtenberg-Friedrichsfelde und Werneuchen.

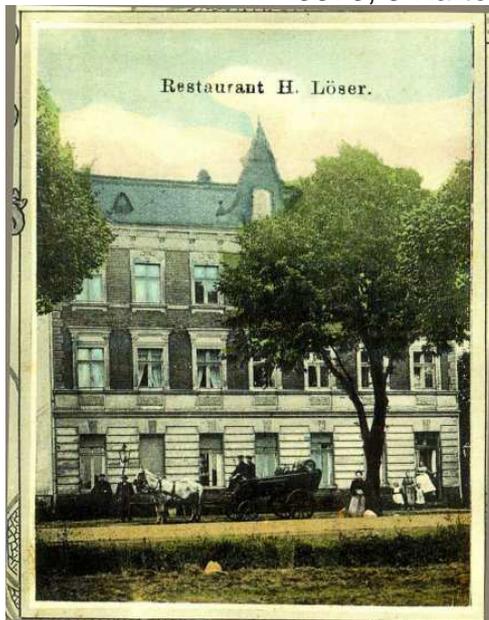
Ab dem 15. Oktober

waren es dann vier Zugpaare, die bis Wriezen fuhren.

Der Vorortverkehr wuchs stetig an und viele Städter drängten hinaus aus der Stadt. An den Wochentagen war der Personen- und Warenverkehr dominant. An den Wochenenden besuchten viele Ausflügler den Ostfriedhof oder sie fuhren weiter in Richtung Tiefensee.



Karte des Nieder-Barnim'schen Kreises, **1904**, Blattnr. 3373, 3 Kartenausschnitt: Niederbarnimscher Kreis (Garbe)



Restaurant am Bahnhof Ahrensfelde um 1907  
Q : Gärtner

Das Gasthaus erhielt später (nach 1920) den Namen „Der letzte Berliner“

Noch fuhren die Gäste mit der Kutsche vor.

01.10.1903

Verlängerung der Wriezener Bahn von Lichtenberg-Friedrichsfelde zum Schlesischen

Bf. Wriezener Bahnsteig (ab 1924 Berlin Wriezener Bf.)

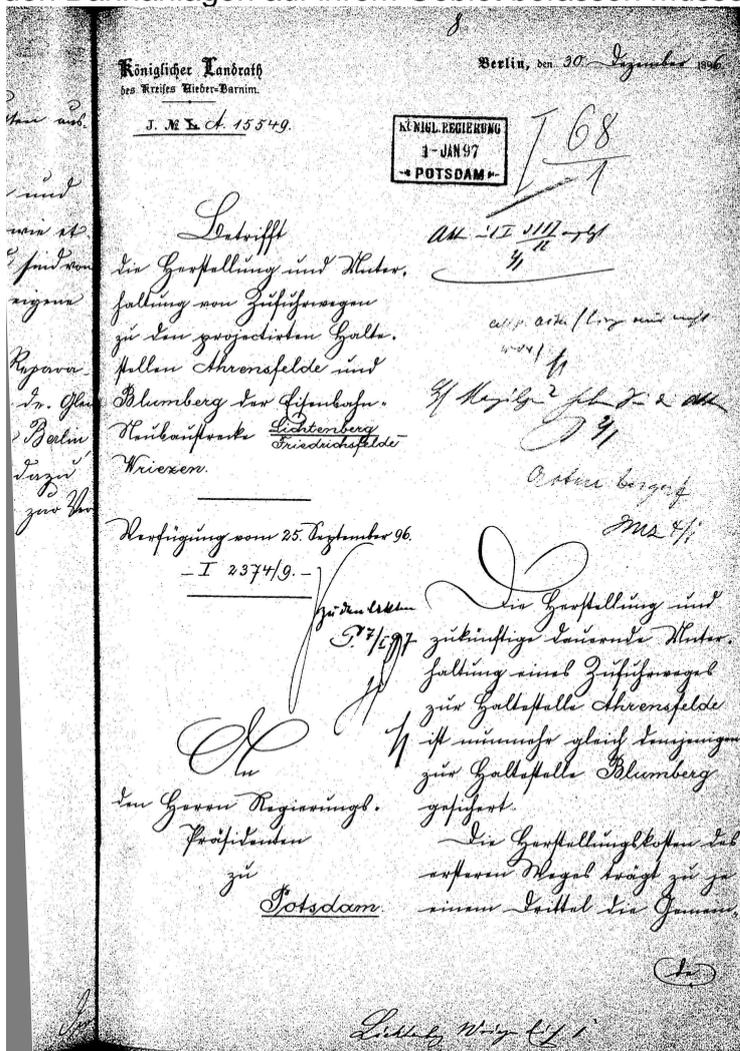
Anhand verkaufter Fahrkarten wurden 1903 95.600 Reisende und Ausflügler gezählt.  
und 1917 wurden rund 1,5 Millionen Fahrkartenverkäufe gezählt.

