



Themendienst

100 Jahre Berliner S-Bahn

Seit 100 Jahren bewegt die Berliner S-Bahn die Menschen in Berlin und Brandenburg. Sie hat nicht nur die Entwicklung der Hauptstadt zur Metropole maßgeblich mitgeprägt, sondern spiegelt auch deren wechselvolle Geschichte wider. So ist die S-Bahn selbst zur Ikone geworden und aus Berlin nicht mehr wegzudenken.

Die Vorgeschichte

Als Vorläufer der Berliner S-Bahn gelten die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen. Schon seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert verbanden von Dampfloks gezogene Vorortzüge die vielen Berliner Kopfbahnhöfe auf einem weit verzweigten Streckennetz mit dem Umland. Schon 1871 wurde der erste Abschnitt der Ringbahn um das historische Stadtzentrum eröffnet und 1877 vollendet. 1882 folgte die Stadtbahn zwischen dem heutigen Ostbahnhof und dem Bahnhof Charlottenburg. Bereits um die Jahrhundertwende fanden die ersten großen Versuche mit dem elektrischen Betrieb statt und so gab der preußische Landtag 1913 auch Mittel für die Elektrifizierung von Strecken frei. Immerhin waren die Hoch- und Untergrundbahnen bereits seit 1902 elektrisch unterwegs. Verzögert durch den Ersten Weltkrieg fiel 1921 bei der Deutschen Reichsbahn die Entscheidung, die Stadtbahn in Berlin mit Gleichstrom zu betreiben. Die Elektrotriebzüge wurden über eine seitlich angebrachte Stromschiene mit Gleichstrom versorgt. Mit diesem System fährt die Berliner S-Bahn bis heute auf einem eigenen Netz.

Die Geburtsstunde 1924

Am 8. August 1924 war es so weit: Vom Stettiner Vorortbahnhof, dem heutigen Nordbahnhof, aus macht sich der erste von sechs unterschiedlich aufgebauten Probezügen auf den Weg nach Bernau. Seit Juni 1925 fährt die S-Bahn dann nach Bernau ausschließlich mit elektrischen Triebzügen. Auch zwischen Gesundbrunnen und Birkenwerder geht es elektrisch sowie ab Oktober 1925 über Birkenwerder hinaus nach Oranienburg.

Im Sommer 1926 fällt der Startschuss für die sogenannte „Große Stadtbahn-Elektrisierung“: Die Gleise der Stadtbahn, der Ringbahn und weiterer Strecken sollten mit einer Gleichstromschiene ausgestattet werden. Dazu ist der Bau von elektrischen Anlagen nötig, die den Drehstrom mit 30 kV Spannung in 750 V Gleichstrom umwandeln und in das S-Bahnnetz einspeisen. Zahlreiche Anlagen aus dieser Zeit, wie die Schalt- und Gleichrichterwerke in Halensee und Markgrafendamm werden noch heute genutzt und sind Denkmale der Berliner

Marian Günther
Sprecher S-Bahn Berlin
Deutsche Bahn AG
Tel. +49 (0) 30 297-58227
presse.b@deutschebahn.com



Themendienst

Industriekultur. Auch der Bau des heutigen S-Bahnwerks in Schöneeweide geht auf das Investitionsprogramm der 1920er Jahre zurück. Am 15. Oktober 1927 nimmt es als „Reichsbahn-Ausbesserungswerk Schöneeweide“ die Arbeit zur elektrischen Ausrüstung der Triebwagenzüge auf. Kurz zuvor hatte die Reichsbahn die erste große Serienbestellung neuer Fahrzeuge auf den Weg gebracht. 638 Viertelzüge, also 1.276 Wagen, vom Typ „Stadtbahn“ werden bis 1932 ausgeliefert.

