

30 Jahre Bahnreform

Mit der S-Bahn durch Berlin und Brandenburg

Jürgen Janicki, Redaktion Deine Bahn, Unna

Täglich benutzen fast 1,4 Millionen Menschen die Züge der Berliner S-Bahn, die ein wichtiger Bestandteil des Nahverkehrs im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) ist. Die rot-gelben Triebzüge gehören zum Stadtbild wie das Brandenburger Tor, der Reichstag und der Fernsehturm. Dabei ist die Geschichte der S-Bahn untrennbar mit der wechselvollen Geschichte der Stadt verbunden. Neben Mauerfall, Wende und Deutsche Einheit hatte auch die Bahnreform von 1994 einen erheblichen Einfluss auf die weiteren Entwicklungen.



*S-Bahn-Überführung
an der Karl-Liebknecht-Straße in Ostberlin
(Bezirk Mitte) 1974/1975*

Foto: ETH-Bildarchiv Zürich, Bildarchiv/Heinz Baumann

Der Grundstein für das Berliner S-Bahn-Netz wurde mit der Eröffnung der Ringbahn (1877), der Stadtbahn (1882) und den vorhandenen, radial in das Umland führenden Fern- und Vorortbahnen gelegt.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts umfasste das Netz der Bahnen in Berlin bereits 412 km und 114 Bahnhöfe, an Werktagen verkehrten hier bis zu 1.142 Züge. Im Jahr 1924 begann die große Elektrifizierung der Stadt- und Vorortbahnen, die im Wesentlichen 1933 abgeschlossen war. Für den Betrieb wurden neue elektrische Triebzüge der Bauart „Stadtbahn“ entwickelt und beschafft. Für die neue Stadtschnellbahn wurde 1930 der neue Begriff „S-Bahn“ sowie ein eigenes Signet – ein weißes „S“ auf grünem Grund – eingeführt.

In den Folgejahren entwickelte sich das Netz rasant weiter und das neue Verkehrsmittel erlebte einen gewaltigen Aufschwung. Schnell entstand die Notwendigkeit, die nördlichen und südlichen Vorortstrecken durch eine leistungsfähige Verbindungsstrecke unter der Innenstadt zu verknüpfen. 1934 wurde mit dem Bau der unterirdischen „Nord-Süd-S-Bahn“ zwischen dem Stettiner und dem Anhalter Bahnhof begonnen. Dabei bereiteten der sandige Berliner Untergrund und die hohen Grundwasserstände außerordentliche Schwierigkeiten.

Da in Berlin jedoch 1936 die Olympischen Spiele ausgetragen werden sollten, wurde mit Hochdruck an der Fertigstellung der Strecke gearbeitet. Zu der Zeit machte sich zunehmend auch der Einfluss der NS-Diktatur bemerkbar. Der Bau des Nord-Süd-Tunnels etwa wurde zu Propagandazwecken instrumentalisiert. Rechtzeitig zur Olympiade wurde ein erster Teilabschnitt eröffnet. Die Gesamtstrecke ging schließlich 1939 mit sechs unterirdischen Bahnhöfen in Betrieb.

Zweiter Weltkrieg und Kriegsfolgen

Zu Kriegsbeginn 1939 gehörte Berlin zu den verkehrstechnisch am besten erschlossenen Städten der Welt. Bis 1943 dehnte sich der S-Bahn-Betrieb noch auf 295 Streckenkilometer aus und kam dann am Ende des Zweiten Weltkrieges nach der Zerstörung eines großen Teils der Bahnanlagen und Triebzüge vollständig zum Erliegen. Anfang Mai 1945 sprengten Nationalsozialisten noch die Tunneldecke unter dem Landwehrkanal und setzten dadurch den Tunnel der Nord-Süd-S-Bahn sowie angrenzende U-Bahn-Tunnel vollständig unter Wasser.

Nach dem Kriegsende erfolgte die Spaltung Deutschlands. Berlin wurde in vier Sektoren aufgeteilt, die jeweils von einer der vier Siegermächte kontrolliert wurden. Die damalige Deutsche Reichsbahn (DR) wurde in den Gebieten weitergeführt, die sich in der Sowjetischen Besatzungszone sowie in West- und Ostberlin befanden.

