

punkt
3
extra

100 Jahre Berliner S-Bahn

August 2024



Foto: Wallied Schön

Happy Birthday Berliner S-Bahn



Ein Jahrhundert elektrischer Betrieb, ein Jahrhundert in Bewegung

Tschüss schwerfällige, rauchende Dampfloks – hallo saubere, flexible elektrische Mobilität: Am 8. August 1924 begann eine neue Ära für den Nahverkehr in Berlin und Brandenburg. Die S-Bahn war geboren und verbindet seitdem die Menschen in der Hauptstadtregion. 100 Jahre – was für ein Jubiläum! Ein Grund auf die wechselhafte Geschichte zu schauen – vom großen Technologiesprung der Geburtsstunde bis ins Hier und Heute.

Die S-Bahn verbindet

Seit 100 Jahren gibt es die Berliner S-Bahn nun schon, seit fast 30 Jahren als S-Bahn Berlin GmbH. Wir verbinden Berlin und Brandenburg, wir bringen die Menschen zueinander. Dafür sorgen unsere rund 3.000 Mitarbeitenden: Sie fahren und disponieren unsere Züge, setzen sie in den Werken instand, sind in den Kundenzentren und im Kundendialog für Sie, unsere Fahrgäste, da, informieren auf den Bahnhöfen und sorgen im Hintergrund dafür, dass wir in dichtem Takt auf 16 Linien fahren.



Peter Buchner,
Vorsitzender der Geschäftsführung
der S-Bahn Berlin GmbH

Foto: André Groth

An jedem Werktag nutzen rund 1,5 Millionen Fahrgäste die Berliner S-Bahn – das macht sie zu einem Rückgrat des Öffentlichen Nahverkehrs in der Hauptstadtregion. Bei Ihnen möchte ich mich bedanken: Dafür, dass Sie so zahlreich mit uns fahren und uns die Treue halten, auch wenn es trotz unserer neuen und runderneuten Züge und des ausgebauten Angebots nicht immer rund läuft. Ich versichere Ihnen: Wir arbeiten kontinuierlich daran, pünktlicher und zuverlässiger zu werden. Jeden Tag aufs Neue.

WIE ALLES BEGANN

Die Geburtsstunde der S-Bahn 1924

Schnelle und saubere Mobilität für die wachsende Metropole

Flexibel, schnell, sauber: elektrische Mobilität war schon vor 100 Jahren – wie heute wieder – die Technologie der Stunde. Und die wurde in der Hauptstadtregion dringend gebraucht. Denn mit dem Groß-Berlin-Gesetz von 1920 verschmolz die Innenstadt mit den umliegenden freien Städten und Landgemeinden quasi über Nacht zur flächenmäßig zweit- und nach Einwohnerzahl drittgrößten Stadt der Welt. 3,8 Millionen Einwohner:innen und zahlreiche Besucher:innen wollten und mussten sich durch die weit ausgedehnte Kultur- und Indus-



Erinnerungsfoto vom Versuchszug ...
Wer als erster Triebfahrzeugführer
an der Schaltkurbel stand, ist nicht überliefert.

Foto: Siemens Archiv

So sahen die ersten Züge aus: ET 169 / Bernau

Die allererste S-Bahn-Fahrzeugserie ist benannt nach dem Endbahnhof der ersten S-Bahnstrecke „Bernau“ und war von 1925 bis 1962 im Einsatz.

Die Serie umfasste 34 Triebwagen mit je 66 Sitz- und 90 Stehplätzen und 51 Beiwagen mit je 36 Sitz- und 50 Stehplätzen.

Allerdings waren die Züge bereits bei der Auslieferung überholt und nicht für die Anforderungen des S-Bahnbetriebs geeignet: Die Zugbildung aus zwei langen Triebwagen und drei Beiwagen war zu unflexibel, die Laufeigenschaften und Anfahrleistungen zu gering.



Foto: Hermann Maey

triemetropole bewegen. Den Ansprüchen einer Großstadtmobilität wurde der laute, schmutzige und schwerfällige Dampfbetrieb nicht mehr gerecht. Straßenbahnen und U-Bahnen profitierten bereits vom elektrischen Antrieb und dann kam der Vorortverkehr dazu: Ab dem 8. August fuhren regelmäßig sechs Versuchstriebwagen von AEG über die Strecke vom Stettiner Vorortbahnhof, dem heutigen Nordbahnhof, nach Bernau. Das Datum wurde zur „offiziellen Geburtsstunde der S-Bahn“, die damals noch nicht so hieß (* Seiten 4/5).

Die Vorteile lagen gleich auf der Hand

Anlässlich der von Publikum und geladenen Gästen begleiteten Eröffnungsfahrt berichtete die Vossische Zeitung in ihrer Abendausgabe von den Vorteilen des Technologiesprungs: „Die Elektrifizierung bedingt eine größere Ausnutzung der kurzen Strecken, da die elektrischen Wagen schärfer anfahren können, als Dampflokomotiven. – Und für die Hygiene der Berliner Bevölkerung ist es wichtig, dass bei einer vollständigen Elektrifizierung des Orts- und Vorortverkehrs die 70 Tonnen Rußrückstände, die als Produkte der Dampfbahn über Berlin liegen, verschwinden. – Die elektrische Bahn wird die Fahrzeiten um 25 v. H. abkürzen.“

Das fasst zusammen, was bis heute die Merkmale eines S-Bahnsystems sind: Dichte Zugfolgen, ein vom Regional-, Fern- und Güterverkehr getrenntes Netz, relativ kurze Abstände zwischen den Stationen, kurze Haltezeiten, schnelle komfortable Alltagsverbindungen durch die Stadt sowie zwischen Stadt und Umland für viele Fahrgäste.

