



**Oben:** An der Warschauer Straße haben Hochhäuser das Stadtbild in den letzten Jahren massiv verändert. Der historische Zug auf seiner Fahrt zur Abstellung bildet hier einen starken Kontrast.

**Kleines Foto:** Mit dem Signet wurden alle Fahrzeuge anlässlich des Jubiläums geschmückt.

**Unten:** Am Nordbahnhof wurde der „Jubiläumzug“ von zahlreichen Interessierten umringt. Fotos: Thomas Kabisch.

**A**m 08.08.24 war für viele Interessierte ein Grund zum Feiern, konnte doch der 100. Geburtstag der Berliner S-Bahn begangen werden. Doch manche hielten sich auch beim Feiern zurück, so etwa die S-Bahn GmbH als eigentliche Vertreterin des Geburtstagskindes. Und so lief alles im viel ruhigeren Rahmen ab als noch die 75-Jahr-Feier 1999.

Das gerade dieser Tag zum Feiern gewählt wurde, verdanken wir nach einem Artikel des „Tagespiegel“ ein Stück weit der Führung der sowjetischen Besatzungszone. 1949, im beginnenden Kalten Krieg machte sich so ein Jubiläum ganz gut, und man erinnerte sich daran, dass 25 Jahre zuvor die erste elektrische Vorortbahn vom Stettiner Bahnhof (heute Nordbahnhof) nach Bernau gefahren war. Tatsächlich hatte der elektrische Betrieb aber schon vor dem Ersten Weltkrieg begonnen, denn bereits 1903 wurde die Anhalter Vorortbahn vom Potsdamer Ringbahnhof nach Lichterfelde Ost elektrifiziert.

Das war durchaus erfolgreich. Der anfängliche Probebetrieb wurde schnell als dauerhafte Lösung etabliert, blieb aber zunächst eine Insellösung. Insofern markierte erst die „Elektrisierung“ der Bernauer Strecke in der Tat den Beginn einer Ära. Auf einer Vielzahl weiterer Strecken wurden in den folgenden Jah-

Fahrzeugserien überhaupt. Ein Teil von diesen war bis kurz vor der Jahrtausendwende im Einsatz, also 70 Jahre lang.

Die weitere Entwicklung ist bekannt und oft beschrieben worden. Stets war die S-Bahn eine immens wichtige Säule des Nahverkehrs,



Ein Vollzug 481/482 (235, 255, 266 und 308) wurde anlässlich des Jubiläums in zehn verschiedenen historischen Farbvarianten der wechselhaften S-Bahn-Geschichte gestaltet, hier zu sehen als S 2 am Gesundbrunnen Foto: Hannes Ortlieb

ren die schwerfälligen Dampfzüge durch schnell beschleunigende elektrische Triebzüge mit Energieversorgung über eine seitliche Stromschiene ersetzt, und eines der modernsten städtischen Eisenbahnverkehrsmittel der Welt entstand. Um 1930 kamen der Begriff „S-Bahn“ und das charakteristische grüne Logo auf, beide später für viele andere Systeme verwendet. In wenigen Jahren wurden über 1.000 Trieb-, Steuer- und Beiwagen der Bauart „Stadtbahn“ gebaut, mithin eine der größten einheitlichen

bis zum Mauerbau 1961 beide Stadthälften verbindend, danach S-Bahn-Boykott im Westen und Netzerweiterung in der DDR-Hauptstadt, nach dem Mauerfall meist schnelle Schließung der teilungsbedingten Netzlücken. Mit den Folgen des Chaos 2009, als zeitweise ein Großteil der Flotte nach Sicherheitsmängeln aufgrund mangelhafter Wartung außer Betrieb war, hatte die S-Bahn noch lange zu knabbern, sodass einzelne Linien noch über etliche Jahre ausgedünnt blieben. Die Lieferung der neuen Fahrzeuge

der Baureihe 483/484 entspannte die Fahrzeugsituation in den letzten Jahren, sodass es Ende 2023 sogar leichte Angebotsverbesserungen geben konnte.

