

Alexander **Schulz**

Ausrangierte Berliner S-Bahn-Wagen rollten nach ihrer Ausmusterung zumeist nach Schöneweide. Gelegentlich wurden die Wagen auch irgendwo im Netz abgestellt und vor ihrer Verschrottung ebenfalls nach Schöneweide gebracht. Von hier aus gingen die meisten Fahrzeuge dann schließlich auf ihre letzte Reise zur Verschrottung. Einige wenige gelangten in die Sammlung des Vereins Historische S-Bahn Berlin und letztendlich in die Wagenhalle nach Erkner. Doch noch ein paar weitere Fahrzeuge wurden vor der Verschrottung bewahrt. In Berlin reifte im Jahr 1999 die Idee, unter anderem alte S-Bahn-Wagen für die Nutzung als Imbiss umzubauen. Keine neue Idee, denn schon zuvor wurden ausrangierte S-Bahn-Wagen beispielsweise als Imbiss oder Bar genutzt.

Heute betreibt die 1983 in Stuttgart gegründete C. Wöllhaf GastroService GmbH mehrere ausrangierte S-Bahn-Wagen in Deutschland (Berlin, Köln/Bonn und Stuttgart) unter dem Markennamen „Die EsS-Bahn®“. Ein Wagen wurde sogar eine Zeitlang in China (Shanghai) als Imbiss genutzt. Die Wöllhaf Unternehmensgruppe beschreibt ihre S-Bahn-Wagen auf der Internetpräsenz wie folgt: „Der Triebwagen wurde weitestgehend originalgetreu wiederhergestellt und zu einem Imbiss-Restaurant mit Gastraum (rund 30 Sitzplätze) sowie dazugehörigem klassischen take-away- und Außenbereich umgebaut.“

Derzeit befinden sich sechs S-Bahn-Wagen im Eigentum der Firma Wöllhaf, wovon jetzt lediglich einer in Benutzung ist. Ein weiterer Wagen befindet sich im Eigentum der Berliner Flughafengesellschaft mbH (BFG), wird jedoch durch Wöllhaf betrieben.

Alle EsS-Bahnen sind an den identischen Schildern mit der Marke „Die EsS-Bahn®“ zu erkennen, die an den Wagenkästen angebracht wurden. Das Speisen- und Getränke-Angebot ist in allen EsS-Bahnen nahezu gleich. Neben dem Hauptprodukt Currywurst, gibt es Pommes Frites und dazu verschiedene Soßen. Softdrinks, Biere und auch Kaffee sowie Tee vervollständigen das Angebot.

475 079 am Flughafen Berlin-Tegel (TXL)

Der heutige 475 079 wurde 1929 als Triebwagen (ET) 2622 Typ Stadtbahn (Bauart 1927/1930) bei der Arthur Koppel AG in Berlin gebaut. Seine Indienstellung erfolgte am 31. Mai 1929. Bereits etwa ein Jahr später erhielt der Wagen die Nummer ET 3544, welche er bis 1941 behielt. Die erneute Umnummerierung brachte für den Triebwagen die Nummer 165 488. Der bisherige Weggefährte, der Beiwagen (EB) 165 488 (ex 6093, ex 5678) wurde nach dem Zweiten Weltkrieg kriegsbeschädigt abgestellt. Ab dem 24. September 1947 bekam der Triebwagen einen anderen Beiwagen, den heutigen 875 079, beige stellt. Hierbei handelt es sich aller-

dings um einen Wagen des Typs Wannseebahn (Bauart 1932). Dieser bei Linke-Hoffmann-Busch in Bautzen gebaute Wagen wurde als EB 6263 am 17. März 1933 in Dienst gestellt und trug danach ab 1941 die Nummer EB 165 809. Dieser Beiwagen verlor seinen Triebwagen am 13. März 1944, als dieser kriegsbeschädigt abgestellt wurde. Der Unterschied in den Bautypen (Stadtbahn- mit Wannseebahnwagen) blieb auch noch nach der Umrüstung auf Einmannbetrieb an den neuen Wagennummern erkennbar; sie lauteten nun 275 531/974. Im Januar 1984 gelangte das „ungleiche“ Paar in den Fahrzeugbestand der BVG-West. Nach der Wiedervereinigung erhielten die Wagen 1992 die einheitliche Nummer 475/875 079. Dieser Viertelzug war an der Abschiedsfahrt für die Stadtbahnwagen am 21. Dezember 1997 beteiligt. Die Ausmusterung wurde erst am 16. Januar 1998 vollzogen.