Bis 1929 elektrifiziert die Reichsbahn innerhalb drei Jahren ganze 150 km Strecke. Siemens schließt auf eigene Kosten die Werks- und Wohnanlagen im Osten Spandaus an das S-Bahn-Netz an. Der gemischte Betrieb mit Dampf- und Elektrozügen hat ein Ende. Die rußenden, dampfbetriebenen Nahverkehrszüge mit ihren engen Abteilwagen verschwinden aus dem Stadtbild. Die elektrischen Triebzüge sind günstiger, leiser und haben den Vorteil, dass durch ihre starke Beschleunigung kürzere Fahrzeiten und ein dichter Takt möglich ist. Das offene Innenraumkonzept mit vier Türen je Wagenseite ermöglichen schnellere Fahrgastwechsel in der Vier-Millionen-Metropole. Somit wird die S-Bahn zu einem der leistungsfähigsten Massenverkehrsmittel.

Die (Design-) Ikone

Von der Geburtsstunde im August 1924 an wird es allerdings noch sechs Jahre dauern, bis die S-Bahn zu ihrem Namen kommt. An Heiligabend 1930 gibt die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft in ihrer Zeitschrift „Die Reichsbahn“ bekannt: *„Die Berliner Stadt- Ring- und Vorortbahnen werden künftig kurz ‚S-Bahn‘ heißen. Die Reichsbahn beabsichtigt, soweit es die knappen Mittel gestatten, nach und nach Tafeln und Transparente anzubringen, auf denen das weiße ‚S‘ auf grünem Grunde weithin leuchtet. Die Reichsbahn hofft, daß die Schaffung dieses leicht erkennbaren Zeichens, das auch auf große Entfernungen wirkt, den Reisenden ein erwünschter Hinweis auf die Lage der S-Bahnhöfe sein wird.“* Mit dem vom Berliner Grafiker Franz Rosen entworfenen „weißen S auf grünem Grunde“ hat die Reichsbahn nun ein Markenzeichen für das neue Verkehrsmittel und schafft so ein Gegenstück zum weißen „U“ auf blauem Grund, das seit den frühen 20er Jahren über den Eingängen zur U-Bahn prangt. Zunächst hatte das Logo noch die Form eines Tunnelquerschnitts und den Zusatz „Bahn“. Dieser fällt ab 1933 weg und das Logo erhält die heutige runde Form nur mit weißem „S“.

Das grüne Signet, die einheitliche Fahrzeugflotte der „Stadtbahner“ – ab 1928 in der typischen ockergelb-roten Lackierung, die von Richard Brademann maßgeblich geprägte S-Bahn-Architektur mit ihren Klinkerbauten im Stil der Neuen Sachlichkeit sowie der dichte Takt sorgen für einen hohen Wiedererkennungswert. Damit steht

Marian Günther
Sprecher S-Bahn Berlin
Deutsche Bahn AG
Tel. +49 (0) 30 297-58227
presse.b@deutschebahn.com



Themendienst

die Berliner S-Bahn als „Mutter aller S-Bahnen“ für ein leistungsfähiges Nahverkehrssystem, das in Ballungsräumen bis heute Schule macht.

Die Dreißiger Jahre: Ausbau

Nach Ende der „Großen Elektrisierung“ verfügt Berlin über eines der modernsten Nahverkehrsnetze der Welt. Es fehlt nur eine Verbindung zwischen den Vorortbahnen im Norden und Süden, die an den jeweiligen Kopfbahnhöfen enden. Erste Ideen und Planungen dafür existieren schon seit Ende der 1890er Jahre. Der Bau der Nord-Süd-Verbindungsbahn fällt in die Zeit des Nationalsozialismus. Von Beginn an steht der Bau unter enormen Zeitdruck. Denn bis zu den Olympischen Spielen soll der erste nördliche Tunnelabschnitt fertiggestellt werden. Beim Einsturz einer Baugrube 1935 kommen 19 Arbeiter ums Leben. Doch der Eröffnungstermin der Strecke vom Humboldthain bis Unter den Linden (heute: Brandenburger Tor) im Sommer 1936 kann gehalten werden.

Die feierliche Eröffnung der Südstrecke Potsdamer Platz – Anhalter Bahnhof – Schöneberg im Oktober 1939 fällt bereits in die Kriegszeit. Deutschland hatte mit dem Überfall auf Polen den Zweiten Weltkrieg begonnen.

