



## REICHSBAHNAUSBESSERUNGS- WERK (RAW) SCHÖNEWEIDE

Um 1900 ist die Berliner Straßenbahn weitestgehend elektrifiziert, die U-Bahn fährt bereits seit ihrer Eröffnung 1902 elektrisch. Die Stadt-, Ring- und Vorortbahnen, erst seit 1930 als „S-Bahn“ bezeichnet, sind jedoch noch bis in die 1920er-Jahre hinein weitestgehend mit Dampf bespannt. Nach Jahren der Vorplanung und eingehenden praktischen Versuchen entschied am 8. Juli 1926 der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft, die Berliner Nahverkehrsstrecken vollständig zu elektrifizieren. Damit fiel der Startschuss für die vielleicht größte Transformation in der Geschichte der Berliner S-Bahn, die „Große Elektrifizierung“, die wiederum den Bau des Reichsbahnausbesserungswerks (RAW) Berlin-Schöneeweide erforderlich machte.

**Adlergestell 143**  
12439 Berlin-Niederschöneeweide

**Baujahr/Bauherren**  
1926–1939/Deutsche Reichsbahn  
**Bauleitung/Architekt**  
Fritz Hane  
**Denkmalschutz**  
Gesamtanlage  
**Eigentümer heute**  
S-Bahn Berlin GmbH  
**Nutzung heute**  
Fahrzeuginstandhaltung



© Andreas FranzXaver Süß

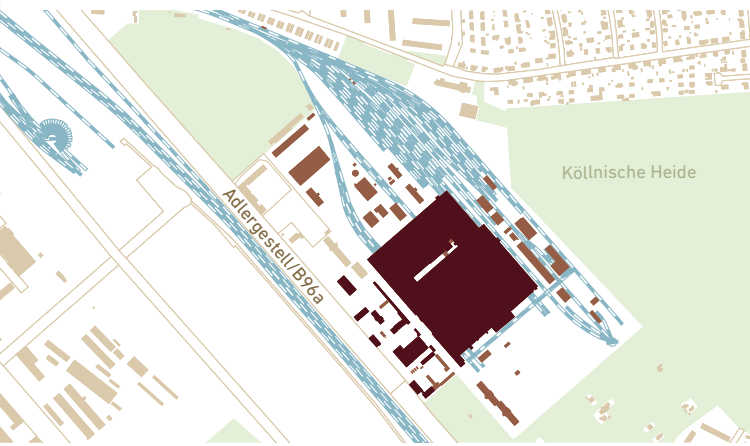
### Für die Zukunft geplant

Mit der Streckenelektrifizierung war die Beschaffung neuer elektrischer Triebwagen verbunden. Die vorhandenen Reichsbahnausbesserungswerke in Grunewald und Friedrichshain kamen für deren Unterhalt aus verschiedenen Gründen jedoch nicht infrage. Gleiches galt für das RAW Tempelhof. Dieses wartete zwar in der Anfangszeit die bereits in Berlin vorhandenen elektrischen S-Bahn-Triebwagen, bei einem prognostizierten Bedarf von bis zu 2.000 aufzuarbeitenden Fahrzeugen pro Jahr schied dieses aber ebenfalls aus. Bereits seit 1921 beschäftigte sich daher ein Fachgremium mit den Vorplanungen für ein neues Werk.

### Moderne Arbeitsorganisation

Im August 1926 begannen die Erdarbeiten für das neue RAW auf einem 30,1 Hektar großen Areal nahe dem heutigen S-Bahnhof Schöneeweide. Die Eröffnung des Werks erfolgte bereits ein Jahr später am 15. Oktober 1927. Als Architekt für den gewaltigen Hallenkomplex und das vorgesetzte Verwaltungsgebäude zeichnete Fritz Hane (1882–1949) verantwortlich, seines Zeichens Hochbaudezernent der Reichsbahndirektion Berlin. Bis 1939 wurde das RAW in zwei Bauphasen auf seine maximale Kapazität erweitert und war Arbeitsplatz für circa 1.700 Beschäftigte.

Zu den ersten Aufgaben des RAW gehörte ab Januar 1928 die Montage der elektrischen Ausrüstung in den neu angelieferten S-Bahn-Wagen der Bauart „Stadt-



bahn“. Später sollten die Wagen nach rund neun Monaten Betriebseinsatz beziehungsweise dem Erreichen einer durchschnittlichen Laufleistung von etwa 90.000 km eine umfassende Instandhaltung im RAW durchlaufen. Deswegen war das ganze Werk konsequent nach dem Prinzip der Fließarbeit konzipiert, ein Novum für eine große Werkstatt der Reichsbahn. Nach der Reinigung der S-Bahn-Wagen wurden diese zerlegt und die Wagenkästen, Drehgestelle, Fahrmotoren und Achsen auf parallel verlaufenden Arbeitsstraßen aufgearbeitet. Neu zusammengesetzt und frisch lackiert sollten die S-Bahn-Wagen bereits nach sieben Tagen das RAW wieder verlassen.

### Nicht nur S-Bahn

Nach dem Zweiten Weltkrieg, den das Werk ohne massive Schäden überstand, übernahm das RAW weitere Aufgaben. Dazu gehörten die Hauptuntersuchungen der Ost-Berliner U-Bahnen, da nach der Teilung der Stadt die in West-Berlin gelegenen U-Bahn-Werkstätten der BVG nicht mehr erreichbar waren. Die Aufarbeitung von Straßenbahnwagen übernahm das RAW ab 1959. Hinzu kamen auch immer wieder Sonderaufträge wie beispiels-

weise die „Rekonstruktion“ beziehungsweise der Neubau von Triebwagen für die Oberweißbacher Bergbahn. Nicht grundlos erinnert deren Kopfform noch heute verdächtig an die der alten Berliner S-Bahn-Züge.

### Aktives Denkmal

Nach der Wiedervereinigung fusionierten die Deutsche Reichsbahn und die Bundesbahn 1994 zur DB AG. Ein Jahr später wurde die S-Bahn Berlin GmbH als Tochterunternehmen gegründet, welche auch den Standort in Schöneeweide übernahm. Aus dem Reichsbahnausbeserungswerk wurde die Hauptwerkstatt Schöneeweide. In den 1990er-Jahren umfangreich modernisiert, ist das Werk jetzt wieder ausschließlich für die Instandhaltung, den Umbau und die Modernisierung der S-Bahnen zuständig. Das ehemalige RAW Schöneeweide ist damit nicht nur ein Industriedenkmal mit einer 90-jährigen Geschichte, sondern auch heute noch ein wichtiger aktiver Bestandteil der S-Bahn als Verkehrssystem, das täglich rund eine Million Fahrgäste befördert.

Das Verwaltungsgebäude im Stil der Neuen Sachlichkeit  
© Andreas FranzXaver Süß



#### Infos für Neugierige Buchtipps

S-Bahn Berlin GmbH  
[Hg.]: Berliner S-Bahn,  
70 Jahre Hauptwerkstatt Schöneeweide,  
Berlin 1997

Zwei der Arbeitsstraßen für die Aufarbeitung der Wagenkästen, 1931  
© Eisenbahnstiftung Joachim Schmidt, Foto: RVM



Blick in die Werkhallen  
© Andreas FranzXaver Süß