Die Tegeler EsS-Bahn (475 079) von der Frontseite her mit entsprechendem Werbeschriftzug, die Linienbezeichnung ist zwischenzeitlich verschwunden

Foto: C. Wöllhaf GastroService GmbH



Der Innenbereich des 475 079 ist weitestgehend im Originalzustand erhalten
Foto: A. Schulz

Zwischen dem 10. und 11. August 1998 wurden die beiden Wagen zusammen mit 875 057 an die BFG verkauft und die Wagenkästen vor der Haupthalle des Flughafens Tegel aufgestellt. In diese drei Wagen zogen im September 1998 die Geschäfte aus der Haupthalle, die wegen eines Umbaus im Terminal zeitweise dorthin umziehen mussten. Nachdem die Geschäfte wieder in das Terminal zurückkehren konnten, wurden die Wagenkästen wieder abtransportiert. Der Beiwagen 875 079 wurde im Jahr 2007 verschrottet. Der Verbleib des Beiwagens 875 057 konnte geklärt werden. Er gehört noch immer der BFG und steht auf dem südwestlichen Teil des Flughafens Tegel gut geschützt und unzugänglich in der Nähe eines Lärmschutzhangars. Er dient als Aufenthaltsraum und wird gelegentlich für Betriebsfeiern von BFG-Mitarbeitern genutzt.

Im April 2000 wurde am Terminal A im Außenbereich der erste Imbiss der Marke „Die EsS-Bahn®“ eröffnet. Dieser entstand aus dem bereits zuvor am Flughafen Tegel aufgestellt gewesenen Wagenkasten des Triebwagens 475 079, welcher somit in die Nähe seines ehemaligen Standortes am Flughafen Tegel zurückkehrte. Später wurde von der BFG noch eine Überdachung für den S-Bahn-Wagen errichtet. Der Wagenkasten gehört noch immer der BFG und wird durch die Firma Wöllhaf betrieben. In historischem Ambiente der 1920er Jahre kann man seither täglich von 8 bis 20 Uhr

die klassische Berliner Currywurst und auch andere Snacks genießen. Dieser Wagen ist eine Institution am Flughafen Tegel geworden.

477 119 am Flughafen Berlin-Schönefeld (SXF)

In den Wirren des Zweiten Weltkrieges wurde das Viertel ET/EB 167 250 (Bauart 1941) ausgeliefert und am 12. März 1943 in Dienst gestellt. Der Triebwagen wurde in der Des-sauer Waggonfabrik und der Beiwagen bei Wegmann & Co. in Kassel gebaut. Ab 1970 trug das Viertel die Nummer 277 267/268. In einem Modernisierungsprogramm wurde das Viertel bis 31. März 1977 für weitere Jahre hergerichtet. Nach dem Mauerfall erhielt es ab 1992 die Nummer 477/877 119. Am 21. Februar 2002 wurde es abgestellt und der Triebwagen an die BFG verkauft. Kurz darauf, am 26. März 2002 wurde der Wagenkasten per Tieflader von Schöneweide zum Flughafen Schönefeld transportiert und am Terminal A im Außenbereich aufgestellt. Der dazugehörige Beiwagen 877 119 wurde bis zum November 2003 in der Hauptwerkstatt Schöneweide abgestellt, bevor er zur Verschrottung nach Königs Wusterhausen kam. Der an die Wöllhaf Gastro-Service verpachtete Triebwagen wurde von diesem Unternehmen umgebaut. Nach der vorübergehenden Schließung des Imbisses im Januar 2012 (im Zusammenhang mit der geplanten Eröffnung des BER) wurde der Wagenkasten an Wöllhaf verkauft. Im Mai 2012 wurde er von seinem bisheri-



Am Flughafen Schönefeld stand der Triebwagen 477 119 als EsS-Bahn, hier wartet er am 4.1.2008 auf Kundschaft.