Die Bahninfrastruktur der S-Bahn wurde schnell von Kriegsschäden befreit. Bereits im Juni 1945 gingen die ersten S-Bahn-Züge in einen noch weitgehend planlosen Betrieb. Zwei Jahre später war das gesamte Netz bis auf wenige Ausnahmen wieder befahrbar. Dazu wurden zahlreiche Fernbahnstrecken auf S-Bahn-Betrieb umgestellt und auch erste neue Streckenabschnitte in Betrieb genommen. Um eine Umfahrung des Westteils der Stadt zu ermöglichen, begann die Deutsche Demokratische Republik (DDR) 1951 mit dem Bau des Berliner Außenrings. In den Folgejahren entstand so in Berlin das bisher größte S-Bahn-Netz weltweit mit einer Länge von 335 km.

Der Bau der Berliner Mauer beendete diese Entwicklung. In der Nacht zum 13. August 1961 besetzte die Nationale Volksarmee der DDR die Stellwerke im Grenzgebiet. Nach Passieren des letzten Zuges wurde die Grenze abgesperrt und die darüber führenden Gleise wurden unterbrochen. Über Nacht entstanden so zwei separate Teilnetze, die von der Deutschen Reichsbahn betrieben wurden.

Der Bahnhof Friedrichstraße wurde zur Grenzübergangsstelle. Die Bahnhofsanlagen wurden in einen West-Teil und einen Ost-Teil aufgeteilt, die durch Wände und Betondecken baulich getrennt wurden. Für die Ein- und Ausreise in die beiden Berliner Stadthälften wurden unterschiedliche Grenzabfertigungsbereiche eingerichtet. Einige Züge der Westberliner S-Bahn unterquerten den Ostsektor. Die dortigen unterirdischen Bahnhöfe wurden gesperrt und verschwanden im Laufe der Zeit aus dem Stadtbild. Umgangssprachlich wurden diese Stationen deshalb später auch als „Geisterbahnhöfe“ bezeichnet.

Boycott und Niedergang der S-Bahn in Westberlin

Schon vier Tage nach dem Mauerbau riefen der Deutsche Gewerkschaftsbund (DGB) und der damalige Regierende Bürgermeister Willy Brandt die Westberliner zum Boycott der S-Bahn auf. Für Brandt war es nicht mehr akzeptabel, dass der DDR durch Fahrgeldeinnahmen zusätzliche Devisen in Form von „Westgeld“ zugeführt wurden. Die Berliner Bevölkerung nahm den Boykottaufruf an. Kauften sich Menschen dennoch eine Fahrkarte, fuhren sie mit schlechtem Gewissen. Leider kam es auch zu Überreaktionen: Bedienstete der S-Bahn, aber auch Fahrgäste wurden als „Kommunistenfreunde“ bezeichnet und waren gelegentlich auch gewalttätigen Übergriffen ausgesetzt.

Parallel zu den S-Bahnlinien richteten die Westberliner Verkehrsbetriebe BVG Buslinien ein. Fast führte die Übernahme einiger zehntausend S-Bahn-Fahrgäste zum Zusammenbruch des BVG-Betriebs. Andere bundesdeutsche Betriebe mussten deshalb kurzfristig mit Omnibussen und Fahrpersonal aushelfen. Die Fahrgastzahlen der West-Berliner S-Bahn sanken dramatisch; leere und marode Züge sowie

heruntergekommene Bahnanlagen sollten für Jahrzehnte den Betrieb prägen. Weitere Fahrgastverluste verursachte der Bau von neuen U-Bahn-Linien, die oftmals parallel zu vorhandenen S-Bahn-Strecken verliefen. Der Betrieb der West-Berliner S-Bahn entwickelte sich für die DR zu einem großen Verlustgeschäft.

