

Christian Simon

DIE SCHÖNSTEN BERLINER S-BAHNHÖFE

BeBra Verlag



S-BAHNHOF HERMSDORF

Christian Simon

DIE SCHÖNSTEN
BERLINER S-BAHNHÖFE

Mit Fotografien von Uwe Friedrich



GUTES FÜR ANFÄNGER
1773
FÜR ALLE
GUTES FÜR ERGEBNISSE

Im Untergeschoss
Hauptbahnhof
S-Bahn
U-Bahn
Regionalbahn

Im Obergeschoss
Hauptbahnhof
S-Bahn
U-Bahn
Regionalbahn

Alexanderplatz

Inhalt

Vorwort	6	Hauptbahnhof	60	Priesterweg	108
Einführung	7	Hermisdorf	64	Savignyplatz	112
Alexanderplatz	20	Hohenzollerndamm	68	Südende	116
Anhalter Bahnhof	24	Humboldthain	72	Sundgauer Straße	120
Bellevue	28	Köllnische Heide	76	Wannsee	124
Bornholmer Straße	32	Lichterfelde West	80	Westkreuz	128
Feuerbachstraße	36	Mexikoplatz	84	Wollankstraße	132
Friedrichshagen	40	Nikolassee	88	Zoologischer Garten	136
Friedrichstraße	44	Nordbahnhof	92	Literatur	141
Frohnau	48	Olympiastadion	96	Liniennetz	142/143
Grunewald	52	Pankow	100	Bildnachweis/Der Autor/	
Hackescher Markt	56	Potsdamer Platz	104	Impressum	144

Vorwort

Die Berliner S-Bahn ist ein unverzichtbarer Bestandteil im Nahverkehrssystem der deutschen Hauptstadt. Mit ihren aktuell 16 Linien und einer Streckenlänge von 340 Kilometern ist sie im Laufe der Jahrzehnte zu einer echten Berliner Institution geworden. Von den 168 S-Bahnhöfen, die auch immer Berliner und deutsche Geschich-

te widerspiegeln, haben wir die 30 schönsten und interessantesten ausgesucht. Diese Auswahl, die sicher subjektiv ist, hat der Fotograf Uwe Friedrich gekonnt in Szene gesetzt.

Christian Simon

Berlin-Südende im Juli 2024



Eine kurze Geschichte der Berliner S-Bahn

Die Anfänge

Die erste preußische Eisenbahnlinie ging 1838 in Betrieb und verband die Städte Berlin und Potsdam. 1846 endeten bereits fünf Linien aus allen Himmelsrichtungen am damaligen Berliner Stadtrand, 1882 waren es sogar schon zwölf. Sie wurden fast alle von privaten Bahngesellschaften betrieben. Hinzu kamen die Ring- und die Stadtbahn, die jedoch beide mit staatlichen Mitteln gebaut wurden. Die 37 Kilometer lange Ringbahn umrundet Alt-Berlin in weitem Bogen. Der Personenverkehr ging auf dem östlichen Abschnitt Moabit – Schöneberg am 1. Januar 1872 in Betrieb. Am 15. November 1877 wurde der Ring geschlossen. Ab 1881 fuhren die Ringbahnzüge über die Südringspitzkehre zum Potsdamer Ringbahnhof, einem Seitenflügel des Potsdamer Bahnhofes. So kamen die Fahrgäste der Ringbahn ohne umzusteigen direkt in die Innenstadt.

1875 begann die Berliner Stadteisenbahn-Gesellschaft mit dem Bau der Stadtbahn zwischen dem Schlesischen Bahnhof und dem Bahnhof Charlottenburg. Nachdem die Gesellschaft zahlungsunfähig geworden war, übernahm der Staat das Projekt 1878. Die Bauleitung wurde am 15. Juli 1878 der neu gegründeten Königlichen Direktion der Berliner Stadteisenbahn übertragen, die unter der Leitung von Ernst Dircksen stand. Die gut elf Kilometer lange Strecke führt viergleisig über mehr als 700 gemauerte Viaduktbögen kreuzungsfrei durch die Innenstadt. Unter den Bögen entstanden Räume für Lager, Werkstätten, Pferdeställe und Gaststätten. Der »Localverkehr« wurde am 7. Februar 1882 eröffnet, während der Fernverkehr erst am 15. Mai desselben Jahres in Betrieb ging. Die Fernzüge hielten jedoch nur in Charlottenburg, → Friedrichstraße, → Alexanderplatz und Schlesischer Bahnhof (heute Ostbahnhof).

Der Vorortverkehr, der radial von den Berliner Kopfbahnhöfen ausging, wurde zunächst auf den Gleisen der Fernbahn abgewickelt. An etlichen Stationen hielten die Züge jedoch nur bei Bedarf. Wer

den Fahrplan nicht genau studierte, sah mitunter sein Fahrziel aus den Wagenfenstern an sich vorbeiziehen.







Verstaatlichungen


Der Staat Preußen finanzierte und baute auch selbst Eisenbahnlinien, wie z. B. die Ostbahn (nach Königsberg), die Nordbahn (nach Stralsund) oder die Militär-Eisenbahn (nach Jüterbog). Darüber hinaus begann Preußen 1876 mit den Verstaatlichungen privater Eisenbahnen, die unter Übernahme der Schulden und Einlösung der Aktien ab 1879 gesetzlich geregelt waren. Ziel war es, das zersplitterte Eisenbahnnetz zu vereinheitlichen und unter staatliche Kontrolle zu bringen. Im Jahre 1880 wurde dafür die Königlich Preussische Eisenbahn-Verwaltung (KPEV) gegründet. Bis Ende 1884 gelang es, alle wichtigen Eisenbahnlinien in Staatsbesitz zu übernehmen, darunter alle Strecken im Raum Berlin. Sie gingen 1920 in der Reichsbahn auf.

Zusätzliche Bahnhöfe

Ab 1886 gab es einen gemeinsamen Tarif für die Stadt- und Ringbahn. Am 1. Oktober 1891 wurde dieser überarbeitet und auf die angrenzenden Vorortstrecken ausgedehnt. Im selben Jahr begann man damit, die Vorortstrecken mit separaten Gleisen auszustatten. Dafür mussten einige Bahnhöfe verlegt und etliche umgebaut werden, die in diesem Zusammenhang Mittelbahnsteige erhielten. Es kamen auch neue Bahnhöfe hinzu. Auf der Stadtbahn fügte man 1885 den Bahnhof Tiergarten und 1896 den Bahnhof → Savignyplatz ein. Auf der Ringbahn reihten sich z. B. die Stationen Jungfernheide (1894), Hermannstraße (1899), → Hohenzollerndamm (1910) oder Sonnenallee (1912) ein. Auch auf den Vorortstrecken wurden nach und nach neue Stationen eröffnet. Dazu zählen u. a. Karlshorst, Lankwitz und Mariendorf (alle 1895), Friedrichsfelde Ost (1903) oder → Frohnau

Nordbahnhof

←     Bernauer Straße
Caroline-Michaelis-Straße Invalidenstraße    →

←  Gedenkstätte Berliner Mauer | Berlin Wall Memorial



(1910). Auf der Wanneseebahn kamen drei neue Bahnhöfe hinzu: → Nikolassee (1902), → Mexikoplatz (1904) und Botanischer Garten (1909).