Die Innovation fiel auf fruchtbaren Boden

Das System überzeugte und wenige Jahrzehnte später fuhr man auch in anderen Städten S-Bahn. Dass die allererste S-Bahn überhaupt aber hier

in Berlin entstand, ist kein Zufall. Die Voraussetzungen waren ideal, denn die Hauptstadtregion verfügte bereits über ein gut ausgebautes Eisenbahnnetz mit Ringbahn und Vorortverbindungen und war zudem ein Zentrum der entsprechenden Industrie – von AEG über Borsig bis Siemens.

Der elektrische Zugbetrieb wurde schon ab April 1900 getestet. Die Preußische Eisenbahn führte in nächtlichen Betriebspausen die ersten elektrischen Versuchsbetriebe mit 750 Volt Gleichstrom auf der Wanneseebahn durch. Und so war der Weg für die Geburt der S-Bahn und ihren rasanten Aufstieg geebnet ...

„Als vor 100 Jahren die erste S-Bahnlinie in den Regelbetrieb ging, war dies ein prägender Beitrag für die erfolgreiche Entwicklung Berlins zu einer Metropole. Wie an vielen geschichtlichen Stationen seitdem, stehen wir in Berlin heute wieder vor großen Herausforderungen, haben wir doch das große Ziel, unsere Stadt bis spätestens 2045 klimaneutral zu gestalten. Hier spielt, wie so oft in ihrer langen beeindruckenden Geschichte, natürlich auch die S-Bahn wieder eine wichtige Rolle. Der S-Bahn und all ihren großartigen engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern meinen herzlichen Glückwunsch zum 100. Geburtstag und ein großes Dankeschön für ihren tagtäglichen Einsatz für unser aller Mobilität in Berlin.“



Foto: SenMVKU / Marc Vorwerk

Ute Bonde, Senatorin für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

S-BAHNGESCHICHTE 1925 BIS 1960

Zwischen Aufstieg, Zerstörung und Wiederaufbau

Technischer Fortschritt und Betrieb unter schwersten Bedingungen

Am 5. Juni 1925 war es so weit: Die Vorortbahn nach Bernau wurde komplett elektrisch betrieben. Gleichzeitig startete zwischen Gesundbrunnen und Birkenwerder teilweise elektrischer Betrieb. Am 4. Oktober 1925 erfolgte die elektrische Betriebsaufnahme bis nach Oranienburg. Auf der dritten Nordstrecke nach Velten wurde am 16. März 1927 der elektrische Betrieb aufgenommen – auf einer Länge von 21,5 Kilometern. Die Kosten der Elektrifizierung der Nordstrecken betragen 13 Millionen Mark.

Ein Jahr später nahm die S-Bahn die Züge der Bauart „Stadtbahn“ in Betrieb, die erstmals in rotgelber Farbgebung gestaltet waren. Dieser Fahrzeugtyp prägte das Bild der S-Bahn fast sieben Jahrzehnte lang, erst 1997 fuhren die letzten Züge in den wohlverdienten Ruhestand (* Seite 5 oben). Allein in diesem Jahr, dem Jahr der „Großen Stadtbahn-



S-Bahnelektrifizierung: Kabellegung in Spandau West ca. 1927

Foto: DB AG

Elektrisierung“, gingen über 115 Kilometer Strecke in Betrieb.

Bis 1930 waren alle Vorortstrecken bis auf die Wannseebahn elektrifiziert, 1933 folgte diese erste Berliner Vorortstrecke gleich doppelt: Neben den Vorortgleisen wurden auch die Ferngleise zum Potsdamer Bahnhof mit Stromschienen versehen. Bis Ende 1933 wurden 22 Streckenabschnitte auf elektrischen S-Bahnbetrieb umgestellt.

zwischen Humboldthain und Unter den Linden konnte im Juli 1936 rechtzeitig vor den Olympischen Spielen eröffnet werden, der Anschluss an die südlichen Abschnitte folgte im Herbst 1939.

In Vorbereitung der Olympischen Spiele wurde 1935 zudem eine neue Fahrzeugbauart „Olympia“ entwickelt (spätere Baureihe ET 166). Es folgte noch eine weitere Baureihe, ab 1941 mit ET 167 bezeichnet. Bald prägten

Sinnbild moderner Mobilität

Die S-Bahn erlebte in der Folge eine rasante Entwicklung und Blütezeit, sie galt als Sinnbild moderner Mobilität. Gleichzeitig machte sich ab 1933 der Einfluss der NS-Diktatur bemerkbar. Der Bau des Nord-Süd-Tunnels etwa wurde zu Propagandazwecken instrumentalisiert. Dessen nördlicher Abschnitt

Nachdem anfänglich die Bezeichnungen Stadt-Ring- und Vorortbahn für die S-Bahn gebräuchlich waren, wurden diese zum 1. Dezember 1930 in Stadt-Bahn (abgekürzt S-Bahn) geändert. Das S-Bahnsymbol entwarf im Auftrag der Reichsbahndirektion Berlin der Berliner Gebrauchsgraphiker Fritz Rosen, der zu der Zeit das Atelier Bernhard leitete. Das Symbol wurde am 13. November 1930 offiziell eingeführt: ein weißes „S“ auf grünem Grund – bis heute unverwechselbar.