Im Zusammenhang mit Erweiterungsbauten an den Berliner Bahnhöfen nach der Jahrhundertwende erhielt die Bahn am östlichen Kopf des Schlesischen Bahnhofs ihren eigenen, den Wriezener Bahnsteig. Zwischen 1903 und 1907 wurden die Stationen Magerviehhof und Werftpfuhl

26. Oktober 1904

Blumberg. Gründung des Verkehrsvereins Berlin-Werneuchen. Zwecke und Ziele des Vereins sind die Erreichung besserer Zugverbindungen und Verkehrsverbesserungen auf der Bahnstrecke Berlin-Werneuchen.

Die Blumberger Eigentümer des Gutes (Graf von Arnim), die Bauern und der Bürgermeister (und nur diese wurden gefragt) hatten sich ja schon immer aktiv mit den Bahnanlagen auf ihrem Gebiet befassen müssen :



Q: Staatsarchiv Potsdam, gefunden von Herrn Lemke, Chronist Blumberg



Foto : Klaus Kieper      Bahnhof Ahrensfelde in Richtung Blumberg

#### 10. Dezember 1905

Die an der Bahnstrecke Werneuchen-Berlin gelegenen Ortschaften beabsichtigen, um Einführung des Vorortverkehrs zu petitionieren.- Auch soll darauf hingewirkt werden, dass die Schnellzüge in Blumberg halten.

#### 18. Dezember 1907

Der Verkehrsverein Berlin-Werneuchen hält in A` eine Generalversammlung ab und führt Klage über das schlechte Wagenmaterial der Wriezener Bahn. Man hofft, dass nach der Eröffnung des Berliner Zentralfriedhofes Vorortverkehr eingerichtet wird.

## 2.2 Der Bahnhof Ahrensfelde Friedhof

#### 20. Dezember 1907

Projekt Bahnhof Friedhof.

Die Königliche Eisenbahndirektion (KED) verlangte von der Stadtsynode die Bereitstellung von Grund und Boden und darüber hinaus 400.000 Mark zum Bau der gewünschten Örtlichkeiten. Für die Abfertigung von Sonderzügen mit Trauernden wurde ein zweites Gleis und für die Überführung von Leichengüterwagen zur Friedhofskapelle ein Anschlussgleis gefordert.

Mit dem Namen Ahrensfelde-Friedhof war die Synode allerdings nicht einverstanden, denn es handelte sich nach ihrem Verständnis um einen Kirchhof und nicht um einen Friedhof. Doch da Fahrkarten, Stempel und Beschilderungen bereits fertig gestellt waren und eine Umbenennung weitere Kosten verursacht hätte, sah die Synode davon ab, sich hier durchzusetzen.

#### 8. Juli 1908

Zahlreiche Arbeiter sind an der Bahnhofsanlage „Friedhof“ beschäftigt, die an der Stelle des historischen Lehmann`schen Postberges entstehen wird. Derzeit kommen Leichentransporte von der Leichensammelstelle zu Berlin (alter Ostbahnhof) einmal täglich und zwar früh gegen 5 Uhr mit einem Güterzuge auf dem Bahnhof Ahrensfelde an.