Unter Strom

Um 1900 wetteiferten die großen Elektrofirmen darum, in Berlin neue Personenbeförderungsmittel mit elektrischem Antrieb einführen zu dürfen. Die Vorteile waren eine kürzere Reisezeit, die Reduzierung der Belästigung durch Dampf und Staub sowie eine mögliche dichtere Zugfolge. So richtete die Firma Siemens & Halske zwischen dem 13. Juli 1900 und dem 1. Juli 1902 auf der Strecke Zehlendorf – Berlin-Potsdamer Bahnhof (Wanneseebahnhof) einen ersten elektrischen Versuchsbetrieb zwischen den planmäßigen Dampfzügen ein. Es sollte getestet werden, ob mit dem elektrischen Antrieb ein betrieblich sicherer und wirtschaftlicher Verkehr auf der Berliner Stadt-, Ring- und den Vorortbahnen möglich wäre.

Einen weiteren Versuchsbetrieb richtete die AEG auf der Vorortstrecke der Anhalter Bahn zwischen den Bahnhöfen Groß-Lichterfelde Ost und Berlin-Potsdamer Bahnhof (Ringbahnhof) ein. Zwischen dem 1. und 8. Juli 1903 ersetzte man schrittweise die bis dahin verkehrenden Dampfzüge durch neue Triebwagenzüge. Der ursprünglich zeitlich befristete Probebetrieb wurde zum Regelbetrieb, weil sich die Betriebsform bewährt hatte und störungsfrei verlief. Er wurde erst am 1. Juli 1929 um 24.00 Uhr eingestellt, weil die Vorortstrecke für den S-Bahnverkehr bis zum 3. Juli von 550 Volt Fahrspannung auf 800 Volt umgestellt werden musste (heute 750 Volt Gleichstrom).

Nach den erfolgreichen Probebetrieben entschied sich der Preussische Landtag 1913 für eine Elektrifizierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn. Obwohl zunächst ein Oberleitungsbetrieb vorgesehen war, gaben Wirtschaftlichkeitsberechnungen 1921 den Ausschlag für einen Betrieb mit seitlicher Stromschiene.

Schließlich rollten ab dem 8. August 1924 sechs Versuchstriebwagen von der AEG mit 800 Volt Gleichstrom über die Strecke vom Stettiner Vorortbahnhof nach Bernau. Das Datum wurde zur »offiziellen Geburtsstunde der S-Bahn«, die damals allerdings noch nicht so hieß.

Der Stettiner Bahnhof (seit 1950 → Nordbahnhof), der 1842 seinen Betrieb aufnahm, erhielt 1876 einen Neubau. Später beschloss die Königliche Eisenbahn-Direktion Berlin, für den Vorortverkehr an der Westseite des Bahnhofs einen gesonderten Vorortbahnhof zu errichten. Der Bau von Armin Wegner wurde im November 1896 mit zwei Bahnsteigen und vier Gleisen als Kopfbahnhof mit Empfangsgebäude eröffnet. Der große Stettiner Fernbahnhof wurde nach Kriegszerstörungen 1952 geschlossen und zwischen 1955 und 1962 abgerissen. Erhalten blieb jedoch der zweigeschossige, denkmalgeschützte Ziegelbau des Vorortbahnhofes, heute an der Julie-Wolfthorn-Straße 1.



Ehemaliges Empfangsgebäude des Stettiner Vorortbahnhofes nach der Sanierung 2013

1925 und 1927 wurden die Strecken nach Oranienburg (heute S1) bzw. Velten (heute S25) elektrifiziert. Ab dem 11. Juni 1928 verbanden elektrische Züge Potsdam mit Erkner über die Stadtbahn (heute S7 und S3). Dabei war es teilweise notwendig, die Bahnsteige von 76 auf 96 Zentimeter anzuheben, weil die alten Abteilwagen eine andere Fußbodenhöhe besaßen als die neuen elektrischen Triebwagen. Ab 1928 kamen die rotgelben Züge der Bauart »Stadtbahn« zum Einsatz, die das Bild der S-Bahn fast sieben Jahrzehnte lang



Anhalter Bahnhof

DB

prägten. Erst zwischen 1997 und 2003 wurden die letzten Züge ausgemustert und größtenteils verschrottet.

Im Zusammenhang mit der Umstellung auf den elektrischen Betrieb der Wannseebahn ab dem 15. Mai 1933 fügte man zwei weitere Bahnhöfe ein: Der S-Bahnhof → Feuerbachstraße wurde am selben Tag eröffnet, während der S-Bahnhof → Sundgauer Straße am 1. Juli 1934 in Betrieb ging. Architekt beider Stationen war Richard Brademann (1884–1965), der seit 1920 Oberbaurat der Deutschen Reichsbahn war. In dieser Funktion hatte er etliche Umformer-, Gleichrichter- und Schaltwerke entworfen, aber auch zahlreiche S-Bahnhöfe und Zugangsbauwerke. Dazu zählen u. a. die Bahnhöfe Warschauer Straße, Ausstellung (heute → Westkreuz), Eichkamp (heute Messe Süd), → Wannsee, → Bornholmer Straße, → Humboldthain sowie die Tunnelbahnhöfe → Potsdamer Platz und → Anhalter Bahnhof. Brademann war damit für die Berliner S-Bahn genauso prägend wie Alfred Grenander (1863–1931) für die Berliner Hoch- und Untergrundbahn.

Herkunft von Begriff und Logo

Zum 1. Dezember 1930 fasste man die Stadtbahn, die Ringbahn und die Vorortstrecken offiziell unter dem Begriff S-Bahn zusammen. Zunächst hatte man die Stadt-Schnellbahn kurzzeitig mit SS abgekürzt. Im März 1930 einigte man sich dann auf den verkürzten Begriff Stadtbahn und damit abgekürzt auf S-Bahn. Die Linien der anderen Verkehrsträger (U-Bahnen, Autobusse, Straßenbahnen) waren bereits ein Jahr zuvor unter dem Dach der BVG fusioniert worden. Das S-Bahn-Logo, ein weißes S auf hellgrünem Grund, hatte der Grafiker Fritz Rosen im Auftrag der Reichsbahndirektion Berlin entworfen. Es wurde am 13. November 1930 offiziell zur Verwendung freigegeben und wird bis heute genutzt – deutschlandweit. Rosen erhielt dafür 800 Reichsmark. Als Jude floh er 1933 nach London. Er starb 1980 in Brighton.