Der Bau des Nordsüd-Tunnels ist eine Herausforderung für die Planer und macht Ausnahmen der damals geltenden Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung nötig. Schließlich führt der Tunnel nicht nur mitten durch das dicht bebaute Stadtzentrum, sondern muss sowohl unter der Spree und dem Landwehrkanal hindurch als auch über den Tunnel der heutigen U6 geführt werden. Enge Kurvenradien und starke Steigungen sorgen bis heute für einen hohen Instandhaltungsbedarf. Die niedrige Tunnelhöhe stellt darüber hinaus besondere Anforderungen an die maximale Höhe und Länge aktueller und künftiger Fahrzeuggenerationen. Nicht zuletzt aus diesem Grund sind die Berliner S-Bahnzüge immer etwas Besonderes

Der Zweite Weltkrieg

Während des Zweiten Weltkriegs fährt die S-Bahn fast ununterbrochen. Den bis heute gültigen Fahrgastrekord von 737 Millionen Fahrgästen erreicht sie im Jahr 1943. Infolge der Material- und Personalknappheit werden der Betrieb eingeschränkt, Takte verringert und der Betriebsschluss früher in den Abend gelegt. Kurz vor Kriegsende, ab dem 11. April 1945, durfte die S-Bahn nur noch nutzen, wer einen Sonderausweis vorzeigen konnte. Zwei Wochen später lässt die Schlacht um Berlin keinen Betrieb mehr zu. Der S-Bahnverkehr wird am 25. April ganz eingestellt. Nach einer gezielten Sprengung, wahrscheinlich von überzeugten Nationalsozialisten veranlasst, stürzt am 2. Mai die Decke des Nordsüd-Tunnels unter dem

Marian Günther
Sprecher S-Bahn Berlin
Deutsche Bahn AG
Tel. +49 (0) 30 297-58227
presse.b@deutschebahn.com



Themendienst

Landwehrkanal ein und der Tunnel wird geflutet. Dabei kommen zahlreiche Zivilisten ums Leben, die Schutz vor den Kampfhandlungen gesucht hatten.

Doch der Stillstand der S-Bahn währt nicht lange. Schon am 7. Juni 1945 läuft der Verkehr zunächst mit einem Zugpaar auf der Strecke Schöneberg–Wannsee wieder an. Ein Jahr später sind der Ring und die Stadtbahn wieder vollständig befahrbar. Schon bald befördert S-Bahn wieder 420 Mio. Fahrgäste – zunächst noch „über alle Sektorengrenzen hinweg“, wie es zum 25. Jubiläum 1949 hieß. Da die S-Bahn von der DDR-Reichsbahn betrieben wird, kommt es schnell zu Konflikten. Die West-Berliner Mitarbeitenden treten am 21. Mai 1949 in einen 38 Tage dauernden Streik, um ihre Bezahlung in DM (West) durchzusetzen.

Auf- und Ausbau bis in die 1950er Jahre

In den Nachkriegsjahren werden weitere Strecken für den S-Bahnbetrieb elektrifiziert und bestehende verlängert. Neue Verbindungen unter anderem nach Königs Wusterhausen, Teltow, Staaken, Falkensee sowie zwischen Jungfernheide und Spandau entstehen. Auch die heutige S5 wird schrittweise verlängert, zunächst über Mahlsdorf hinaus nach Hoppegarten und bis 1956 schließlich nach Strausberg Nord.

Beim Aufbau Westberlins hingegen werden, der Bundesrepublik folgend, die Weichen für eine autogerechte Stadt gestellt. Der Senat setzt auf die Abschaffung der Straßenbahn, den Bau neuer U-Bahnstrecken und den Ausbau des Busverkehrs.

Zwar fährt die S-Bahn weiterhin über die Sektorengrenzen hinweg, doch die Grenzkontrollen werden in den 50er Jahren zunehmend schärfer. West-Berliner:innen benötigen seit 1952 eine Genehmigung, um ins Umland zu reisen.