23. Juni/3. Juli 1908

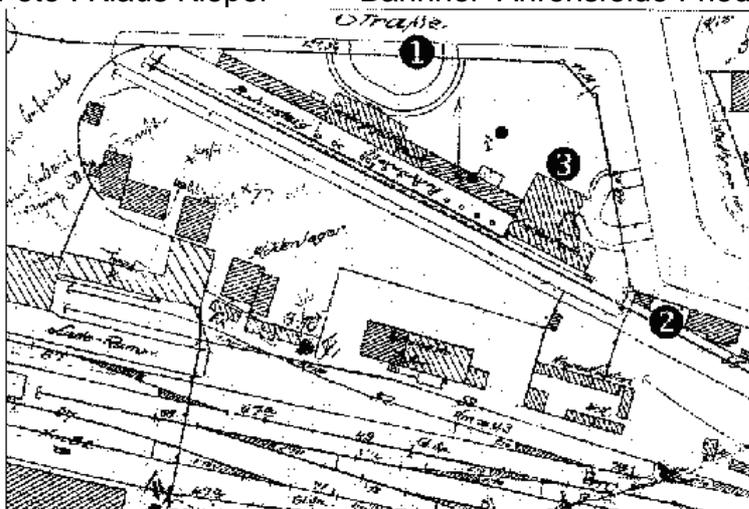
Die Kapelle auf dem Ostkirchhof wird eingeweiht. Die erste Leiche wird vom Bahnhof Ahrensfelde der Wriezener Nebenbahn von den angestellten Leichenträgern mit einem Leichenwagen abgeholt und in die Leichenhalle gebracht.

### **16. November 1908    provisorische Haltestelle „AHRENSFELDE FRIEDHOF“**

Eröffnung des Bahnhofs Ahrensfelde (Friedhof) zunächst in provisorischer Ausführung. Man hatte den späteren zweigleisigen Ausbau der Strecke und die Einrichtung eines Vorortverkehrs vorgesehen. Es werden die von der Synode Berlin auf Berlin Ostbahnhof (zuletzt Wriezener Gbf) aufgegebenen, zur Bestattung auf dem Friedhof in Ahrensfelde bestimmten Leichen befördert.



Foto : Klaus Kieper      Bahnhof Ahrensfelde Friedhof in Richtung Marzahn

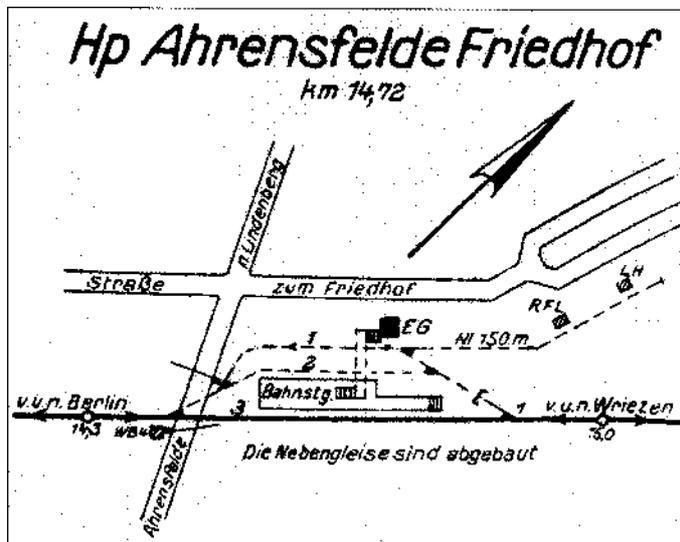


VB 6/2008 Bahn    Dr. Jan Feustel

Auf dem Gelände des alten Ostbahnhofs in Berlin (zuletzt Wriezener Gbf) befand sich am östlichen Ende der Rüdersdorfer Straße (1) eine separate Abfertigungsanlage am Gleis 55 (2), die sogenannte Leichenaufgabestelle. An ein kleines Empfangsgebäude schloss sich ein etwa 90 m langer, überdachter Bahnsteig an; an dessen Ostseite lag die Leichenhalle (3). Von hier wurden die Leichen in Güterwagen zur Station Ahrensfelde Friedhof befördert.