Der Nord-Süd-Tunnel

Schon Ende des 19. Jahrhunderts gab es Überlegungen, die drei Vorortstrecken im Norden nach Velten, Oranienburg und Bernau mit

den drei Vorortstrecken im Süden nach Zossen, Groß-Lichterfelde Ost und → Wannsee zu verbinden. Außerdem sollte es einen Anschluss an die Fernbahnhöfe geben. Wegen der dicht bebauten Innenstadt kam nur eine unterirdische Verbindung infrage. Doch wie würde sich ein Dampfbetrieb mit Qualm und Ruß auf Fahrgäste und Tunnelwände auswirken?

Die 1924 begonnene Elektrifizierung bot eine neue Möglichkeit, zumal die elektrische U-Bahn in Berlin schon seit 1902 unterirdisch problemlos funktionierte. Man prüfte verschiedene Trassen, wobei Gewässer und Gebäude unterfahren werden und einige Häuser abgerissen werden mussten. Weitere Probleme waren der hohe Grundwasserstand und die wechselhafte Tragfähigkeit des Baugrundes.

Die Tunnelstrecke sollte sieben neue Bahnhöfe bekommen, von denen nur der Bahnhof → Humboldthain oberirdisch lag, gut einen Kilometer nördlich des Tunnels. Dessen Bau begann am 4. Februar 1934 offiziell mit dem ersten Rammschlag am Stettiner Bahnhof. Der Bahnhof → Humboldthain wurde am 31. Januar 1935 eröffnet. Da der Tunnel bis zum S-Bahnhof Unter den Linden aber erst am 27. Juli 1936 in Betrieb ging, endeten die Züge bis dahin im Stettiner Vorortbahnhof. In der Nähe entstand für den unterirdischen S-Bahnhof ein oberirdisches Empfangsgebäude. Die Zugänge für alle anderen fünf Tunnelbahnhöfe bestanden lediglich aus einer metallenen Treppenumwehrung auf dem Bürgersteig. Daneben stand ein Pfeiler mit dem S-Bahn-Logo, darunter der Stationsname. Die Bahnhöfe → Nordbahnhof, → Potsdamer Platz und → Anhalter Bahnhof besitzen je zwei Mittelbahnsteige. Am Bahnhof Friedrichstraße gibt es Umsteigemöglichkeiten zur U- und Stadtbahn. Die Wände im → Anhalter Bahnhof und im Bahnhof → Potsdamer Platz wurden mit weißen Opakglasplatten verkleidet, die das Licht der Lampen gut reflektieren.

Allerdings kam es beim Bau des Abschnittes unter der Ebertstraße am 20. August 1935 zu einem schweren Unglück: Um 12.13 Uhr stürzte die Baugrube direkt vor der US-Botschaft auf einer Länge von 64 Metern ein. Dabei kamen 19 Arbeiter ums Leben. Deshalb konnte die Fertigstellung des Tunnels erst 1939 ab-



Der Einsturz der Baugrube des Nord-Süd-Tunnels am 20. August 1935 im Bereich kurz vor dem Brandenburger Tor kostete 19 Arbeiter das Leben.

geschlossen werden. Am 15. April ging der Bahnhof → Potsdamer Platz in Betrieb. Im → Anhalter Bahnhof wurden die Strecken nach → Wannsee am 9. Oktober und nach Lichterfelde Ost und Mahlow am 5. November 1939 angeschlossen. Die Gesamtkosten beliefen sich auf gut 170 Millionen Reichsmark (heute rund 867 Millionen Euro).

Wegen Beschädigungen durch Fliegerbomben musste die Reichsbahn den Betrieb oft einschränken, bis er im April 1945 während der Schlacht um Berlin völlig eingestellt wurde. Ab Juni wurde der Verkehr nach und nach wieder aufgenommen, jedoch wegen Strommangels teilweise vorerst im Dampfbetrieb.

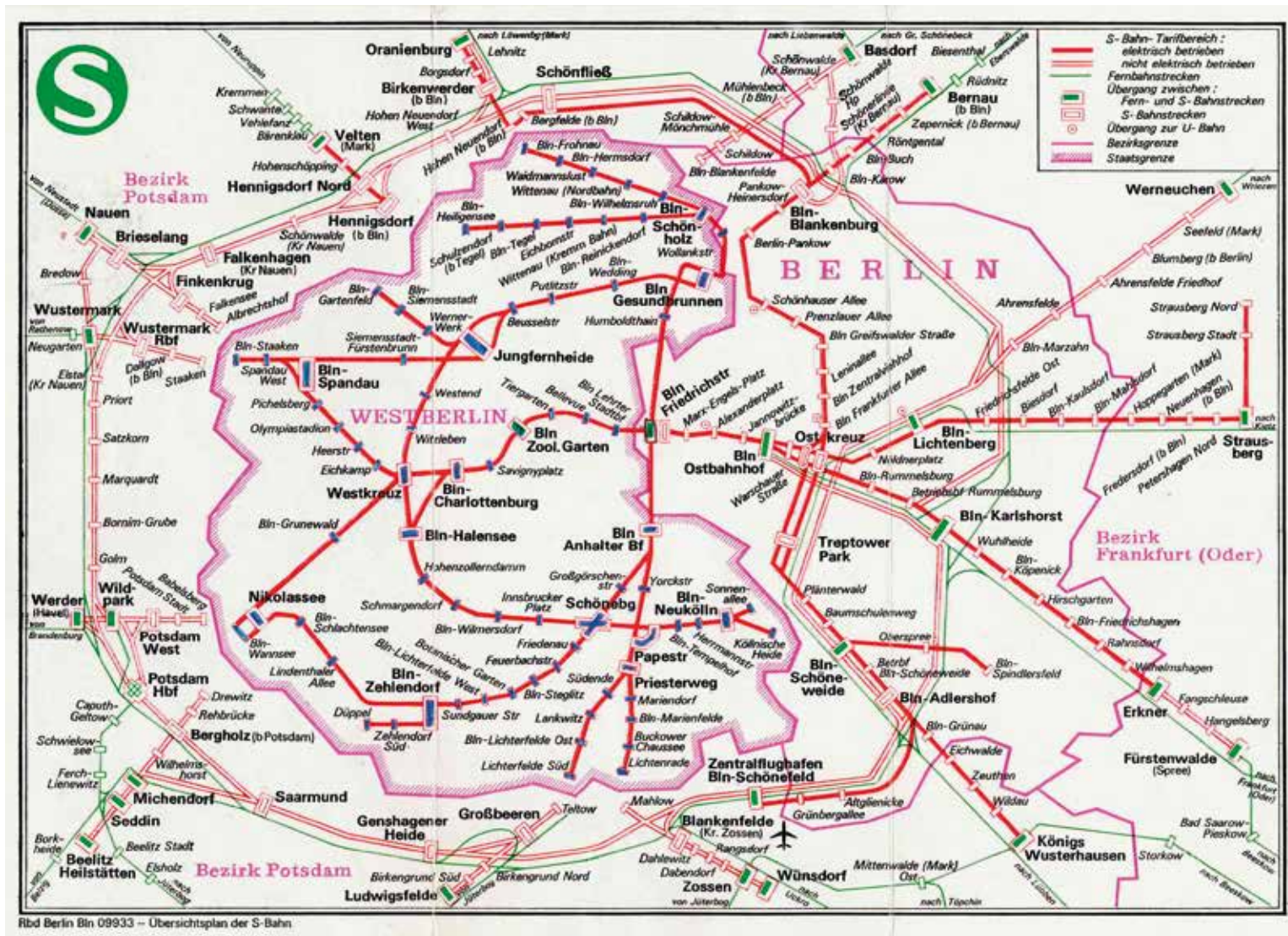
Der größte Schaden entstand durch die Sprengung der Tunneldecke der S-Bahn unter dem Landwehrkanal am 2. Mai 1945. Die Stelle lag etwa dort, wo die Hochbahn den Kanal zwischen den Bahnhöfen Möckernbrücke und Gleisdreieck überquert. Wer dafür verantwortlich war, ist ungeklärt. Wollte die SS das unterirdische Vorrücken der Rotarmisten verhindern? Sprengten Pioniere der Roten Armee die Tunneldecke, um deutsche Verteidiger unter der