„Die S-Bahn ist mehr als nur Zeuge der wechselvollen Geschichte der Hauptstadtregion. Sie war, ist und wird das Rückgrat des Nahverkehrs in Brandenburg und Berlin. Das zeigen auch unsere Investitionen in die S-Bahn und unsere Ausbaupläne. Mit dem Infrastrukturprojekt i2030 wollen wir nicht nur die Verlängerung der S25 nach Stahnsdorf und nach Falkensee verwirklichen, sondern auch den 10-Minutentakt nach Bernau, Oranienburg, Strausberg und Hennigsdorf. Die S-Bahn gehört seit 100 Jahren zum Leben der Menschen. Das macht sie auch zu einem emotional verbindenden Verkehrsmittel, das sich nicht nur in Zahlen und Fakten messen lässt.“



Foto: Ines Hasenau

Rainer Genilke, Minister für Infrastruktur und Landesplanung, Brandenburg

die Züge der Bauarten „Bankier“, „Olympia“ und „Stadtbahn“ das Bild Berlins.

Am 15. April 1939, wenige Monate bevor der Zweite Weltkrieg ausbrach, wurde der Streckenabschnitt der Nord-Süd-S-Bahn zwischen Unter den Linden und Potsdamer Platz eröffnet. Bis in den September 1943 konnten weitere neue Streckenabschnitte erschlossen werden. Doch der sich zuspitzende Krieg wirkte sich auch auf den Betrieb der S-Bahn aus: Anfang April 1945 wurde der Verkehr auf immer mehr Streckenabschnitten eingestellt. Ende April kam er vollständig zum Erliegen. Der S-Bahnring war nun Frontlinie.

Wichtiger Tunnel wird gesprengt

In den letzten Kriegstagen wurde die Stahlbetontunneldecke des Nord-Süd-S-Bahntunnels unterhalb des Landwehrkanals gesprengt. Von wem und wieso, ist bis heute nicht abschließend geklärt. Der Tunnel wurde auf einer Länge von fast hundert Metern zerstört. Das Wasser brach ein und ergoss sich vom Anhalter Bahnhof, über Potsdamer Platz bis hin zu den Bahnhöfen Unter den Linden, Oranienburger Straße und Stettiner Bahnhof (der heutige Nordbahnhof). Am Bahnhof Friedrichstraße gelangten die Wassermassen auch in das U-Bahn-System. Zahlreiche Menschen, die in den Bahnhöfen Schutz vor den Kriegshandlungen gesucht hatten, kamen ums Leben.

Nach dem Kriegsende fuhr die S-Bahn noch ohne Rücksicht auf die Sektoren- und späteren Staatsgrenzen durch die Viersektorenstadt. Der erste, noch planlose Betrieb konnte bereits am 6. Juli 1945 zwischen den Bahnhöfen Wannsee und Großgörschenstraße aufgenommen werden. Das Restnetz, mit Ausnahme des Nord-Süd-Tunnels, wurde bis Februar 1946 in Betrieb genommen. Die Wiederinbetriebnahme des Tunnels ließ auf Grund der Wasserschäden bis November 1947 auf sich warten.

Erschwert wurden sämtliche Maßnahmen durch die zu realisierenden Reparationsleistungen an die Sowjetunion. So mussten im April 1946 33 Viertelzüge abgegeben werden.

Baureihe ET 165 / Stadtbahner

Die elektrischen Triebwagen ET 165 wurden von 1928 bis 1932 für die Berliner S-Bahn gebaut. Sie waren bis 1997 im Einsatz.

Bei den Einheiten der Baureihe ET 165 handelte es sich um knapp 36 Meter lange sogenannte Viertelzüge, die aus je einem elektrischen Triebwagen und einem antriebslosen Steuerwagen bestanden.

Bis zu vier dieser Viertelzüge konnten zu einem rund 145 Meter langen Vollzug gekuppelt eingesetzt werden, der eine Platzkapazität von ungefähr 1.000 Sitz- und Stehplätzen und ein für damalige Verhältnisse gutes Beschleunigungs- und Bremsvermögen aufwies.

Am 11. Juni 1928 fuhr zum ersten Mal ein Zug dieser Baureihe auf der neu elektrifizierten Strecke von Potsdam über die Stadtbahn nach Erkner und wurde dementsprechend auch als „Bauart Stadtbahn“ bezeichnet.