Foto: A. Schulz

Übersicht der Wagen der CWGS

Nummer	Baujahr	Bauart	Typ	Abgabe	Erwerb	Ausmusterung
475 079 [Ⓐ]	1929	1929	Stadtbahn		-	16. 1.1998
475 608	1928	1927	Stadtbahn		2010	16. 1.1998
875 608 [Ⓑ]	1928	1927	Stadtbahn	2018	2010	16. 1.1998
477 053	1939	1939			2010	2. 2.2001
877 053	1939	1939			2010	2. 2.2001
477 117	1941	1941			2010	2. 2.2001
877 117	1941	1941			2010	2. 2.2001
477 119	1941	1941			2012	21. 2.2001

[Ⓐ] ET im Eigentum der BFG; Vermarktung durch Wöllhaf

[Ⓑ] EB verkauft in Juni 2018

gen Standort entfernt. Im Dezember 2012 wurde er am Terminal D wieder aufgestellt und bis zum Vertragsablauf im April 2015 durch Wöllhaf betrieben. Nach der Schließung des Imbisses wurde der Wagenkasten abtransportiert. Heute ist er bei der Firma Colossus Logistics in Oberschöneweide untergestellt.

475 608 am Flughafen Stuttgart (STR)

Im Jahre 1928 erbauten der Waggon- und Maschinenbau Görlitz den Triebwagen und die Vereinigten Westdeutschen Waggonfabriken van der Zypen den Steuerwagen (ES) für das Steuerviertel vom Typ Stadtbahn (Bauart 1927/1930). Die Indienststellung des Viertels mit den Nummern 2360 und 5484 erfolgte am 22. August 1928. Später trug das Viertel zwischen 1930 und 1941 die Nummer ET 3282 und ES 5333; danach wurde das Wagenpaar in ET/ES 165 210 umgezeichnet. Im Zweiten Weltkrieg wurde der Steuerwagen zu einem Beiwagen umgebaut. Hierzu wurde die Frontpartie mit Blechen verkleidet, und die nicht mehr benötigten Teile wurden für andere Fahrzeuge verwendet. Der Wagen ES 165 210 wurde dadurch zum EB 165 210. Das Viertel wurde nach dem Krieg beschlagnahmt und im Jahr 1946 als Teil der Reparationsleistungen an die Sowjetische Staatsbahn überstellt. Im Jahre 1952 kehrte der Viertelzug wieder nach Berlin zurück. Die Wagennummer wurde 1970 nach Umbau auf den Einmannbetrieb erneut geändert und lautete nun für den Triebwagen 275 683 und für den Beiwagen 275 684. Bis zum 8. Januar 1984 wurde das Viertel von der Deutschen Reichsbahn (DR) im Ostteil der Stadt eingesetzt. Es gelangte dann in den Wagenpark des S-Bahn-Betriebes der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) in West-Berlin. Der Beiwagen wurde bis Mai 1987 (HU-Datum 27.05.1987) wieder zum Steuerwagen umgebaut; hierfür wurden die fehlenden Teile bei der DR eingekauft. Nach der Wiedervereinigung wurden das Netz, der Betrieb und der Wagenpark der S-Bahn wieder zusammengeführt, und so erhielt das Steuerviertel ab 1992 die Wagennummer 475/875 608. Es wurde bei der sternförmigen Abschiedsfahrt am 21. Dezember 1997 zum Ostkreuz eingesetzt und beförderte bis zuletzt Fahrgäste. Kurz darauf wurde das Wagenpaar am 11. März 1998 an einen Privatmann verkauft und bei der Vereinigung „Lokschuppen Schöneweide“ untergestellt. Nach gut zehn Jahren wurde es 2008 an seinen neuen Standort nach Mittenwalde auf das Gelände der dortigen Draisinenbahn transportiert. Nachdem der Viertelzug weitere zwei Jahre ohne Nutzung in Mittenwalde gestanden hatte, wurde er 2010 von der