Erde auszuschalten? Oder war es eine Fliegerbombe mit Zeitzünder, die im Kanal gelandet war und genau über der Tunneldecke detonierte? Als gesichert gilt, dass eine gewaltige Explosion um 7.55 Uhr die Gegend erschütterte. Trümmer flogen durch die Luft, und die Wassermassen stürzten in einem riesigen Wirbel in den Tunnel. Dabei kamen auch zahlreiche Menschen ums Leben, die im Tunnel Schutz vor den Kämpfen gesucht hatten. Das Wasser flutete etliche Tunnel und Bahnhöfe der S- und U-Bahn. Dabei war die Sprengung völlig sinnlos, denn etwa zeitgleich verfasste General Helmuth Weidling, Befehlshaber im Verteidigungsbereich Berlin, eine Kapitulationserklärung für die Hauptstadt. Der Regisseur Wolfgang Staudte ließ in dem DEFA-Film *Rotation* von 1949 im S-Bahntunnel am Potsdamer Platz kurz vor der Kapitulation schreiende Menschenmassen ertrinken. In zwei Atelierhallen hatte man tiefe Bassins ausgeschachtet und 300 Kubikmeter Wasser als Flutwelle in einen künstlichen S-Bahnhof gepumpt. Knapp 100 Leichen, riesige Wassermengen, zerstörte Waggonen sowie 20 000 Tonnen Schlamm und Geröll mussten aus den Tunneln geräumt werden. An der Schadenstelle rammte man beidseitig Spundwände in den Boden, um das Loch schließen zu können. Die trockengelegte Stelle des Kanals konnte am 21. Juni 1947 wieder geflutet werden. Am 16. November 1947 war der Tunnel wieder befahrbar.

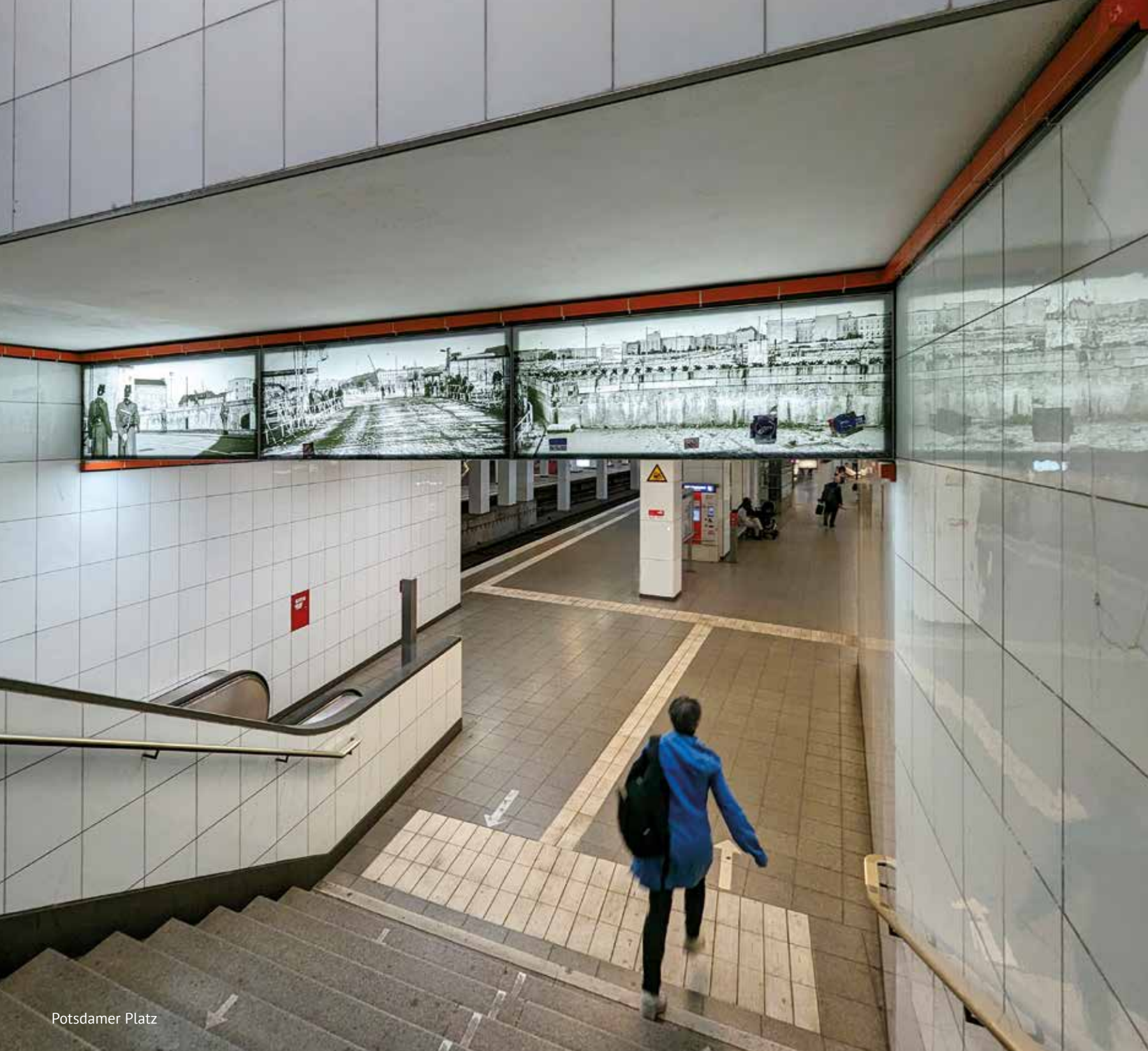
Die S-Bahn in den 1950er-Jahren

Nach Kriegsende übertrugen die Alliierten die Betriebsrechte der S-Bahn in allen vier Berliner Sektoren und der SBZ/DDR der Deutschen Reichsbahn, die ihren Sitz im sowjetischen Sektor (Ost-Berlin) hatte. So konnte die von der DDR kontrollierte Reichsbahn den Bahnbetrieb auch in West-Berlin beeinflussen. Ab 1950 leitete die Reichsbahn fast den gesamten Güterverkehr um West-Berlin herum und schloss 1952 fast alle West-Berliner Bahnbetriebswerke. Außerdem wurde 1952 der Verkehr auf allen alten Berliner Kopfbahnhöfen eingestellt.