Der Mauerbau und die Jahre der Teilung

Mit dem Bau der Mauer am 13. August 1961 endet auch der sektorübergreifende S-Bahnverkehr und das Netz wird wie die Stadt quasi über Nacht geteilt. Es entstehen zwei von der Deutschen Reichsbahn betriebene Teilnetze. Nur vier Tage nach dem Mauerbau, am 17. August rufen der Deutsche Gewerkschaftsbund und der Regierende Bürgermeister Willy Brandt die Westberliner zum Boykott der S-Bahn auf. Das Motto „Wer S-Bahn fährt, bezahlt Ulbrichts Stacheldraht“ entfaltet seine Wirkung: Die Fahrgastzahlen brechen um fast 80 Prozent ein. Bis in die 1980er Jahre nutzen nur noch ein paar Tausend Menschen am Tag die S-Bahn im Westen. In der Folge dünnt die Reichsbahn auch das Zugangebot immer weiter aus – Takte werden verlängert, Nachtverkehre eingestellt. Die S-Bahn in Westberlin entwickelt sich zur finanziellen Bürde für die Reichsbahn und der DDR, zumal es keine gegenseitige Anerkennung der Fahrkarten zwischen BVG und S-Bahn gibt und der Westberliner Senat keinerlei finanzielle Unterstützung gewährt.

Marian Günther
Sprecher S-Bahn Berlin
Deutsche Bahn AG
Tel. +49 (0) 30 297-58227
presse.b@deutschebahn.com



Themendienst

Im Ostteil der Stadt ist die S-Bahn weiterhin das Rückgrat des Verkehrs – nicht zuletzt, weil ein eigenes Auto für viele Menschen lange ein Wunschtraum bleibt. Zu den Weltfestspielen der Jugend im Jahr 1973 nutzen täglich rund 1,2 Millionen Fahrgäste die ockergelb-roten Züge. Auch neue Strecken lässt die Reichsbahn im Ostteil bauen und nimmt 1976 den Abschnitt Friedrichsfelde Ost–Marzahn in Betrieb.

Streik und Betriebsübergang auf die BVG

1980 führt eine Reihe von Sparmaßnahmen der Reichsbahn zum zweiten Streik der Westberliner Beschäftigten der Reichsbahn. Am 17. September treten Triebfahrzeugführer, Rangierer und Fahrdienstleiter in den Ausstand, der am 25. September von der Bahnpolizei der Reichsbahn beendet wird. Nach dem Streik entlässt die Reichsbahn über 200 Beschäftigte und stützt den bereits dünnen Verkehr weiter ein. Fortan fährt die S-Bahn in Westberlin nur noch im 20-Minutentakt auf den drei Linien Frohnau–Friedrichstraße–Lichtenrade, Heiligensee–Friedrichstraße–Lichterfelde Süd und Wannsee–Charlottenburg–Friedrichstraße. Auf der Hälfte des S-Bahn-Netzes in Berlin (West) ruht der Zugverkehr nach dem Streik. Strecken und Bahnhöfe bleiben sich selbst überlassen. Verfall und Vandalismus sind die Folge.

Im Oktober 1983 beginnen der Westberliner Senat und die Reichsbahn mit Verhandlungen, über die Zukunft der S-Bahn im Westteil der Stadt. An deren Ende gehen die Betriebsrechte der S-Bahn im Westberlin am 9. Januar 1984 auf den Senat über, der die BVG mit der Betriebsdurchführung beauftragt. Mit diesem Schritt kehren nach und nach auch die Fahrgäste zurück, obwohl der Boykottaufruf formal nie zurückgenommen wurde. Mit den Betriebsrechten hat die BVG auch 119 Viertelzüge der Bauart Stadtbahn aus den 1920/1930er Jahren übernommen. Bis 1987 werden fast alle Züge bei der Waggon Union in Reinickendorf generalüberholt. Parallel dazu gehen vier Prototypen der Baureihe 480 in den Betrieb.