Abgang und Übergang Bhf. Friedhof  
VB 6/2008 Bahn Dr. Jan Feustel



"Fernbahn", wie es die Stadtsynode am  
(12. September 1913) dem Minister der öffentlichen Arbeiten vermeldete. VB 6/2008 Bahn  
Dr. Jan Feustel

**1909** waren es bereits **255.700** Reisende auf der Wriezener Bahn.

### 1. Oktober 1910

Der Bahnhof Ahrensfelde Friedhof wird für den unbeschränkten Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr freigegeben. Bisher bestand nur ein beschränkter Personen- und Leichenverkehr. Vom gleichen Tag an entfällt die Beschränkung, dass die Züge 681, Nz 685, 687, 689, Nz 689, 691, Vz 690, 690, 692 und 694 in Ahrensfelde Friedhof nur zum Ein- oder zum Aussteigen halten. Die Züge halten dann zum Ein- und Aussteigen

Oktober 1910

Ein recht repräsentatives Empfangsgebäude nebst Bahnhofsgaststätte. Der fertige Bahnhofsbau unmittelbar neben dem Friedhofseingang — ein überdachter Mittelbahnsteig mit Tunnel „nach Art der Berliner Vorortstationen“ — ging am 1. Oktober 1910 in Betrieb



Postkarte 1913 Herr Gärtner , Biesdorf

### 1911

Jahrelang kämpfte man kirchlicherseits vergeblich um die Einführung einer entsprechenden Tarifiermäßigung. Die erste einschlägige Eingabe der Berliner Stadtsynode datiert vom 1. Juni 1911

Foto : Klaus Kieper

Zug in Richtung Marzahn



### 1913

die Fahrzeit beträgt 30 Minuten vom Wriezener Bahnhof nach Ahf. Friedhof

**Die Weigerung**, auf der Strecke vom Wriezener Bahnhof bis zur Station **Ahrensfelde Friedhof den preisgünstigeren Vororttarif** einzuführen, führt zur geringen Nutzung des Friedhofes.

Denn für den Bahntransport mussten die **Särge von besserer Bauart** und besserem Holz sein,

Die Zahl der Berliner **Einwohner**, die ihre Toten in Ahrensfelde zum „Kirchgemeindetarif“ beerdigen konnten und sollten (also ohne Auslöse- und Einkaufssummen), stieg zwischen

**1908 und 1912 von 107 866 auf 245 133 an.**

Trotzdem war die Zahl der Beisetzungen relativ rückläufig, vor allem die Zahl der **Teilnehmer** an Begräbnisfeierlichkeiten, die von **9.988 auf 8.686** sank.

### 1913

Schließlich hatte im Mai 1913 ein Gutachten der Eisenbahndirektion bereits festgestellt, dass es auf dieser Strecke keinerlei Bedarf für einen Vorortverkehr gäbe.

### 1917

wurden rund 1,5 Millionen Fahrkartenverkäufe gezählt.

## 1920

Ab 15. Juli 1920 brauchten die Angehörigen (Lazarusgemeinde) der in Ahrensfelde beerdigten Gemeindeglieder für die 4. Klasse nur den halben Fahrpreis zu entrichten —

## Nach dem I. Weltkrieg

Die Stadt Berlin wuchs in der Zeit auf rund vier Millionen Menschen an. Hierdurch war sie nach London und New York die drittgrößte Stadt der Welt.

## 15. April 1924

In Ahrensfelde Friedhof halten nur noch die in der Zeit von 1.30 Uhr mittags bis 7.00 Uhr abends eintreffenden Personenzüge. Der Gepäck- und Expressgutverkehr wird eingestellt. Der Bahnhof wird als Zugfolge- und Zugmeldestelle aufgehoben, die Signale sind außer Betrieb. Wegen der Bedienung des Anschlusses der Berliner Stadtsynode ergeht besondere Weisung. (Nach dem Reichskursbuch, gültig ab 1. Juli 1927, halten in Ahrensfelde Friedhof wieder sämtliche Personenzüge.)

## 1927

In Ahrensfelde setzt eine starke Siedlungstätigkeit ein. Hierfür verkaufen die Bauern abermals 400 Morgen Land an die Siedler der Blöcke A , B und C entlang der Eisenbahnstrecke Ahrensfelde – Blumberg und in Höhe des Ostfriedhofs. **So änderte sich das Dorfbild und seine Struktur** durch umfangreiche Parzellierungen und die Anlage von Kleingärten.