In bestem Sonnenlicht präsentiert sich 475 608 am Stuttgarter Flughafen, hier gibt es bequeme „Außenplätze“, nicht nur Stehtische. Foto: C. Wöllhaf GastroService GmbH

C. Wöllhaf GastroService GmbH erworben. Zunächst wurde der Triebwagen 475 608 Anfang 2010 von dort abgeholt, für den neuen Einsatzzweck als „Die EsS-Bahn®“ aufgearbeitet und dann am Terminal 1, Parkbereich 7 im Außenbereich des Stuttgarter Flughafens aufgestellt. Seit April 2011 wird er dort als Imbiss-Restaurant täglich von 11 bis 18 Uhr, während der Sommerzeit bis 20 Uhr, betrieben. Die weitere Geschichte des Beiwagens wird im nachfolgenden Absatz beschrieben.

875 608 am Shanghai Fashion Outlet Center

Nach etwa vier Jahren in Mittenwalde begann von hier aus im Jahr 2013 die lange Reise des Beiwagens 875 608 nach Shanghai. Dort angekommen wurde er zunächst aufgearbeitet und schließlich am 29. August 2013 am vorgesehenen Platz aufgestellt. Die letzten 250 Meter musste der Wagen auf Luftkissen geschoben werden, weil der Tieflader den vorgesehenen Aufstellort an der Yangshupu Road 2866 nicht erreichen konnte. Ende 2013 wurde „Die EsS-Bahn®“ in China eröffnet; der Betrieb wurde aber im Juni 2018 wieder eingestellt. Der Wagenkasten wurde daraufhin nicht wieder nach Deutschland transportiert, sondern an den Betreiber des Shanghai Fashion Outlet Centers verkauft und verblieb an seinem Standort.

Modernisierung/Umbau	Inbetriebnahme	bis 1992	bis 1970	bis 1942	bis 1930
-	31. 5.1929	275 531	165 488	3544	2622
27. 5.1987	22. 8.1928	275 683	165 210	3282	2360
27. 5.1987	22. 8.1928	275 684	165 210	5333	5484
15. 9.1982	21. 2.1940	277 129	167 109	3942	-
15. 9.1982	21. 2.1940	277 130	167 109	6451	-
7. 4.1982	13. 2.1943	277 263	167 247	-	-
7. 4.1982	13. 2.1943	277 264	167 247	-	-
31. 1.1977	12. 3.1943	277 267	167 250	-	-



Im Flughafen Köln/Bonn steht die EsS-Bahn ohne echtes Fahrzeug



Im nachgebildeten Führerstand ist die Küche und die Verkaufstheke untergebracht.



Die nachempfundene Seitenwand mit Tür, welche aber nur Attrappe ist. Fotos (11.5.19): A. Schulz

„Die EsS-Bahn®“ im Flughafen Köln/Bonn (CGN)

Seit dem 1. Juni 2015 kann täglich von 11 bis 21 Uhr die klassische Berliner Currywurst auch im Terminal 1/C (Abflugbereich) gegessen werden. Hierbei handelt es sich nicht um einen S-Bahn-Wagen, sondern um eine Nachbildung mit Original-Details im Innenbereich des Geschäfts. Dieser Imbiss ist die erste „Die EsS-Bahn®“ in einem Gebäude.