Für das Ostberliner Netz lässt die Reichsbahn in den 1980er Jahren ebenfalls neue Fahrzeuge entwickeln. Erste Prototypen der späteren Baureihe 485 fahren 1980. Von 1990 bis 1992 wird die von den Berlinern „Coladose“ genannte Baureihe in Serie gebaut. Bis November 2023 waren die Fahrzeuge noch im Einsatz.

Mauerfall und Wiedervereinigung

Am 9. November 1989 fällt die Berliner Mauer. Dieses lang ersehnte und plötzliche Ereignis führt zu einem Aufschwung im ÖPNV und schon bald folgen die ersten Lückenschlüsse zwischen Ost und West. Bereits am 2. Juli 1990 fährt der erste S-Bahnzug wieder über den Bahnhof Friedrichstraße von West- nach Ostberlin. Der

Marian Günther
Sprecher S-Bahn Berlin
Deutsche Bahn AG
Tel. +49 (0) 30 297-58227
presse.b@deutschebahn.com



Themendienst

durchgehende Verkehr auf der Stadtbahn wird in beiden Richtungen wieder aufgenommen. Die bisherigen Geisterbahnhöfe Unter den Linden (heute: Brandenburger Tor), Oranienburger Tor und Nordbahnhof werden ebenfalls 1990 wieder angefahren. Nach der Wiedervereinigung soll aus den zwei getrennten S-Bahnnetzen wieder eines werden, so wie es vor dem Mauerbau bestand.

Schließlich erhalten alle Linien des wiedervereinigten S-Bahn-Netzes ab 2. Juni 1991 einheitliche Bezeichnungen von S1 bis S10. Für die Linien im Westteil der Stadt hatte die BVG bereits bei der Übernahme am 9. Januar 1984 erstmals Liniennummern eingeführt.

Schon im Jahr 1992 fährt die S-Bahn auch wieder aus den westlichen Bezirken ins Umland, etwa nach Potsdam, Hohen Neuendorf und Blankenfelde. Die über Jahrzehnte vernachlässigte Infrastruktur Schienennetz wird nach der Wende Schritt für Schritt saniert. Ein Symbol dafür ist das Ostkreuz. Im Berliner Volksmund ist der Kreuzungsbahnhof zwischen der Stadtbahn und der östlichen Ringbahn lange als „Rostkreuz“ bekannt. Von 2006 bis 2018 baut die Deutsche Bahn die Gleise und den Bahnhof bei laufendem Betrieb in 50 verschiedenen Bauzuständen komplett neu.

Am 15. Juni 2002, dem „Wedding-Day“ als Anspielung auf den gleichnamigen S-Bahnhof, geht die Strecke zwischen Westhafen und Gesundbrunnen über Wedding wieder in Betrieb. Damit ist die Ringbahn nach 41 Jahren endlich durchgehend befahrbar. Allerdings dauert es noch bis Mai 2006, bis die „echte“ Ringbahn als „Vollring“, wie die Strecke bis zum Mauerbau genannt wurde, befahren wurde, jetzt mit den Linienbezeichnungen Linie S41 und S42.

Mit der Bahnreform 1994 geht aus der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn die Deutsche Bahn AG hervor. Dabei werden auch die Betriebsrechte der West-Berliner S-Bahn von der BVG auf die DB AG übertragen. Ein Jahr später folgt die Gründung der S-Bahn Berlin GmbH.

Nicht nur beim Streckennetz, auch für die Fahrzeugflotte kommt nach der Wende eine Verjüngungskur in Gang. Ab 1996 gehen die ersten Fahrzeuge der neuen Baureihe 481 in den Betrieb und lösen die bis zu 70 Jahre alten Stadtbahnzüge ab. Bis 2006 wächst die Flotte auf 500 Viertelzüge an. Sie bildet noch heute das Rückgrat der Berliner S-Bahn. Im November 2003 verabschieden sich die letzten alten Stadtbahnzüge aus den 1930er Jahren aus dem Betrieb. Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge fällt zwischen 1995 und 2006 von 43 auf acht Jahre.