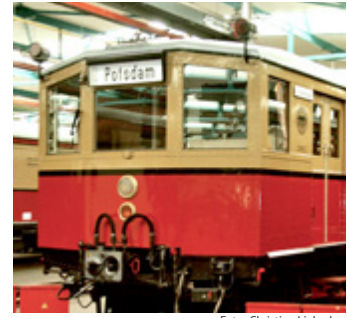


Foto: Christian Liebscher

Strecken werden ausgebaut und verlängert

Vier Jahre nach Ende des Zweiten Weltkriegs, am 21. März 1949, wurde schließlich die „DM“ Zahlungsmittel im westlichen Berlin. Im Osten dagegen galt die „Mark der DDR“ als Zahlungsmittel. Aus diesem Grund traten die im Ostteil Berlins bei der Deutschen Reichsbahn angestellten West-Berliner am 21. Mai 1949 in den Streik, weil sie trotz der Währungsreform fast ausschließlich in Ost-Mark bezahlt wurden – ihre Rechnungen für Miete, Strom, Gas ... mussten aber weiterhin in West-Mark entrichtet werden. Der S-Bahnverkehr im Westteil Berlins kam wegen des Streiks bis zum 30. Juni zum Erliegen.

In den späten 40er- und in den 50er-Jahren wurden dann zahlreiche Berliner S-Bahnstrecken ausgebaut und verlängert. Den Anfang machte der Streckenabschnitt Mahlsdorf – Hoppegarten. Der Bau-Boom endete 1956 mit der Verbindung von Strausberg nach Strausberg Nord.

Um eine Umfahrung der westlichen Stadthälfte zu ermöglichen, erbaute die DDR ab 1951 in mehre-

ren Abschnitten den Berliner Außenring, der Teile des ehemaligen Güteraußenrings einschloss.

Ab Mai 1953 bis zur Fertigstellung des Außenrings 1958 verkehrten werktags sogenannte „Durchläuferzüge“. Sie fuhren beispielsweise ab Potsdamer Platz (Nord-Süd-Tunnel) nach Oranienburg und Velten ohne Halt an West-Berliner Bahnhöfen.

Die Verlängerung von Strausberg nach Strausberg Nord im Jahr 1956 war nötig, um das dortige Ministerium für Nationale Verteidigung besser zu erreichen. Bis zum Bau der Berliner Mauer konnten weitere Strecken elektrifiziert werden, darunter zum Beispiel von Zehlendorf bis Düppel (1948), von Jungfernheide bis Spandau (1951) oder von Lichterfelde Süd bis Teltow (1951).

Schon gewusst?

Ende 1943 gab es mindestens 190.000 Eisenbahnerinnen in Deutschland. Ab Dezember 1949 durften Frauen auch als Triebfahrzeugführerinnen eingestellt werden. Danach wurden sie jedoch häufig wieder entlassen, sobald ein Mann wieder für die Stelle verfügbar war. Das war auch bei der Bundesbahn der Fall, wogegen die Arbeiterinnen bei der Reichsbahn in der sowjetischen Besatzungszone ihre Jobs behielten.

S-BAHNGESCHICHTE 1960 BIS 1990

Stadt und S-Bahn geteilt und wiedervereint

Unterschiedliche Entwicklung in Ost und West

● Berlin war Frontstadt des Kalten Krieges, die Spannungen zwischen Ost und West kristallisierten sich auch im noch gemeinsamen S-Bahn-system. Von 1949 bis 1961 verließen immer mehr Menschen die DDR Richtung Westen. Bereits in den 50er-Jahren begann das SED-Regime, die Grenzkontrollen zu verstärken und auch Personenkontrollen in den Berliner Verkehrsmitteln durchzuführen, um die Flüchtlingszahlen zu begrenzen. Am 13. August 1961 wurde schließlich die komplette Sektorengrenze abgeriegelt, der Mauerbau begann.

Die Mauer zerschnitt mit der Stadt auch das Berliner Nahverkehrssystem. Verbindungen wurden gekappt, wodurch in Summe rund 30 Kilometer S-Bahnstrecke nicht mehr befahren wurden, Bahnhöfe wurden zugemauert und der Bahnhof Friedrichstraße wurde zum streng gesicherten Grenzübergang ausgebaut. Ein geteiltes Netz entstand, beide Teile von der Deutschen Reichsbahn (Staatsbahn der DDR) betrieben, dennoch nahmen sie eine sehr unterschiedliche Entwicklung.

S-Bahnboykott im Westen, Aufschwung im Osten

Politiker und Gewerkschaften riefen als Reaktion auf den Mauerbau zum S-Bahnboykott in West-Berlin auf. Betreiber der S-Bahn war damals für beide Stadthälften die im Ostteil der Stadt ansässige Deutsche Reichsbahn. Die Solidaritätsgeste sollte verhindern, dass mit dem „Westgeld“ der Fahrgeldeinnahmen der Mauerbau finanziert werden konnte. Der Boykott fand Anklang: Binnen kürzester Zeit spielte die Zahl der Fahrgäste der S-Bahn im West-Berliner Nahverkehr



Berliner Mauer am Potsdamer Platz 1965.

Foto: DB AG

keine wesentliche Rolle mehr.

Während im Westen Berlins die S-Bahn an Bedeutung verlor, blieb sie im Ostteil der Stadt ein wichtiges Verkehrsmittel. Die Fahrgastzahlen erreichten 1973 mit bis 1,2 Millionen Fahrgästen zu den Zehnten Weltfestspielen einen neuen Höhepunkt.