Das allerdings dürften in absehbarer Zeit die letzten gewesen sein. Neue Fahrzeuge sind zunächst nicht in Sicht, was an den sich weiter und weiter verzögernden Ausschreibungen der Teilnetze „Stadtbahn“ und „Nord-Süd“ liegt. Der politische Streit zwischen Ausschreibungsgegnern, die eine „Zerschlagung“ der S-Bahn befürchteten und Befürwortern, die den Betrieb nach den Erfahrungen von 2009 auf keinem Fall weiterhin einem Monopolisten überlassen wollen, führte zu vermeintlichen Kompromissen: Ausschreibungsunterlagen voller komplexer und damit leicht juristisch angreifbarer Regelungen. Erst Anfang August wurde bekannt, dass sich die Abgabefrist für Angebote zum Betrieb auf den beiden Teilnetzen zum x-ten Mal verschiebt, diesmal vom 07.09. auf den 07.10.24. Grund soll diesmal die unklare Berliner Haushaltslage sein.

In dieser Stimmung fanden nun die Jubiläumsfeierlichkeiten statt, deren Kern das Festival „S dreht sich um Berlin“ vom 08.08. bis 11.08.24 bildete, unterstützt vom Berliner Senat und der Stadt Bernau bei Berlin. An diesen Tagen diente der Museumszug des Vereins „Historische S-Bahn“ für eine Reihe von Sonderfahrten. Der Zug bestand aus einem „Stadtbahner-Viertel“ der Bauart ET 165 im letzten Betriebszustand, beschriftet als 475/875 605 und einem „Rundkopf-Viertel“ der Bauart ET 167 im Anlieferungszustand, beschriftet als 3838/6401. Die eigentliche Jubiläumsfahrt war am 08.08. um 14.00 Uhr eine Tour des Zuges ab Nordbahnhof nach Bernau, der weitere Fahrten auf dieser Strecke folgten. Am 09.08. war der Zug auf der Ringbahn im Einsatz, am 10.08. zwischen Oranienburg und Anhalter Bahnhof und am 11.08. auf Runden vom Nordbahnhof über Wannsee nach Charlottenburg bzw. weiter zum Flughafen BER und von dort zum Nordbahnhof zurück. Die Fahrzeuge waren lange Jahre seit dem S-Bahn-Chaos 2009 außer Betrieb gewesen, bis sie im Advent 2023 erstmals wieder für öffentliche Fahrten eingesetzt werden konnten (s. BAHN-REPORT 2/24, S. 37). Der Senat hatte die Umrüstung der Fahrzeuge auf die neue Zugsicherung ZBS zuletzt mit erheblichen finanziellen Mitteln unterstützt, sodass nun Fahrten im gesamten Netz möglich sind. Im Deutschen Technikmuseum gibt es noch bis März 2025 eine Sonderausstel-



lung zur Geschichte der S-Bahn, und weitere Sonderausstellungen eröffneten in Bernau sowie im S-Bahn-Museum im Ostbahnhof (noch bis November 2024). Ferner fanden am Jubiläumswochenende Besichtigungen etwa der S-Bahn-Reparaturhalle in Bernau, diverse Filmvorführungen, Auftritte von Künstlern und dergleichen mehr statt.

Die S-Bahn GmbH beteiligte sich nur im sehr kleinen Umfang an den Veranstaltungen. In einem Interview mit der „Berliner Zeitung“ im Juli sagte Geschäftsführer Peter Buch-

ner: „Doch jetzt ist nicht der Zeitpunkt für eine große Feier. Zum einen, weil wir das große Vergabeverfahren, das unser Unternehmen in seiner Existenz betrifft, bestehen müssen. Zum anderen, weil wir vor so vielen betrieblichen und technischen Herausforderungen stehen.“ Allerdings hatte das Unternehmen in einer ähnlichen Gesamtsituation noch im vergangenen Dezember zur Verabschiedung der Fahrzeuge der Baureihe 485 ein wesentlich umfangreicheres Programm auf die Beine stellen können (s. BAHN-REPORT 1/24, S. 35).

KAI-UWE THIESENHUSEN



**Klassiker „Stadtbahner“:** Keine andere Bauart prägte die S-Bahn so wie diese, und auch auf der Wannseebahn waren diese Fahrzeuge viele Jahre das S-Bahn-Gesicht. Hier hat der Museumszug am 11.08.24 den Bahnhof Feuerbachstraße passiert. Foto: Hannes Ortlieb

**Vom Taktgeber der Millionenstadt zum (langsamen) Flughafenbringer – Prioritäten wandel in 100 Jahren S-Bahn. Einzig die umwegreiche Trasse zum Flughafen BER ist in den letzten Jahren zum S-Bahn-Netz dazugekommen. Auf ebenjener „Flughafenbahn“ hat der Traditionszug am 11.08.24 soeben den jüngsten S-Bahnhof Waßmannsdorf durchfahren. Foto: Hannes Ortlieb**