Marian Günther
Sprecher S-Bahn Berlin
Deutsche Bahn AG
Tel. +49 (0) 30 297-58227
presse.b@deutschebahn.com

Fahrzeugkrise

Im Mai 2009 beginnt für die S-Bahn die schwerste Phase in der Nachwendezeit. Herstellerbedingte Mängel an den neuen Fahrzeugen auf der einen und



Themendienst

Managementfehler auf der anderen Seite sorgen dafür, dass ein großer Teil der Flotte für den Betrieb fehlt. Eine neue Geschäftsführung setzt zusätzliches Personal ein, um die Fahrzeugmängel zu beseitigen. Die schon geschlossene Betriebswerkstatt Friedrichsfelde wird wieder reaktiviert. Auch ein Teil der schon ausgemusterten Baureihe 485 wird vor der Schrottpresse gerettet und für die Fahrgäste wieder instandgesetzt. Andere Unternehmensbereiche der Deutschen Bahn unterstützen in dieser Zeit mit Personal und Sachleistungen. So kam es, dass es kurzzeitig einen direkten S-Bahnverkehr auf den Fernbahngleisen zwischen Südkreuz und Hauptbahnhof sowie auf der Stadtbahn mit Fahrzeugen aus anderen S-Bahnsystemen gab. Über 140 Millionen Euro gibt die S-Bahn zwischen 2009 und 2011 als Entschuldigungsleistung an ihre Fahrgäste zurück.

Neue Fahrzeuge für die S-Bahn

Mit der Unterzeichnung des Verkehrsvertrags für das Teilnetz Ring/Südost im Januar 2016 wird der Weg frei für neue S-Bahnen für Berlin. Am Neujahrstag 2021 gehen die ersten zehn Vorserienfahrzeuge der Baureihe 483/484 in den Probebetrieb auf der S47. Den Fahrgästen in Berlin und Brandenburg bieten die Züge unter anderem mehr Komfort, mehr Fahrgastinformationen und zum ersten Mal in der Geschichte der Berliner S-Bahn: eine Klimaanlage, die die Temperatur im Innenraum drei Grad Celsius unter der Außentemperatur hält. Ein Komfortplus, das in Berlin und Brandenburg heute niemand mehr missen möchte.

Das Herstellerkonsortium Siemens/Stadler kommt mit der Produktion der 106 Fahrzeuge schneller voran als geplant. Statt im April 2023 fahren die neuen Züge schon ab Dezember 2022 auf der Ringbahn. Im September 2023 ist die Flotte komplett.

Seit 2019 unterzieht die S-Bahn alle 500 Viertelzüge der Baureihe 481 einer Rundumerneuerung, um sie für den Betrieb bis in die 2030er Jahre fit zu machen. 370 Viertelzüge haben das Programm im Sommer 2024 bereits durchlaufen.

Heute nutzen 1,5 Millionen Fahrgästen an jedem Werktag die Berliner S-Bahn. Rund 3.300 Fahrten bietet das Unternehmen werktäglich auf 16 Linien an. Rund 55.800 Mal am Tag halten die Züge an den 168 Bahnhöfen in Berlin und Brandenburg. 3.000 Mitarbeitende der S-Bahn sorgen rund um die Uhr dafür, dass die Fahrgäste pünktlich und zuverlässig ihr Ziel erreichen.

Marian Günther
Sprecher S-Bahn Berlin
Deutsche Bahn AG
Tel. +49 (0) 30 297-58227
presse.b@deutschebahn.com



Themendienst

Quellen:

Götze, Oliver: Ein weißes „S“ auf grünem Grund. Die Entstehung der Berliner S-Bahn und ihre Gestaltungsprozesse. In: Götze, Oliver (et.al.): Design & Bahn. Eine Gestaltungsgeschichte (2021)

Risch, Karsten: S-Bahn Berlin. 100 Jahre elektrischer Betrieb (2024)

Bahnextra 3/2024

Verkehrsgeschichtliche Blätter (VB) 3/2024

Marian Günther
Sprecher S-Bahn Berlin
Deutsche Bahn AG
Tel. +49 (0) 30 297-58227
presse.b@deutschebahn.com