1980 traten die West-Berliner Beschäftigten der Deutschen Reichsbahn in einen Streik. Der Grund: eine

Kündigungswelle der Deutschen Reichsbahn gegen in West-Berlin ansässige Beschäftigte. Nach Streikende wurde vielen Streikteilnehmer:innen gekündigt, andere kehrten freiwillig nicht mehr an ihren Arbeitsplatz zurück. Durch den eingetretenen Personalmangel bot die Deutsche Reichsbahn in West-Berlin nur noch einen eingeschränkten S-Bahnverkehr auf 73 Kilometern an.

„Vor 100 Jahren haben mutige Entscheider die zentralen Grundlagen für die S-Bahn von heute gelegt, die für die 1,5 Millionen Fahrgäste pro Tag nicht mehr wegzudenken ist. Mit dem Projekt i2030 setzen wir diese Erfolgsgeschichte fort und modernisieren die Infrastruktur, damit die S-Bahn auch in den nächsten 100 Jahren die Berliner und Brandenburger schnell und umweltfreundlich bewegt.“



Foto: Die Hoffotografen GmbH

Martin Fuchs,
VBB-Geschäftsführer

Strecken wie die Ringbahn, die Wannseebahn und die Verbindung nach Spandau wurden in einen Dornröschenschlaf geschickt.

Daraufhin wurde die Bevölkerung aktiv, Verkehrsinitiativen forderten die Integration der S-Bahn in den öffentlichen West-Berliner Nahverkehr.

So sahen die S-Bahnen damals aus: „Cola-Dose“ und „Toaster“

Die Zeit der Teilung zeigt sich auch in der Fahrzeugflotte, die war auf beiden Seiten völlig überaltert und so wurden in Ost und West beinahe parallel neue Fahrzeuge entwickelt und angeschafft.

BR 480 – Kind des Westens

70 Viertelzüge der in den 80er Jahren durch die BVG gemeinsam mit der Waggon-Union sowie der AEG und Siemens entwickelten Baureihe sind auch aktuell noch im Einsatz.

Besonderes Kennzeichen: Durch die Positionierung je eines Führerstands an beiden Enden eines

Viertelzugs ist sie besonders flexibel. Die Ausführung als Doppeltriebwagen ermöglicht den Einsatz als Viertelzug in verkehrsschwachen Zeiten. Die neue S-Bahnbaureihe 483 (→ Seite 9) greift diese Idee wieder auf.

Zwei Prototypen wurden 1986 noch in Blau ausgeliefert, diese Abweichung von der klassischen S-Bahnfarbgebung wurde schnell wieder aufgegeben.



Foto: David Ulrich

Nach einigen Verhandlungen übernahm 1984 die BVG die Betriebsrechte für die S-Bahn im Westteil der Stadt von der Deutschen Reichsbahn. Hohe Investitionen flossen nun auch hier in den Wiederaufbau und die Sanierung des Netzes.

Euphorie zum Mauerfall

In der Nacht vom 9. zum 10. November 1989 versetzte der Mauerfall ganz Deutschland in Euphorie. Vor allem in Berlin strömten die Menschen zu den Übergangsstellen der Grenze, wobei das Nahverkehrssystem regelrecht „überrannt“ wurde. Viele Lokführer meldeten sich freiwillig zu Zusatzdiensten und legten zahllose Überstunden ein, um die Züge die ganze Nacht fahren zu lassen.

Einen lebhaften Einblick in die Nacht gibt der S-Bahn Podcast „Geschichte macht Station“, in der Folge „Mauer-

fall“ berichtet Dieter Müller, Triebfahrzeugführer bei der Deutschen Reichsbahn, wie er diese besondere Schicht erlebte: „Ich konnte zum Führerstandswechsel nicht mehr nach vorne durch und musste dann seitlich auf der bahnsteigabgewandten Seite des Zuges entlang laufen. Vorne angekommen, kam ich nicht in den Führerstand hinein. Also fragte ich die Fahrgäste: ‚Wollt ihr in den Westen?‘ – ‚Ja!‘ – ‚Dann müsst ihr mich aber erst rein lassen, sonst fährt hier nichts.‘ ... Ich hatte zum Schluss keinen Hut mehr



Foto: Udo Dittfurth

BR 485 – Kind des Ostens

Die jüngste der historischen S-Bahnbaureihen war seit 1987 im Einsatz. Eigentlich sollte sie ab 2003 ausgemustert werden, wurde jedoch immer wieder gebraucht und reaktiviert, bis sie im November 2023

endlich in den wohlverdienten Ruhestand verabschiedet wurde.

Besonderes Kennzeichen: Aluminium-Leichtbaukonstruktion und elektrodynamisches Bremssystem, wodurch die beim Bremsen wiedergewonnene Energie zurück ins Stromnetz eingespeist wird. Diese Neuerungen führten dazu, dass der Energieverbrauch im Vergleich zu den Vorkriegsmodellen um ein Drittel reduziert werden konnte.

Ein Merkmal, das diese Züge lange Zeit ausmachte und ihnen den Spitznamen „Cola-Dose“ einbrachte, war ihre rote Lackierung. Ab 2002 wurden sie nach und nach gelb-rot umlackiert (Foto).