Postkarte von 1927 Gasthof Fischer Lindenberger/Ecke Ulmenallee in der Nähe des Bahnhofes Friedhof (Bahnübergang Lindenberger Str.) Herr Gärtner

## Immer noch Fern-Tarif auf der Wriezener Bahn

Sogar nach Berliner Stationen. —  
Scharfer Protest der Siedler.

Die Verkehrsinteressen-Gemeinschaft der Ortschaften und Siedlungen an der Wriezener Eisenbahn hielt eine Versammlung ab, in der gegen den Fern-Tarif auf der Wriezener Bahn scharfer Protest erhoben wurde. In einer Resolution wurde Tarifes und die C

Berliner Morgenpost vom 25. Februar 1928  
VB 6/2008 Bahn Dr. Jan Feustel

**1928** erfolgte die Gründung des Siedlerverbandes.

### 3. Dezember 1931

Ein Privatunternehmer beabsichtigt, eine Autobus-Zubringerlinie für die Wriezener Bahn einzurichten. Die Linie soll ihren Anfang in Berlin-Falkenberg nehmen und Ahrensfelde sowie die bei Eiche gelegenen großen Siedlungen erschließen. Als Ziel ist Berlin-Marzahn gedacht.

3. Aus Persönlichem Interview mit Frau M..... B

In den Jahren 1930/31 hat Herr Herrmann Jauert (das ist der Vater von Richard Jauert) den „Kiesberg“ in der Nähe des Bahnhofes Friedhof abtragen lassen und den Kies für den Autobahnbau verkauft.
--

### **1932**

Es fanden auf dem Ostkirchhof jedoch nur noch 136 Bestattungen gegenüber rund 1000 in den ersten Jahren statt.  
Ahrensfelde wandelte sich zum „Friedhof fast ohne Gräber“!

### 19. April 1932

Der Bahnhof Ahrensfelde Friedhof ist fertig gestellt.

Die Warnlichtanlage der Nebenbahnstrecke Berlin-Werneuchen vor dem Bahnhof Ahrensfelde wird in Betrieb genommen. Der Schrankenposten wird aufgehoben und die Zugschranken werden beseitigt. Das Warnlicht besteht während der Zugpausen in einem weiß leuchtenden Blinklicht, das sich bei Annäherung eines Zuges zu rot leuchtendem Blinklicht in höherer Blinkzahl selbständig umwandelt.

### 1938

Erst am 15. Mai 1938 wurde auf der Wriezener Bahn doch noch der Vororttarif bis Werneuchen eingeführt; schließlich war dort im November 1937 ein Fliegerhorst der Luftwaffe eingeweiht worden.)

Dieser reichte damals wie heute noch bis nach Werneuchen. Gleichzeitig plante man die Aufnahme des elektrischen S-Bahnbetriebs bis dorthin. Die Umsetzungen scheiterten allerdings am Krieg.

### **1939**

Die Station Ahrensfelde Friedhof (Afr) in Kilometer 14,7 der Strecke Berlin Wriezener Bahnhof -- Werneuchen ist Haltepunkt und verfügt über **einen Morsefernschreiber.**

Zu Ende des II Weltkrieges durften Autos und andere Fahrzeuge nur noch zur Erfüllung kriegswichtiger Aufgaben genutzt werden. Ähnliches galt für die Bahn, da Reisen zum Vergnügen unter Strafe standen.

**Es kamen jetzt Leichenzüge aus Berlin auf dem Ostfriedhof an. In Massengräbern wurden die Menschen dort beigesetzt.**

**Ab April 1945 konnte dann auch kein Zug mehr auf der Bahnstrecke Berlin-Wriezen verkehren.<sup>519</sup> Die Gleise der Trasse wurden mit dem letzten fahrenden Zug zerrissen. Große Abschnitte der Strecke wurden mit Reißhaken unbrauchbar gemacht.<sup>52°</sup>**



Bild : Klaus Kieper

#### April 1945

Einstellung des Eisenbahnbetriebes zwischen Berlin und Wriezen

#### Sonnabend, 21. April 1945

Gegen 7.30 Uhr erreichen die ersten sowjetischen Vortrupps von Blumberg kommend Ahrensfelde .

Deutsche Truppenverbände befinden sich noch im Wald. Die Eisenbahnlinie ist gesprengt, (zerrissen) Lichtleitungen sind zerschnitten, Panzersperren werden auch in der Dorfstraße errichtet.