Nach Aufhebung der Blockade 1949 galt in den Westsektoren nur noch die Westmark als allein gültiges Zahlungsmittel. Da die West-Berliner Reichsbahner aber fast ausschließlich in Ostmark bezahlt



Netzplan der S-Bahn aus den 1970er-Jahren



wurden, konnten sie ihre Rechnungen nicht begleichen. Daher bestreikten sie vom 21. Mai bis zum 28. Juni 1949 den S-Bahnverkehr in West-Berlin und erreichten schließlich eine Entlohnung zu 60 Prozent in West- und 40 Prozent in Ostmark. Das Ostgeld wurde von einer eigens eingerichteten Senatsdienststelle 1:1 umgetauscht. Ab 1964 wurde der Lohn komplett in DM ausbezahlt.

Zwischen 1947 und 1955 wurde die heutige S5 von Mahlsdorf abschnittsweise nach Strausberg Nord verlängert. 1948 kam die elektrifizierte Linie Zehlendorf – Düppel hinzu. 1951 folgten Verlängerungen von Grünau nach Königs Wusterhausen (S46), von Lichterfelde Süd nach Teltow, von Spandau West nach Falkensee und Staaken sowie von Jungfernheide nach Spandau.

Ab dem 18. Mai 1953 führte die Deutsche Reichsbahn sogenannte Durchläuferzüge ein. Sie verbanden Ost-Berlin direkt mit Potsdam, Falkensee, Velten oder Oranienburg, ohne in West-Berlin zu halten. So sollten Kontakte zwischen West-Berlinern und DDR-Bürgern vermieden werden, vor allem wenn sie Mitarbeiter höherer DDR-Behörden waren. Mit der Inbetriebnahme des Berliner Außenrings entfielen die Durchläuferzüge ab dem 3. Mai 1958, weil West-Berlin nun umfahren werden konnte.

Der Mauerbau

Die sich ständig steigende Massenflucht aus der DDR ließ sich nur noch durch eine militärisch gesicherte Schließung der Grenze verhindern. In der Nacht vom 12. auf den 13. August 1961 sperrte man – bis auf die kontrollierten Grenzübergänge – alle Straßenverbindungen zwischen West-Berlin und der DDR durch Stacheldrahtverhaue. In der Folgezeit entstanden daraus Grenzanlagen mit Mauern, Sperrgraben, Panzersperren, Wachtürmen und Scheinwerfern.

Am späten Abend des 12. August erhielten die Fahrdienstleiter der S-Bahn Umschläge, die um Mitternacht zu öffnen waren. Sie enthielten den Befehl des Ministers für Verkehrswesen, Erwin Kramer, keine Züge mehr nach West-Berlin abzufertigen. Konkret bedeutete dies die Einstellung des Betriebes auf folgenden Streckenabschnitten:

Gesundbrunnen – Schönhauser Allee
 Sonnenallee – Treptower Park
 Köllnische Heide – Baumschulenweg
 Bornholmer Straße – Pankow
 Heiligensee – Hennigsdorf
 Frohnau – Hohen Neuendorf
 Lichtenrade – Mahlow
 Lichterfelde Süd – Teltow
 Wannsee – Stahnsdorf
 Wannsee – Griebnitzsee
 Spandau West – Staaken
 Spandau West – Albrechtshof

Die Bahnhöfe des Nord-Süd-Tunnels unter Ost-Berlin wurden mit Ausnahme des Bahnhofs Friedrichstraße geschlossen, bewacht und von der West-S-Bahn ohne Halt durchfahren. Wegen der schummrigen Beleuchtung sprach der Volksmund bald von Geisterbahnhöfen.



»Geisterbahnhof« Potsdamer Platz 1990

ADMIRALSPALAST

BAHNHOF FRIEDRICHSTRASSE



U

Friedrichstr

TAXI

GT 2384



Die Stadtbahn wurde im Bahnhof Friedrichstraße unterbrochen. Die Ost- und Westlinien endeten jetzt an zwei Bahnsteigen, die durch eine Stahlwand voneinander getrennt waren.

Der S-Bahnhof Bornholmer Straße wurde ebenfalls geschlossen. Erstens lag er im Grenzgebiet und zweitens begegneten sich hier Züge aus Ost und West. Daher hatte die Reichsbahn schon 1952 eine S-Bahnverbindung zwischen Schönhauser Allee (Ringbahn) und → Pankow (Stettiner Bahn) unter Umgehung des S-Bahnhofes Bornholmer Straße geschaffen. Dazu hatte man die Gütergleise zusätzlich mit einer Stromschiene versehen. Nach der Grenzschließung begann der Bau einer zusätzlichen zweigleisigen S-Bahn-Verbindungsstrecke, die zwischen dem 7. und 10. Dezember 1961 in Betrieb ging. Sie wurde im Volksmund »Ulbrichtkurve« genannt.

Als Reaktion auf den Mauerbau riefen der DGB und Politiker im Westen am 17. August 1961 dazu auf, die S-Bahn zu boykottieren. Das Motto hieß: »Kein Geld für Ulbrichts Stacheldraht!« Tatsächlich ging die Zahl der Fahrgäste in West-Berlin drastisch zurück. Wütende Passagiere demolierten aus Frust Züge, 1962 gab es sogar zwei Sprengstoffanschläge auf Gleise und ein Zugabteil. Das SED-Zentralorgan *Neues Deutschland* sprach am 31. August 1962 davon, dass es sich um »vom Westberliner Senat aufgehetzte und gedungene Elemente« handeln würde und gab »Bonner Ultras« und »Frontstadtpolitikern« die Schuld.

In Ost-Berlin blieb die S-Bahn ein wesentliches Rückgrat des Nahverkehrs und wurde viel und gern genutzt. 1962 eröffnete man die Verbindung Grünau – Flughafen Schönefeld (heute S9 und S45). Auch die Neubaugebiete am östlichen Stadtrand bekamen einen S-Bahn-Anschluss: 1976 ging die Strecke Friedrichsfelde Ost – Marzahn in Betrieb. Sie wurde 1980 bis Otto-Winzer-Straße (seit 1992 Mehrower Allee) und 1982 bis Ahrensfelde verlängert (heute S7). Die Strecke Springpfuhl – Hohenschönhausen wurde 1984 eröffnet und 1985 bis Wartenberg verlängert (heute S75).