Foto: S-Bahn Berlin

auf, keinen Knopf mehr an der Jacke, ich sah wie ‚Schlumpi‘ aus und war mit Sekt bespritzt von ‚Hacke bis Nacke‘.“

Klares Ziel, das Netz wieder herzustellen

Ab dem 2. Juli 1990 fuhren auf der Stadtbahn wieder S-Bahnzüge durch, ab dem 1. September hielten sie auch auf den unterirdischen „Geisterbahnhöfen“ der Nord-Süd-Bahn. Eine Ausnahme blieb der Potsdamer Platz, der erst ab dem 1. März 1992 wieder in Betrieb genommen wurde.

Gemäß dem Einigungsvertrag erfolgte nach der Wiedervereinigung Deutschlands der Beschluss, das Schienennetz der S-Bahn zusammenzuführen und aufzubauen. Eine klare Vorgabe, und so machten sich die S-Bahner:innen tatkräftig ans Werk: Lücken im Netz, vor allem ins Brandenburger Umland, wurden schnell geschlossen, um der wachsenden Verkehrsnachfrage gerecht zu werden.

S-BAHNGESCHICHTE 1991 BIS JETZT

Lückenschlüsse und neue Herausforderungen

Berlin und S-Bahn wachsen wieder zusammen und gehen die Mobilitätswende an

Die Überwindung der Teilung, Berlin wurde wieder die Hauptstadt Deutschlands ... die 90er-Jahre waren geprägt von einer großen Aufbruchstimmung und dem Prozess der Vereinigung. Das betraf auch besonders das Verkehrssystem. Die zuletzt getrennt betriebene S-Bahn musste wieder vereinheitlicht und modernisiert werden, um den neuen Herausforderungen gerecht zu werden. Mit großem Tatendrang wurde daran gearbeitet, die ins Streckennetz gerissenen Lücken zu schließen, Bahnhöfe wieder zu eröffnen und die Flotte zu erneuern.

Die Zeit der Lückenschlüsse

Bereits am 2. Juli 1990 fuhr die S-Bahn wieder durchgehend auf der Stadtbahn. Ein echtes Jahr der Lückenschlüsse konnte 1992 gefeiert werden, gleich drei Strecken gingen wieder in Betrieb: von Wannsee nach Potsdam Stadt, von Frohnau nach Hohen Neuendorf und von Lichtenrade nach Blankenfelde. 1993 folgte der Südring



Foto: DB AG / Andreas Taubert



Foto: David Ulrich

zwischen Westend und Baumschulenweg. Ein paar Jahre später konnten die Strecken Schönholz – Tegel (1995) – Hennigsdorf (1998) und Priesterweg – Lichtenfelde-Süd (1998) sowie Westkreuz – Pichelsberg – Spandau (1998) reaktiviert werden.

Die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn fusionierten zur Deutschen Bahn AG. Die Betriebsrechte für die West-Berliner Strecken der S-Bahn gingen von der BVG auf das neue Unternehmen über und am 1. Januar 1995 wurde die S-Bahn Berlin GmbH gegründet.

Besonders symbolträchtig und darum groß gefeiert war die Fertigstellung des letzten Abschnitts der Ringbahn. Sie wurde am 15. Juni 2002 mit einem großen Fest in Wedding begangen. Mit der Inbetriebnahme der Strecke von Westhafen bis zur Schönhauser Allee konnte der Ring erstmals nach knapp 41 Jahren wieder komplett befahren werden.

Neue Züge und trotzdem Fahrzeugkrise

Innerhalb von nur rund zehn Jahren wurden viele bis zu 70 Jahre alte S-Bahnzüge durch 500 neue Viertelzüge der Baureihe 481 ersetzt. Betrug das Durchschnittsalter 1995 noch 43 Jahre, waren es 2006 nur noch 8 Jahre. Die Anschaffung der neuen Züge der Baureihe 481 kostete rund 1,2 Milliarden Euro.

Die S-Bahn kutscherte Queen Elizabeth II. durch die Stadt, meisterte Großereignisse wie die Loveparade und das Sommermärchen-WM 2006. Gerade noch schien sie auf der Höhe ihrer Leistungskraft, da kam ein heftiger Dämpfer: Herstellerbedingte Fahrzeugmängel und Managementfehler im Unternehmen führten die S-Bahn Berlin 2009 in eine Krise, die Leistungseinschränkungen nach sich zogen. Eine neue Geschäftsführung wurde eingesetzt, die mit zusätzlichem Personal und erweiterten Werkstattkapazitäten an der Behebung der Qualitätsmängel arbeitete. 140 Millionen Euro flossen

So sahen und sehen die S-Bahnen aus:

Stellt den größten Anteil der aktuellen Flotte – BR 481

Nach dem Mauerfall wurden moderne, einheitliche Züge für das wiedervereinigte Berlin gebraucht, die den Anforderungen besser gerecht werden als die während der Teilung entwickelten Modelle.



Foto: André Groth

Die 500 Viertelzüge (je 2 Wagen) der Baureihe 481 wurden von 1996 bis 2004 vom Hersteller Bombardier/Adtranz ausgeliefert.

Charakteristisch ist die „Taucherbrillen“-Front, außerdem überzeugt sie mit großen Mehrzweckabteilen.