Reichsbahnerstreik und Neubeginn unter BVG-Verwaltung

In den 1970er Jahren verschlechterte sich das Verhältnis zwischen der DR und ihren Angestellten in Westberlin zunehmend. Gründe dafür waren die im Vergleich zu den Ost-Mitarbeitenden schlechtere Bezahlung und schlechteren Arbeitsbedingungen sowie längere Arbeitszeiten. Am 18. September 1980 legten rund 12.000 West-Berliner Reichseisenbahner*innen ihre Arbeit nieder. Den Streik unterstützte eine breite Palette von Organisationen wie beispielsweise der West-Berliner Senat sowie Gewerkschaften und Kirchen. Es war der erste Generalstreik in der Stadt seit dem

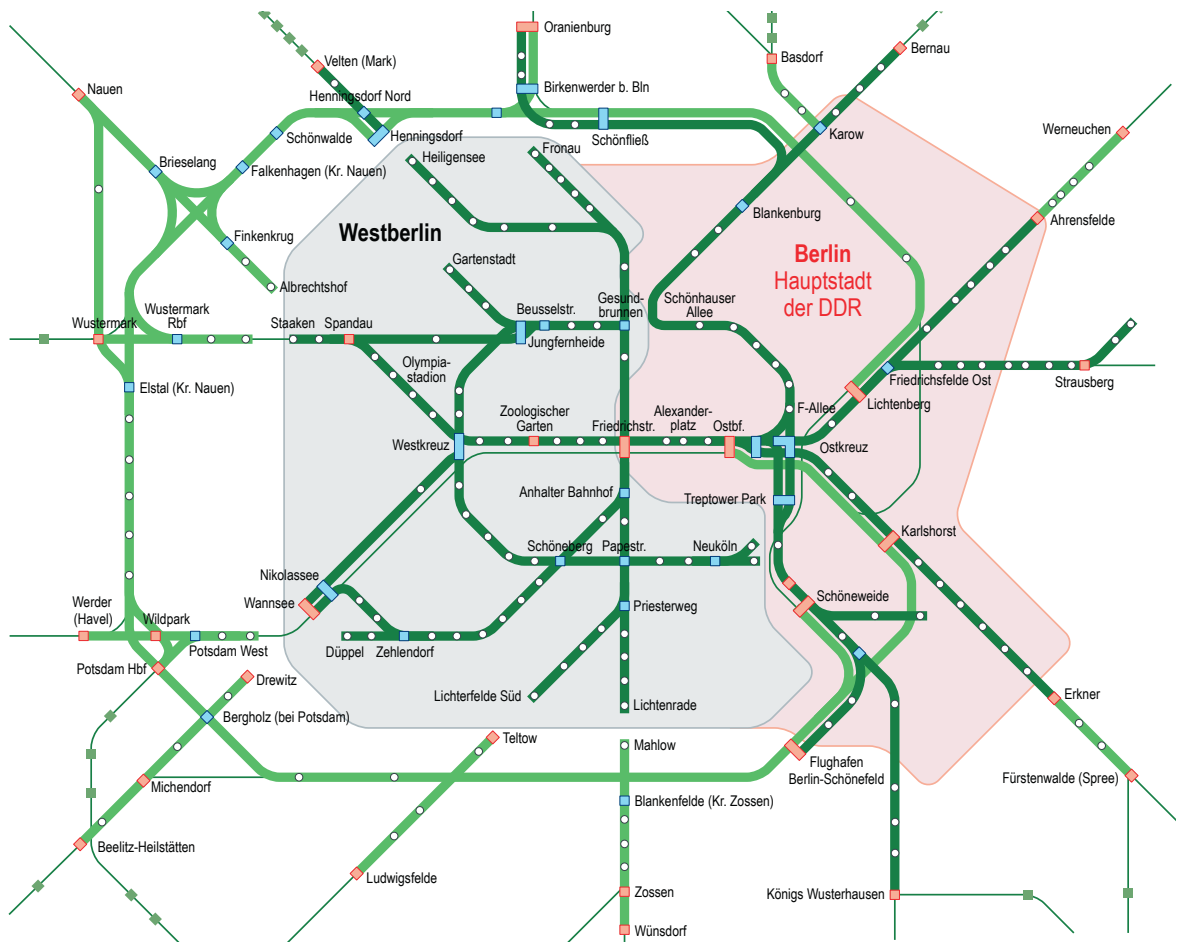
Ende des Zweiten Weltkriegs und der größte Streik in der Geschichte der DR. Nach zwei Wochen wurde der Streik beigelegt. Die DR stimmte einer Lohnerhöhung, verbesserten Arbeitsbedingungen und erhöhten Investitionen in die S-Bahn zu.