#### **1945**

Nach 1945 Abbau der Gleisanlagen bis auf das noch heute befahrene Gleis 3. PETER BLEU

#### 24.11.1945

Wiederaufnahme des Bahnbetriebes Berlin-Lichtenberg – Werneuchen

Aus Persönlichen Interviews mit Frau M Zeitbereich : Nach Kriegsende 45

Bahnhof Friedhof ...Hinter uns war ein Zigeunerlager. Diese Jungs haben die Scheiben vom Zug zerschmissen. Der Zug fuhr also ohne Scheiben (nach Berlin)...
---

#### 12.12.1949

Ende des Personenverkehrs zwischen Berlin Wriezener Bf. und Berlin Lichtenberg. (Streckenbeginn in Berlin- Lichtenberg nach Wriezen)

#### 1952, Sommer

Volkspolizei-Kontrollstellen in Ahrensfelde-Friedhof eingerichtet

In den 60er und 70er Jahren ereignen sich drei tödliche Bahnunfälle in Ahrensfelde

30.12.1982

Einschränkung des Personenverkehrs auf den Streckenabschnitt Ahrensfelde – Wriezen



Bahn 11.2002 Bild 28

**Bilder :** Klaus  
Kieper

Bahn 11.2002 Bild 29

Mai 1983

Haltepunkt Ahrensfelde Nord (für das Stasi-Objekt) am Gleiskilometer 16,0.

24.05.1998

Einstellung des Personenverkehrs auf dem Streckenabschnitt Tiefensee – Wriezen.

Seit 2002 wird der Personenverkehr von der ODEG durchgeführt

28.11.2004 Ein Triebwagen wird auf den Namen „Ahrensfelde“ getauft.

**Heute finden jährlich rund 40 Beisetzungen auf dem Ostkirchhof statt; hauptsächlich beerdigen hier die Ahrensfelder ihre Verstorbenen.**



**Juni 2008**

100 Jahre Ostkirchhof - Jubiläumsfeier

## 2.3 Haltepunkte Ahrensfelde Nord und Gewerbegebiet

Mai 1983

Haltepunkt Ahrensfelde Nord (für das Stasi-Objekt) am Gleiskilometer 16,0.

Seit 2006 beabsichtigen die Gemeinde Ahrensfelde und das Land Brandenburg, einen neuen Haltepunkt im Industriegebiet Ahrensfelde-Rehhahn auf Initiative eines dortigen Hoteliers zu errichten. Der Bahnhof sollte nach ursprünglichen Planungen im Dezember 2008 in Betrieb gehen. Diesen Termin konnte nicht gehalten werden, da zwar die Anlieger den Bau des Bahnhofs finanzieren wollen, jedoch keine Einigung über Übernahme Kosten für den laufenden Betrieb und die Höhe der Stationsgebühren erzielt wurde. Deswegen wünscht die Gemeinde einen privaten Betreiber. Dies ist in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung bislang jedoch nicht vorgesehen, so dass hierzu eine Änderung der bundeseinheitlichen Gesetzgebung Voraussetzung wäre. Dazu sollen Gespräche zwischen den verantwortlichen Stellen stattfinden.<sup>1</sup>

[http://de.wikipedia.org/wiki/Wriezener\\_Bahn](http://de.wikipedia.org/wiki/Wriezener_Bahn)

## 2.4 Bahnhof Blumberg

Schon bei den ersten Planungen haben die Blumberger kräftig mitgewirkt.



Zwei 650er in Blumberg von der Ostdeutschen Eisenbahn

[Schmidt Oliver](#)

27.02.2007



<http://www.staehlernestrassen.de/main/wer024.html>

Bahnhof Blumberg

## 2.5 S-Bahn

Dezember 1986

Inbetriebnahme der S-Bahnlinie von Warschauer Straße nach Ahrensfelde



Foto: Lars Brüggemann [www.larsbrueggemann.de](http://www.larsbrueggemann.de)

## Anlagen

Fahrplan 2010

Beispielbilder „Lokomotiven der Wriezener Bahn“ (gemäß Lokverzeichnis aus dem www.)

Alle Bahnbilder von Klaus Kieper