Im Projekt Langlebigkeit werden die Züge seit 2019 saniert und mit einer neuen, modernen Inneneinrichtung ausgestattet, sodass sie noch viele weitere Jahre im Einsatz bleiben können.

als Entschuldigungsleistung an die Fahrgäste, insgesamt 400 Millionen Euro wurden zusätzlich von der Deutschen Bahn in die Fahrzeugflotte investiert.

Und so konnte im 90. Jubiläumsjahr 2014 dann doch wieder gefeiert werden. Im Zeichen des Leitsatzes „Wir verbinden. Seit 90 Jahren.“ brachten Taufaktionen für S-Bahnzüge die Verbundenheit mit der Region, der Bevölkerung und den Fahrgästen zum Ausdruck.

„Die S-Bahn Berlin ist ein Wahrzeichen der Stadt – schon jetzt werden wir um sie beneidet! Und sie wird immer besser: Neue Entwicklungen auf der Infrastruktur werden die Zuverlässigkeit steigern, moderne Sicherheitstechnik wird es erlauben, mehr Züge fahren zu lassen, neue Fahrzeuge werden das Reisen noch komfortabler machen. Ich freue mich auf die kommenden 100 Jahre S-Bahn und vielen Dank für die immer gute Zusammenarbeit!“



Foto: David Ausserhofer

Prof. Dr. Birgit Milius, Leiterin des Fachgebiets Bahnbetrieb und Infrastruktur am Institut für Land- und Seeverkehr der Technischen Universität Berlin

Investition in die Zukunft

Am 26. Januar 2016 unterzeichneten Vertreter von Bahn und Politik den Verkehrsvertrag für das Teilnetz Ring/Südost und bestellten neue S-Bahnen der Baureihe 483/484 beim Herstellerkonsortium Siemens und Stadler. Damit beginnt das aktuelle Kapitel der Berliner S-Bahn. Die neuen komfortablen Fahrzeuge wurden pünktlich geliefert, haben sich im Testbetrieb ab 2021 bewährt und seit September 2023 sind alle 106 komplett im

Der neue Star – BR 483/484

In einem umfangreichen Verfahren gemeinsam entwickelt und vielfach von Experten und Fahrgästen getestet, entstand die jüngste S-Bahnbaureihe. Ziel war die zuverlässigste S-Bahn aller Zeiten. Komfortabel sein und den modernen Ansprüchen an Betrieb, Fahrgastinformation und Barrierefreiheit gerecht werden sollte sie auch noch.



Foto: André Groth

Seit 2021 ist sie in Betrieb, seit 2023 sind alle bestellten Fahrzeuge geliefert und bewähren sich im Netz.

Sie überzeugt mit viel Platz, Klimaanlage, äußerst ruhigen und leisen Laufeigenschaften, großen Panoramafenstern und moderner Fahrgastinformation.

Einsatz. Ihr neues Aussehen mit der leicht veränderten und doch klassisch rot-gelben Farbaufteilung sowie den schwarzen Türen wird im Rahmen des Langlebigkeitsprojekts auch auf die Baureihe 481 übertragen.

Wie vor 100 Jahren steht die Hauptstadtregion heute wieder vor der Herausforderung, noch mehr Pendler:innen und Besucher:innen klimafreundlich und nachhaltig von A nach B zu bringen. Damit die S-Bahn ihren Teil zur Mobilitätswende leisten kann, wird ihr Netz für die Zukunft ertüchtigt und ausgebaut: alte Strecken wie die Siemensbahn werden reaktiviert und neue wie die City-S-Bahn gebaut.



Ein Sommermärchen im Juni 2006

Foto: David Ulrich

DIE S-BAHN HEUTE

Berlin ohne die rot-gelben Züge? Unvorstellbar!

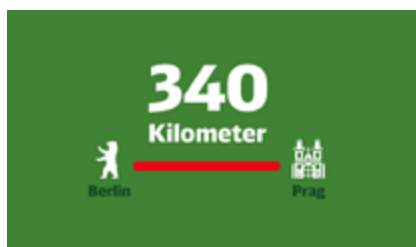
Das Unternehmen in Zahlen und Fakten

3.005 Mitarbeitende*

- ▶ davon
 - Triebfahrzeugführer:innen **1.278**
 - Auszubildende **178**

S-Bahnnetz*

- S-Bahnlinien **16**
- Streckennetz **340 km**
- ▶ davon in Berlin **257 km**
- ▶ davon in Brandenburg **83 km**



Mal eben nach Prag – wenn man alle Gleise aneinanderlegen würde, könnte man ohne Umstieg zum Beispiel bis nach Prag fahren.

6 Werke

In **sechs Werken** (Schöne-weide, Wannsee, Oranienburg, Erkner, Friedrichsfelde, Grünau) der S-Bahn Berlin werden die S-Bahnzüge gewartet und repariert.



Werk Schöne-weide

Foto: DB AG / V. Emersleben

Fahrgäste*

- Gesamtanzahl der
 - Fahrgäste pro Jahr **473 Mio.**
 - Fahrgäste je Werktag **1,5 Mio.**
- Durchschnittliche Reiseweite **9,9 km**



Mit der S-Bahn fahren in Brandenburg und Berlin in einem Jahr mehr Menschen als die Gesamtbevölkerung der USA (rund 340 Millionen).