In West-Berlin rumpelte die S-Bahn mit wenigen Fahrgästen durch allmählich verfallende Bahnhöfe. Die BVG richtete sogar – wo immer möglich – einen parallelen Busverkehr ein. Eine Tarifgemeinschaft gab es in West-Berlin auch nicht. Das BVG-Ticket galt

nicht in der S-Bahn und umgekehrt. Wer z. B. vom Bus in die S-Bahn umsteigen wollte, musste noch einmal zahlen.

Für die Reichsbahn wurde der S-Bahnverkehr in West-Berlin zum Zuschussgeschäft. Der Anteil der S-Bahn am West-Berliner ÖPNV lag Mitte 1980 bei nur noch fünf Prozent. Deshalb plante die Reichsbahn 1980 die Stilllegung von vier Strecken, einen 40-Minuten-Takt und nach 21 Uhr keinen S-Bahnverkehr mehr in den Außenbezirken. Das nun überzählige Personal wurde entlassen. Da platzte den S-Bahn-Mitarbeitern in West-Berlin der Kragen: Sie begannen am 17. September 1980 einen Streik und forderten die Wiedereinstellung entlassener Kollegen, verbesserte Arbeitsbedingungen und Bezahlung sowie die Übernahme der Reichsbahn durch den Senat. Zwischen dem 22. und 26. September 1980 stürmte und räumte die Transportpolizei der Reichsbahn alle besetzten Stellwerke. In der Folge wurden von 78 S-Bahnhöfen 40 stillgelegt, die Zahl der Fahrgäste auf dem Rumpfnetz sank auf 15 000 pro Tag.

Ende 1983 einigten sich der Berliner Senat und die Reichsbahn darauf, dass die BVG die Betriebsrechte für die West-Berliner S-Bahn zum 9. Januar 1984 übernehmen durfte. Doch da die Be-



Fern- und S-Bahnhof Friedrichstraße auf einer historischen Ansichtskarte aus den 1950er-Jahren



Auf dem S-Bahnhof Nikolassee 1979

triebsanlagen veraltet und heruntergewirtschaftet waren, befuhr die BVG zunächst nur die Strecken Lichtenrade – Anhalter Bahnhof und Charlottenburg – Friedrichstraße. In den nächsten Monaten und Jahren wurden nach und nach einige sanierte Streckenabschnitte wieder in Betrieb genommen.

Der US-amerikanische Schriftsteller und Journalist James O'Donnell schrieb 1979 für *Reader's Digest* unter dem Titel *Die Geisterzüge von Berlin* einen Beitrag über die S-Bahn in West-



Das expressionistische Empfangsgebäude des S-Bahnhofs Westkreuz um 1978 vor seinem Abriss im Jahr 1993

Berlin. Am Schluss machte er eine verblüffend exakte Prophezeiung: »Neulich träumte ich vom Ende der Berliner Mauer. Es war im Jahre 1989. Überall erschienen Ost- und West-Berliner in hellen Scharen und rissen sie nieder. ... Pfiffige Händler schlängelten sich durch die fröhliche Menge und verkauften Steine zum Andenken. Wie gelangten so viele Menschen so schnell an die Mauer? Mit der S-Bahn, versteht sich!«

Nach Mauerfall und Wiedervereinigung konnte das S-Bahnnetz wieder zusammengefügt werden. Die gesperrten Tunnelbahnhöfe wurden wieder zum Leben erweckt. Im ehemaligen West-Berlin machte man nun Tempo, die noch stillgelegten Strecken und Bahnhöfe schneller zu reaktivieren. Lediglich vier kurze Strecken blieben – bisher – davon ausgenommen: Düppel – Zehlendorf, Staaken – Spandau, Spandau über Siemensstadt-Fürstenbrunn nach Jungfernheide und Jungfernheide – Gartenfeld.

Die Deutsche Reichsbahn und die Deutsche Bundesbahn vereinigten sich zum Jahreswechsel 1993/1994 zur Deutschen Bahn AG. Damit wurde auch der BVG-Betrieb der S-Bahn im ehemaligen West-Berlin an die Deutsche Bahn übergeben. Am 1. Januar 1995 wurde der Betrieb auf die neu gegründete S-Bahn Berlin GmbH übertragen; sie ist seit März 2010 eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der DB Regio AG.



Direkt am S-Bahnhof Bornholmer Straße verlief die Berliner Mauer. Hier ein Foto von 1990



S7 Zooanischer Garten

23

DB

Berlin-Grünwald



U-Bahn Bus Tram ↓
WC Ausgang ↓



Alexanderplatz

Der heutige Alexanderplatz war einst ein Knotenpunkt mehrerer Handelsstraßen vor dem Oderberger Tor. Nach dem in der Nähe befindlichen St.-Georgs-Hospital, gegründet vor 1278, hieß es auch Georgentor. Außerdem lagen hier einst vier Begräbnisstätten Berliner Kirchengemeinden. Ab 1758 stand hier das Arbeitshaus, in das Verarmte und Bettler zwangseingewiesen wurden. 1882 brach man es für den Neubau des Polizeipräsidiums ab. Seit 2007 steht hier das Einkaufszentrum Alexa. Neben einem Exerzierplatz und einer Wollzeugmanufaktur von 1745 dominierten ärmliche Vorstadthäuser das Areal. Der Ochsenplatz oder Alter Wollmarkt, wie der Alexanderplatz früher hieß, war also Bestandteil einer sozial eher schwachen Gegend. Anlässlich des Besuchs von Zar Alexander I. 1805 in Berlin kam der Platz zu seinem Namen.

Erst nach der Reichsgründung avancierte der Alexanderplatz zu einem großstädtischen Platz. Zwischen den Bahnhöfen Jannowitzbrücke und → Hackescher Markt führte man den Viadukt der Stadt-

bahn über die Trasse des ehemaligen Königsgrabens. Er war den Festungsanlagen vorgelagert, die auf Berliner Seite zwischen 1658 und 1662 entstanden. Bald militärisch wertlos geworden, verkam der Graben zur einer stinkenden Abwasserkloake. Zwischen 1876 und 1878 wurde der gebogene Königsgraben zugeschüttet. Darauf errichtete der Staat den Viadukt der Stadtbahn, was die geschwungene Streckenführung erklärt. Johann Eduard Jacobsthal projektierte für den Bahnhof eine Rundbogenhalle, die zwei Mittelbahnsteige überspannte. Sie war 164 Meter lang, 30 Meter breit und 19 Meter hoch. Am 7. Februar 1882 wurde der Zugverkehr aufgenommen, zunächst nur für den Vorortverkehr, zum Fahrplanwechsel am 15. Mai 1882 auch im Fernverkehr.