477/877 053 und 117 als Vorratswagen

Das Viertel 477/877 053 wurde 1939 als ET 3942 und EB 6451 gebaut. Der Triebwagen entstand in Berlin bei der Arthur Koppel AG, der Beiwagen bei der Waggonfabrik Wegmann & Co. in Kassel. Die Indienststellung erfolgte am

21. Februar 1940. Bei der Umstellung der Wagennummern im Jahre 1941 erhielt das Viertel die Nummern ET/EB 167 109. Ab 1970 lauteten die Nummern 277 129/130. Bis zum 15. September 1982 erfolgte eine Modernisierung. Das Viertel erhielt nach der Zusammenführung der beiden S-Bahn-Betriebe 1992 die Nummern 477/877 053.

Das Viertel 477/877 117 wurde 1941 als ET/EB 167 247 in Betrieb genommen. Der Triebwagen wurde in der Dessauer Waggonfabrik und der Beiwagen bei Wegmann & Co. in Kassel gebaut. Die Indienststellung erfolgte am 13. Februar 1943. Ab 1970 lauteten die Nummern 277 263/264. Bis zum 7. April 1982 erfolgte eine Modernisierung. Die letzte Wagennummer trägt das Viertel seit 1992.

Die beiden Viertel 477/877 053 und 117 wurden am 2. Februar 2001 ausgemustert und danach an die Draisinenbahn Töpchin verkauft. Am 23. Februar 2001 wurde dieser Halbzug nach Töpchin transportiert, dort am Bahnhof aufgestellt und teilweise als Café hergerichtet. Im Frühjahr 2007 wurde der Triebwagen 477 053 zum Endpunkt der Draisinenbahn nach Mittenwalde Ost umgesetzt. Im April 2010 wurden diese vier Wagen der Draisinenbahn von Wöllhaf GastroService erworben. Die Wagen 477/877 053 und 117 stehen heute geschützt in einem Hangar in Mittenwalde und warten auf Ihre Nutzung als „Die EsS-Bahn®“.

Berlin in Zukunft ohne „Die EsS-Bahn®“?

Nachdem „Die EsS-Bahn®“ am Flughafen Berlin-Schönefeld bereits verschwunden ist, droht auch der S-Bahn am Flughafen Tegel mit der geplanten Schließung das Aus. Ein neuer Imbiss „Die EsS-Bahn®“ am Flughafen Berlin-Brandenburg (BER) ist nicht vorgesehen. Der Großraum Berlin, der jahrelange Einsatzort der S-Bahn-Wagen müsste also nach der Schließung des Flughafens Tegel in Zukunft ohne eine „eigene“ „Die EsS-Bahn®“ auskommen. Es besteht aber noch Hoffnung, denn es stehen noch fünf S-Bahn-Wagen bei der Wöllhaf GastroService für die Umsetzung des Konzepts „Die EsS-Bahn®“ zur Verfügung. Hierbei handelt es sich unter anderem um den bereits erwähnten Wagen 477 119 vom geschlossenen Imbiss am Flughafen Schönefeld und die vorstehend beschriebenen Wagen 477/877 053 und 117.

Danksagungen

Der Autor dankt Frau Xenia Macho aus der Presseabteilung der C. Wöllhaf GastroService GmbH, sie stand hilfsbereit mit vielen Informationen zur Verfügung. Ein weiterer Dank geht an Herrn Mathias Hiller vom Verein Historische S-Bahn Berlin e. V. und seine Helfer.

Quellen:

- Berliner Verkehrsblätter, verschiedene Hefte aus den Jahrgängen 1954 bis 2019
- Verkehrsgeschichtliche Blätter, verschiedene Hefte aus den Jahrgängen 1980 bis 2019
- Schmiedeke, Carl W.; Der Wagenpark der Berliner S-Bahn; 1997; Lokrundschau Verlag, Gülzow
- Kolodziej, Ekkehard; Elektrische Triebfahrzeuge der Berliner S-Bahn; 2007; EK-Verlag, Freiburg
- Schmiedeke, Carl W., Müller, Maik, Hiller, Mathias; Züge der Berliner S-Bahn – Die eleganten Rundköpfe; 2003; GVE-Verlag, Berlin
- Internetseite der C. Wöllhaf GastroService GmbH www.woellhaf-airport.de