168 S-Bahnhöfe

- ▶ davon in Berlin **132**
- ▶ davon in Brandenburg **36**

761 Fahrzeuge*

- Fahrzeugpark in Viertelzügen (2-Wagen-Einheit) **761**
- Durchschnittsalter **20 Jahre**
- Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit **39 km/h**

Betriebsleistung

Von Köpenick bis zum Mars – diese beeindruckende Strecke von **32,52 Millionen Zugkilometern** fahren alle Züge zusammen in einem Jahr.



* Stand: 31.12.2023

„Eine Fahrt mit der S-Bahn gehört zu jedem Besuch in der deutschen Hauptstadt und ist damit selbst eine Sehenswürdigkeit. Ob vom BER ins Zentrum, mit der Ringbahn rund herum oder mit einer der 16 Linien in wenig bekannte, naturnahe Kieze: Unsere Reisenden schätzen das dichte Verkehrsnetz. Wir gratulieren herzlich zum 100. Jubiläum!



Foto: visitBerlin / Dirk Mathesius

Burkhard Kieker, Sprecher der visitBerlin-Geschäftsführung



FREUNDE, FANS UND VERBÜNDETE

Lust auf noch mehr S-Bahn-Geschichte?

Hier gibt es sie:

Berliner S-Bahn-Museum

Das ehrenamtlich betriebene Museum wurde im April 1989 gegründet und macht die wechselvolle Geschichte der Berliner S-Bahn erlebbar.

Vom Juli 1996 bis Ende 2016 hatte das Museum seine Ausstellungsräume im Unterwerk am Bahnhof Griebnitzsee. Wegen Brandschutzauflagen musste es dann leider schließen. Seitdem läuft die Suche nach einem neuen Standort. Der „Projektraum S-Bahn-Museum“ im Berliner Ostbahnhof hat seit Januar 2024 regelmäßig geöffnet, nachdem das Museum davor provisorisch Ausstellungen in einer ehemaligen unterirdischen Toilettenanlage nahe Gesundbrunnen organisiert hatte.



Blick in den Projekt-
raum im Berliner Ostbahnhof.

Foto: Udo Dittfurth

Am neuen Ort werden ausgewählte Exponate aus dem großen Fundus des Museums sowie Themen und Zusammenhänge der Stadt- und Bahngeschichte in Wechselausstellungen präsentiert. Als Teil des Jubiläumsprogramms findet aktuell die Ausstellung „1924-2024. Die bewegte Geschichte der Berliner S-Bahn“ statt.

Kontakt / Adresse

Projektraum S-Bahn-Museum im Berliner Ostbahnhof
→ s-bahn-museum.de

Instagram / Facebook: **SBahnMuseum**

Mi 12-16 Uhr, Do+Fr 15-20 Uhr, So 14-18 Uhr

Eintritt: 2 €, Kinder 1 €

Natürlich ist in den vergangenen 100 Jahren noch viel mehr bei der Berliner S-Bahn passiert, als in diese punkt 3 extra-Ausgabe passt. Zwei Organisationen, die der S-Bahn eng verbunden sind, halten mit großem Engagement die Erinnerung und das Wissen um die Historie der S-Bahn aufrecht. Ihre Veranstaltungen und Angebote sind – nicht nur zum diesjährigen Jubiläum – hervorragende Möglichkeiten, noch tiefer und detaillierter in die gelb-rote Welt der S-Bahn einzutauchen. Diesen leidenschaftlichen Einsatz unterstützt die S-Bahn Berlin regelmäßig mit Geld- und Sachspenden.

Historische S-Bahn e. V.

Der 1991 gegründete Verein kümmert sich um den Erhalt historischer S-Bahnzüge, die aus dem Regelbetrieb ausgemustert wurden. Er besitzt 24 eigene Wagen und betreut weitere ehemals rollende Zeugen der Berliner Geschichte. Die Vereinsmitglieder kommen aus unterschiedlichen Berufen: Vom Schlosser über Triebfahrzeugführer bis hin zum Wirtschaftsberater ist alles dabei. Ihnen allen gemeinsam ist die Liebe zu den rot-gelben Zügen.



Foto: André Groth

Der historische Stadtbahner Baujahr 1928 (Mitte) fährt zum Jubiläum wieder über die S-Bahngleise.

In ihrer Freizeit setzen sie die Wagen instand und vertreten den Verein in der Öffentlichkeit. Wesentlicher Bestandteil der Gemeinnützigkeit des Vereins ist die Präsentation und Vermittlung von S-Bahngeschichte an jedermann. Die beliebten Fahrten mit den historischen Zügen, etwa mit dem beliebten Weihnachtszug oder zum diesjährigen S-Bahnjubiläum, sind stets wahre Publikumsmagnete.

Kontakt / Adresse:

Bahnhofstraße 10, 15537 Erkner

Facebook: **HistorischeSBahnEV**

Instagram: **historischesbahn**



 Bahn Berlin

100 Jahre Berliner S-Bahn

1924 haben wir
Berlin einen neuen
Takt gegeben.



sbahn.berlin/100