Der Streik rückte die Westberliner S-Bahn wieder in das Interesse der Öffentlichkeit. Schnell entstand der Wunsch, die Bahn in das bestehende Nahverkehrssystem Westberlins einzubeziehen. Nach Verhandlungen zwischen den Berliner Senat und der DR/DDR sowie mit Zustimmung der Alliierten gingen die Betriebsrechte der S-Bahn Anfang 1984 auf die BVG über.

S-Bahn in Ost-Berlin

Ganz anders verlief die Entwicklung im Ostteil der Stadt; hier blieb die S-Bahn ein wichtiges Verkehrsmittel. Zu den Zehnten Weltfestspielen 1973 erreichten die Fahrgastzahlen sogar mit bis zu 1,2 Millionen Fahrgästen einen neuen Höchstwert.

Getrenntes Netz der Berliner S-Bahn im Jahre 1983



- S-Bahn-Strecken
- - - in den S-Bahn-Tarifbereich einbezogene Strecken
- Fernstrecken
- Umsteigebahnhof S-Bahn/Fernbahn
- Umsteigebahnhof zwischen S-Bahn-Linien

Quelle: Nachzeichnung einer Abbildung von Daniel Schuhmann; veröffentlicht auf Flickr.com am 19. Februar 2014



Ein Triebzug der Baureihe 481/482 verlässt den Bahnhof Friedrichstraße. Die Brücke führt über die Spree, 2014

Natürlich musste das geteilte Netz mit seinen nun zahlreichen abgeschnittenen Streckenteilen angepasst werden. Dazu wurden an zahlreichen Stellen im Netz Verbindungsstrecken errichtet. Die Stadtbahn war zu einer hochbelasteten Stichstrecke mit einem völlig unterentwickelten Endbahnhof Friedrichstraße geworden. Als Entlastungsmaßnahmen wurden auf dem Bahnhof Alexanderplatz und später auch auf dem Bahnhof Warschauer Straße Wendeanlagen für S-Bahn-Züge eingerichtet.

Als Folge des Baus zahlreicher Plattenbausiedlungen wurden zudem einige Linien außerhalb des Stadtkerns verlängert. So entstanden bis zur Wende S-Bahn-Strecken mit einer Länge von mehr als 40 Kilometer.

Ein Grund für die Attraktivität der Ostberliner S-Bahn waren natürlich auch die niedrigen Fahrpreise; eine Fahrkarte kostete innerhalb der Stadtgrenzen 30 Pfennig, für den eigentlichen Innenstadtbereich sogar nur 20 Pfennig.

Entwicklung seit der Grenzöffnung

Mit Öffnung der Grenzen am 9. November 1989 war Berlin wieder für alle Deutschen frei zugänglich. Schon im Frühjahr 1990 wurden die 28 Jahre lang zerschnittenen Lebensadern Berlins an den ersten Stellen wieder miteinander verbunden. Mit der Wiedervereinigung am 3. Oktober 1990 gingen die Betriebsrechte für die S-Bahn bis zur Gründung der Deutschen Bahn AG zum Jahreswechsel 1993/1994 wieder an die DR zurück. Am 1. Januar 1995 wurde der Betrieb auf die neu gegründete S-Bahn Berlin GmbH übertragen, die seit März 2010 eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der DB Regio AG ist.

In den folgenden zehn Jahren wurden alle wesentlichen Strecken der Berliner S-Bahn wiederhergestellt.

Dazu gehörten wichtige Umlandverbindungen wie in die brandenburgische Landeshauptstadt Potsdam, aber auch die innerstädtischen Verknüpfungen zwischen den einst geteilten Stadthälften.

Im Jahre 2002 war das Berliner S-Bahn-Netz wieder weitgehend komplett. Wichtige Herzstücke des Netzes sind die in Ost-West-Richtung verlaufende Stadtbahn, der Nord-Süd-Tunnel sowie der als „unendliche Strecke“ bekannte S-Bahn-Ring rund um die Berliner Innenstadt. In den Folgejahren prägten mehrere kleinere und größere Vorhaben die weitere Entwicklung des S-Bahn-Netzes. Dazu gehörten beispielsweise der Umbau des Bahnhofs Ostkreuz (ab 2006) sowie die Eröffnung der S-Bahn-Neubaustrecke zum Flughafen BER (2011).