Die neue Verkehrseinrichtung sorgte für einen Aufschwung der Gegend. 1884 eröffnete in Sichtweite der Station das Grand Hôtel und nordwestlich vom Bahnhof 1886 direkt neben den Gleisen die Zentralmarkthalle. 1895 enthüllte man auf dem Platz die Berolina,





eine weibliche Monumentalfigur. Sie stand zunächst nahe der heutigen Polizeiwache, wurde später vor das Alexanderhaus versetzt, 1942 abgebaut und vermutlich eingeschmolzen. 1905 eröffnete das Kaufhaus Hermann Tietz. Es stand an der Stelle des heutigen Galeria-Kaufhauses (ehemals CENTRUM-Warenhaus, am 25. November 1970 eröffnet), war aber nach zwei Erweiterungen deutlich größer.

Ab dem 1. Juli 1913 war der Platz auch an die U-Bahn angeschlossen, die vom Potsdamer Platz her kam (heute U2). 1930 kamen zwei neue U-Bahnlinien hinzu (heute U5 und U8). Zusammen mit Bussen und Straßenbahnen war der Alexanderplatz damit zu einem Verkehrsnotenpunkt geworden.

Die baufällige Bahnhofshalle der Stadtbahn musste 1923–26 nach Plänen von Friedrich Hülsenkamp erneuert werden, was auch die Belichtung verbesserte. Die Umstellung auf den elektrischen Betrieb begann ab dem 11. Juni 1928, anfangs noch als Mischbetrieb.

Trotz schwerer Kriegsschäden am S-Bahnhof konnte der Verkehr nach einem halben Jahr Stillstand am 4. November 1945 wieder aufgenommen werden. Im Rahmen eines Umbaus 1962–64 erhielt er nach Plänen von Hans Joachim May und Günter Andrich eine großzügige Verglasung. Der U-Bahnhof der Linie 8 musste zu Zeiten der Berliner Mauer ohne Halt durchfahren werden, weil diese Strecke zum West-Berliner Netz gehörte.

Im Rahmen der Umgestaltung des Platzes in den 1960er-Jahren erweiterte man seine Fläche auf das Vierfache und gestaltete ihn in eine Fußgängerzone um. Hier wurden 1969 die Weltzeituhr und 1970 der Brunnen der Völkerfreundschaft in Betrieb genommen. Neben dem Bahnhof blieben nur das Berolina- und Alexanderhaus erhalten, die 1929–32 nach Plänen von Peter Behrens entstanden waren.

Seit dem 24. Mai 1998 hält auch die Regionalbahn im Bahnhof.

Eröffnung: 7. Februar 1882

Strecke: Stadtbahn

Architekt: Johann Eduard Jacobsthal

Heutige Linien:    





Anhalter Bahnhof

S-Bahn finden uns
HIER

Anhalter Bhf.



Anhalter Bahnhof

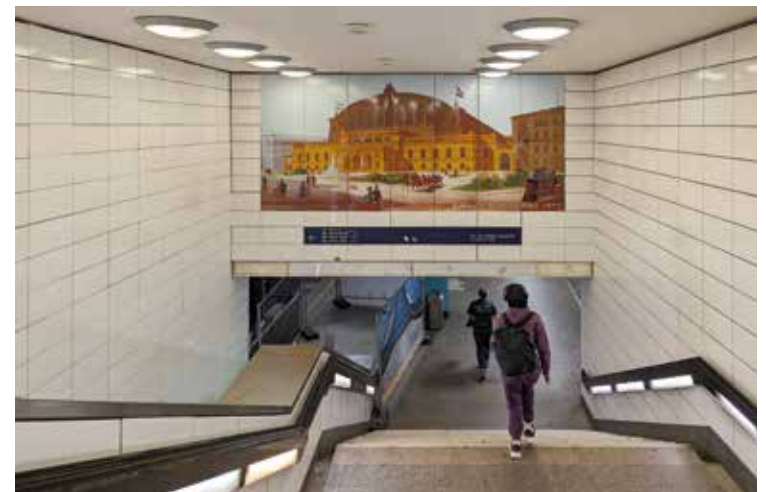
Die private Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft begann 1838 mit dem Bau der Linie Köthen (Anhalt) – Berlin, die eigentlich im Potsdamer Bahnhof (→ Potsdamer Platz) enden sollte. Nachdem diesbezügliche Verhandlungen mit der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft gescheitert waren, plante man etwas weiter südlich auf einer Rinderweide ein eigenes Empfangsgebäude. Nach Plänen des Architekten C. Gustav Holtzmann entstand ein dreigeschossiger Putzbau in spätklassizistischen Formen mit zwei schmalen Bahnsteigen. Die Inbetriebnahme bis Jüterbog erfolgte am 1. Juli 1841. Am 10. September 1841 war die komplette 153 Kilometer lange Strecke bis Köthen durchgängig befahrbar. Allerdings endete der Ausgang direkt vor der Zollmauer. Deshalb war am 15. Oktober 1840 das zusätzlich eingefügte Anhalter Tor eröffnet worden, das die Bahngesellschaft 22 658 Taler kostete. Es bestand aus den beiden zweistöckigen Torhäusern mit einander zugewandten klassizistischen Portalen. Doch schon 1860 wurde die Mauergrenze aufge-

hoben und die Akzisemauer zwischen 1867 und 1870 samt Anhalter Tor wieder abgerissen.

Da sich der alte Bahnhof bald als zu klein erwies, entwarfen Franz Schwechten und Heinrich Seidel einen monumentalen Neubau, der am 15. Juni 1880 in Betrieb ging. Mit einer Länge von 167 Metern und einer Breite von 62 Metern besaß die 34 Meter hohe Halle damals die größte Spannweite auf dem Kontinent. Von hier fuhren die Fernzüge nach Süd- und Südosteuropa.

Gegenüber dem Haupteingang des Bahnhofes eröffnete 1908 in der Königgrätzer Straße 112/113 das Hotel Excelsior mit 600 Zimmern (heute Stresemannstraße 78). Zwischen Bahnhof und Hotel errichtete man 1928 einen 80 Meter langen Verbindungstunnel. Das Hotel wurde 1945 zerstört, der Tunnel 1985 beseitigt.

Zwischen 1934 und 1939 entstand der 5,884 Kilometer lange Nord-Süd-Tunnel der S-Bahn mit sechs unterirdischen Bahnhöfen, um die nördlichen und südlichen Vorortstrecken der S-Bahn mit-





einander zu verbinden. Der Anhalter S-Bahnhof mit zwei Bahnsteigen wurde am 9. Oktober 1939 mit der Linie Wannsee – Oranienburg eröffnet. Am 6. November 1939 kamen die Linien Mahlow – Velten und Lichterfelde Ost – Bernau hinzu. Vom westlichen Gleis sollte ursprünglich eine unterirdische Strecke Richtung Görlitzer Bahnhof gebaut werden, die aber nie realisiert wurde.

Richard Brademann entwarf eine Halle mit flacher Decke, die von drei Reihen quadratischer Stahlsäulen gestützt wird. Die Seitenwände wurden mit weißem Opakglas verkleidet. Am 19. Dezember 1940 eröffnete man einen Übergang zwischen Untergrund- und Fernbahnhof.

Der obere Bahnhof wurde am 3. Februar 1945 durch Luftangriffe schwer beschädigt. Am 2. Mai 1945 lief der Tunnel voll Wasser, weil die Decke unter dem Landwehrkanal – vermutlich von der SS – gesprengt worden war. Ab dem 2. Juni 1946 konnte der S-Bahnverkehr im unterirdischen Bahnhof nach und nach wiederaufgenommen werden.

Der Fernverkehr oben wurde am 17. Mai 1952 endgültig eingestellt. Die Dachkonstruktion war bereits 1948 gesprengt worden, der Rest bis auf den Portikus 1959–61. Dahinter ist der Neubau eines Museums zum Thema Exil vorgesehen.

Nach dem Mauerbau 1961 gingen die Fahrgastzahlen drastisch zurück. Deshalb übernahm die BVG am 9. Januar 1984 von der Reichsbahn die Betriebsrechte der S-Bahn in West-Berlin und legte gleichzeitig fast das gesamte Netz vorläufig still. Ab Anhalter Bahnhof fuhren die Züge jedoch bis Lichtenrade, ab 1. Mai 1984 auch wieder bis Gesundbrunnen und ab 1. Februar 1985 wieder bis Wannsee. Heute geht es wieder bis Mahlow, Teltow und Wannsee im Süden und Hennigsdorf, Bernau und Oranienburg im Norden.

Im Zwischengeschoss und auf den Bahnsteigen erinnern historische Abbildungen an den legendären Fernbahnhof.

Eröffnung: 9. Oktober 1939
 Strecke: Nord-Süd-Tunnel
 Architekt: Richard Brademann
 Heutige Linien: **S1** **S2** **S25** **S26**





Bellevue

Von Osten kommend, wurde das Stadtbahnviadukt über die ehemaligen Pulverwiesen nördlich der Spree geführt. Die einst hier gelegenen Schießpulvermagazine waren schon 1839 nach Spandau verlegt worden. Nach Überquerung der Spree bog die Trasse über die Schöneberger Wiesen nach Süden ab. Ab 1874 entstand auf diesem Gelände das gutbürgerliche Wohngebiet Hansaviertel.

Zwischen Brückenallee (seit 1960 Bartningallee) und Spree war ein Bahnhof mit Mittelbahnsteig vorgesehen. Auf dem Bauplatz bestand bis 1873 das Kampmeyer'sche Fluss- und Dampfwellenbad.

Johann Eduard Jacobsthal und Johannes Vollmer sahen Wände aus Ziegelmauerwerk mit beidseitig angeordneten Bogenfenstern vor. Über die Gleise wölbt sich ein flachbogiges Dach. Am 7. Februar 1882 wurde der Bahnhof in Betrieb genommen. Er wurde nach dem Schloss Bellevue (= schöne Aussicht) benannt, das 500 Meter südöstlich vom Bahnhof liegt und 1785/86 unter der Leitung von Michael Philipp Daniel Boumann entstand. Bis 1918 wurde es von

den Hohenzollern bewohnt. Ab 1938 war es Gästehaus der Reichsregierung, brannte jedoch im Zweiten Weltkrieg vollständig aus. Das Schloss wurde schon in den 1950er-Jahren Berliner Amtssitz des Bundespräsidenten und ist seit 1994 der erste Amtssitz des Staatsoberhauptes.

In die Bahnbrücke über die Spree war ursprünglich eine privat finanzierte Fußgängerüberführung in Mittellage integriert. Ein Umbau der Brücke 1917/18 schloss eine weitere Nutzung für Fußgänger aus. Daher hatte man schon im Oktober 1913 mit dem Bau einer Ersatzbrücke etwas weiter nördlich begonnen, die 1915 eröffnet wurde und seit 1920 Gerickesteg heißt. In Sichtweite liegt die Moabiter Brücke, die durch ihre Bärenskulpturen bekannt ist. Der heutige Bau von 1894 ersetzt eine hölzerne Klappbrücke aus dem Jahr 1821.

So war das südliche Moabit, aus einer 1716 gegründeten Hugenottenkolonie hervorgegangen, vom Bahnhof über die beiden Brücken gut zu erreichen. Hier waren namhafte Unternehmen an-





sässig, wie z. B. die Maschinenbauanstalt Borsig (1849–98), die Meierei Bolle (1887–1969), die Schultheiss-Brauerei (1826–1980) oder die Kampfmeier Mühle (1875–1986). Auf der anderen Spree-seite hatten die Bewohner des Hansaviertels und die Besucher des Tiergartens einen guten Verkehrsanschluss.

Der Bahnsteig und die Halle waren anfangs 93 Meter lang, was für die Züge des dampfbetriebenen Vorortverkehrs ausreichend war. Die Bahnsteighalle überspannt neun Viaduktbögen der Stadtbahn, deren Pfeiler sich in der Halle fortsetzen.

Für den elektrischen Betrieb, der ab dem 11. Juni 1928 eingeführt wurde, hatte man den Bahnsteig um 160 Meter Richtung Westen verlängert und von 76 auf 96 Zentimeter erhöht. 1931/32 wurde die Bahnhofshalle umgebaut und das Hallendach saniert. In diesem Zusammenhang versah man das Dach mittig mit einem verglasten durchgehenden Satteloberlicht. Die schmucktragenden Eckpylonen wurden entfernt.

Im Zweiten Weltkrieg wurde der Bahnhof stark beschädigt. Der im April 1945 eingestellte Verkehr konnte am 12. Oktober 1945 wieder aufgenommen werden. Das umliegende Hansaviertel war zu 90 Prozent zerstört. Im Jahre 1957 wurde es im Rahmen der Interbau im Stil der Nachkriegsmoderne neu bebaut. In diesem Zusammenhang beseitigte man auch die Kriegsschäden am Bahnhof. 1987 wurde er originalgetreu wiederhergestellt.

Im Zuge der Sanierung der Stadtbahn legte man den Bahnhof vom 30. Oktober 1994 bis zum 11. November 1996 still. Die Architekten Dörr • Ludolf • Wimmer sanierten die Station 1995 bis 1997.

Der S-Bahnhof Bellevue steht heute unter Denkmalschutz. Seine Bahnsteighalle ist neben der des Bahnhofs → Hackescher Markt die einzige, die in der Originalausführung erhalten geblieben ist.

Eröffnung: 7. Februar 1882

Strecke: Stadtbahn

Architekt: Johann Eduard Jacobsthal und Johannes Vollmer

Heutige Linien: **S3** **S5** **S7** **S9**