Neue City-S-Bahn

Eine neue S-Bahn-Achse soll Berlin in Nord-Süd-Richtung besser verbinden und den Hauptbahnhof direkt an den nördlichen und südlichen Teil der Ringbahn anbinden. Die Realisierung ist in drei große Bauabschnitte unterteilt. Der erste Bauabschnitt umfasst den nördlichen Abschnitt von den S-Bahnhöfen Wedding und Westhafen durch die Europacity zum Hauptbahnhof. Der Abschnitt ist aktuell weitgehend fertiggestellt und soll voraussichtlich 2024 in einen Vorlaufbetrieb gehen; die endgültige Fertigstellung ist für 2026 geplant.

Im Dezember 2023 hat der Berliner Senat entschieden, auch den zweiten Bauabschnitt unter dem Regierungsviertel bis zum Potsdamer Platz zu realisieren. Die Strecke soll südlich des Hauptbahnhofs in zwei eingleisigen Tunneln je östlich und westlich am Reichstag vorbeiführen. Am Brandenburger Tor sollen sich beide Tunnelstrecken wieder vereinen und zum Potsdamer

Platz weitergeführt werden. Der dritte Bauabschnitt umfasst die Strecke bis zum Gleisdreieck und weiter zu den Bahnhöfen Yorckstraße und Südkreuz.

2009: Die S-Bahn-Krise

2009 geriet die Berliner S-Bahn in eine der größten Krisen ihrer Geschichte. Sie begann im Januar, als bei extremer Kälte an vielen Fahrzeugen mit der mechanischen Fahrsperrung ein sicherheitsrelevantes Bauteil einfrohr. Die Züge durften nur noch mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h fahren. Am 1. Mai verschärfte sich die Krise, als in Kaulsdorf ein Zug wegen eines Radbruches entgleiste. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) forderte daraufhin zusätzliche Sicherheitsprüfungen, die einmal wöchentlich stattfinden sollten. Weiter ging es im September, als Schäden an den Bremszylindern der Fahrzeuge festgestellt wurden.

Die Fahrzeugprobleme führten dazu, dass zeitweilig nur noch ein Bruchteil der S-Bahn-Flotte einsatzbereit war und es dadurch im S-Bahn-Verkehr zu erheblichen Leistungseinschränkungen und Verspätungen kam.

S-Bahn-Fahrzeuge

Technisch gesehen weist die Berliner S-Bahn einige Besonderheiten auf. Die Stromzuführung der Fahrzeuge erfolgt über eine neben dem Gleis angebrachten Gleichstrom-Stromschiene. Zudem gibt es ein besonderes Lichtprofil, das nach oben durch die niedrige Höhe des Nord-Süd-Tunnels begrenzt wird.

Der Fahrzeugpark besteht aktuell aus Triebzügen verschiedener Bauserien. Neben den älteren

Fahrzeugen der Baureihen 480 und 481/482 kommt noch die neuere Baureihe 483/484 zum Einsatz. Kleinste Fahrzeugeinheit ist der aus zwei Einzelfahrzeugen bestehende Viertelzug. Zwei Viertelzüge bilden die kleinste Betriebseinheit, den Halbzug. Zwei Halbzüge bilden einen Vollzug.

Eine mechanische Fahrsperrung soll verhindern, dass Züge ungebremst an Halt zeigenden Signalen vorbeifahren. Dazu ist neben dem Gleis in Drehgestellhöhe eine Metallschiene – der sogenannte Streckenschlag – angebracht, der im Bedarfsfall den Auslösehebel am führenden Drehgestell des Triebzuges berührt und so die Bremsen auslöst. Die Fahrsperrungen werden seit 2011 sukzessive durch das Zugbeeinflussungssystem S-Bahn (ZBS) ersetzt, das jedoch nicht mit dem European Train Control System (ETCS) kompatibel ist.

Die bei der Berliner S-Bahn eingesetzten Fahrzeuge sind also Sonderanfertigungen, die in keinem anderen Netz eingesetzt werden können.

S-Bahn-Verträge

Seit der Bahnreform herrscht im Regionalverkehr Wettbewerb. Seit 1996 muss ein Bundesland - beziehungsweise der zuständige Aufgabenträger in der Region - die gewünschten Personenverkehre ausschreiben, und den Auftrag an das Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem günstigsten Angebot vergeben. Dieses erbringt die Leistung auf Basis eines Vertrages, der zwischen den Beteiligten abgeschlossen wird.

Zwischen 2004 und 2017 betrieb die S-Bahn Berlin GmbH das S-Bahn-Netz auf Grundlage eines

Triebzug der Bauart „Stadtbahn“ 1987. Dieser Fahrzeugtyp prägte das Bild der S-Bahn fast sieben Jahrzehnte lang. Erst 1997 fuhren die letzten Züge in den wohlverdienten Ruhestand



Foto: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv/Hans Peter Bärtschi



S-Bahn-Triebzüge der Baureihen 483/484 im Bahnhof Olympiastadion

Verkehrsvertrages „S-Bahn-Altvertrag“, der zwischen der DB-Tochter und den Ländern Berlin und Brandenburg abgeschlossen wurde. 2012 wurde ergänzend dazu der Verkehrsvertrag „Mehrleistungspaket“ abgeschlossen, der unter anderem die Anbindung des Hauptbahnhofs aus Richtung Norden sowie die Anbindung des Flughafens BER regelte.

Für den Weiterbetrieb mit dann neuen Fahrzeugen wurde das komplette Berliner S-Bahn-Netz in drei Teilnetze untergliedert; die zeitlich gestaffelt in den Wettbewerb gingen. Die Ausschreibung des Gesamtnetzes wurde verworfen, da wegen der hohen Risiken ein nicht ausreichender Wettbewerb erwartet wurde.

Das Teilnetz „Ring“ wurde bereits 2013 ausgeschrieben und im Rahmen des Vergabeverfahrens von 2021 bis 2035 an die DB-Tochter S-Bahn Berlin GmbH als einzigen verbliebenen Bieter vergeben. Die S-Bahn wurde verpflichtet, die für den Betrieb erforderlichen 191 Neufahrzeuge (Baureihe 483/484) zu beschaffen und nachhaltig instand zu halten. Nach Ablauf des S-Bahn-Altvertrages wurde der Betrieb auf diesem Teilnetz durch den abgeschlossenen Interimsvertrag I sichergestellt. Dafür wurde der Einsatz ertüchtigter Altfahrzeuge der Baureihe 480/485 vertraglich vereinbart.

Die beiden Teilnetze Nord-Süd und Stadtbahn wurden 2020 getrennt für die Fahrzeuglieferung/Instandhaltung sowie für den Fahrbetrieb ausgeschrieben. Das Vergabeverfahren zog sich in die Länge. Der Betriebsstart soll nach aktuell Planungen sukzessive bis 2029/2030 erfolgen. Im Rahmen des Vergabeverfahrens sollen für beide Teilnetze insgesamt 350 Halbzüge mit einer Option auf bis zu weitere 212 Halbzüge geliefert werden. Dies entspricht einer Anzahl von

1.400 Einzelfahrzeugen sowie 848 weiteren Einzelfahrzeugen als Option.

Die Fahrzeuge sollen als Bestandteil eines Fahrzeugpools in das Eigentum des Landes Berlin übergehen. Dazu wurde 2021 die Landesanstalt für Schienenfahrzeuge Berlin (LSFB) gegründet. Nach dem Auslaufen des alten S-Bahnvertrages im Dezember 2017 wird der S-Bahn-Betrieb auf den Teilnetzen Stadtbahn und Nord-Süd durch die S-Bahn Berlin GmbH sichergestellt (Interimsvertrag II).

Heute

Nach wie vor ist die Berliner S-Bahn ein sehr wichtiger Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs in Berlin. Aktuell besteht das Netz aus 16 Linien mit einem Streckennetz von 340 km sowie 168 Bahnhöfen und Haltepunkten. Die Kundenzufriedenheit lag 2023 bei 2,51 (Schulnote). ■

Lesen Sie auch

Der Personenverkehr bei Gründung der Deutschen Bahn AG

Deine Bahn 2/2024

Die Berliner S-Bahn wird 100 – alte Technik neu gedacht

Deine Bahn 8/2023

Bahnmetropole Berlin: Die Entwicklung zum bedeutenden Eisenbahnknoten

Deine Bahn 5/2023