

Die Nordbahn kommt nach Birkenwerder

90 Jahre elektrischer S-Bahnbetrieb

Wer ohne zu laufen von Birkenwerder nach Berlin wollte, musste die Postkutsche oder die von Pferden gezogenen Omnibusse der in Oranienburg ansässigen Firmen Bath und Gießel wählen. Das sollte sich mit dem Bau der Nordeisenbahn jedoch bald ändern. Die Vorarbeiten für eine Nordeisenbahn gehen bis in das Jahr 1844 zurück. 1870 kam es jedoch erst zur Gründung der „Berliner Nordeisenbahngesellschaft“. Geldmangel führte allerdings dazu, dass das Unternehmen bald wieder in Frage gestellt wurde. Mit einer neuen Gesellschaft, die am 22. Juli 1871 zusammentrat, konnte das Werk gerettet werden. Am 27. Dezember 1871 begann der Bahnbau in Oranienburg. Zur gleichen Zeit wurde er in Neustrelitz in Angriff genommen. Nur stockend schritten die Arbeiten voran. Infolge des dauernden Steigens aller Preise – es war die Zeit der Gründerjahre – waren viele Bauunternehmer ihren Verbindlichkeiten nicht gewachsen und stellten teilweise die Arbeit ein. Die Direktion versuchte nunmehr den Bau auf eigene Rechnung zu Ende zu führen. Alle Versuche der Gesellschaft, Geld zu beschaffen, scheiterten jedoch. Dazu kam, dass der Bau an verschiedenen Stellen mit Bodenschwierigkeiten zu kämpfen hatte. Im Mai 1874 waren bei Birkenwerder am Boddensee 2000 Schachtruten des aufgeschütteten Dammes auf einer Entfernung von 100 Metern ins Moor versunken. Wahrscheinlich lagen dort im tieferen Untergrunde Faulschlamm-schichten. Die Aktionäre beschlossen den Verkauf der Bahn und die Auflösung der Gesellschaft. Der Preußische Staat erwarb die Bahn. Per Gesetz vom 9. Juli 1875 wurde die Bahn Staatseigentum. Für den Ankauf und Ausbau wurden 22,5 Millionen Mark bewilligt.



Postkutsche aus dem Postkutschenmuseum Berlin 1955

Am 10. Juli 1877 setzte sich um 6 Uhr und 8 Minuten der erste fahrplanmäßige Zug der Nordbahn auf dem Schlesischen Bahnhof in Bewegung. Er passierte die Stationen Stralau, Friedrichsberg und Weißensee und gelangte nach Gesundbrunnen, dem eigentlichen Beginn der Nordbahn. Auf dem Weg nach Oranienburg hielt er noch in Hermsdorf und Birkenwerder. Die Haltestelle Birkenwerder befand sich dort, wo später die Station Hohen



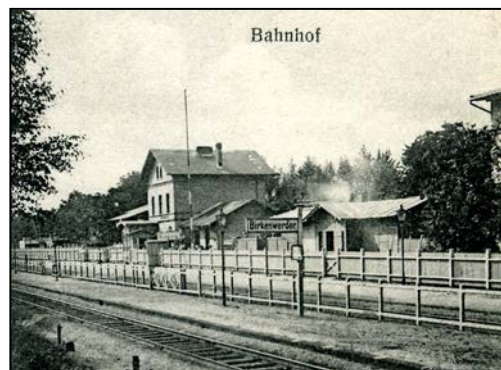
Neuendorf war (etwas nördlich der heutigen Bahnbrücke Waldstraße, der Verf.). Vorerst endete der Bahnverkehr in Neubrandenburg. Das Interesse der Berliner für das neue Verkehrsmittel war groß, 700 bis 800 Personen hatten sich als Fahrgäste für den Eröffnungszug eingefunden. Ansonsten hielt sich die Begeisterung in Grenzen, denn viele haben bei der Finanzierung der Nordbahn ihre Ersparnisse verloren. Manche nahmen sich vor Verzweiflung sogar das Leben, was den Spruch prägte: „Nordbahn ist Mordbahn“. Auf der eingleisigen Strecke

Berlin – Neubrandenburg verkehrten täglich in jede Richtung zwei gemischte Züge, die an den genannten Stationen hielten. Dazu kam in jede Richtung ein Omnibuszug, versehen mit einer kleinen Tenderlokomotive und einigen Wagen der 3. und 4. Klasse. Diese hielten zusätzlich nach Bedarf auf den Stationen Prinzenallee, Reinickendorf, Straße nach Rosenthal und Wittenau. Die Fahrpreise betragen für die Strecke Birkenwerder – Gesundbrunnen: 4. Klasse 0,40 Mark, 3. Klasse 0,80 Mark, 2. Klasse 1,10 Mark. Die Fahrkarten wurden im Zug verkauft. Der Fernzug brauchte für die Strecke Gesundbrunnen- Birkenwerder 45 – 47 Minuten, der Omnibuszug etwa 40 Minuten.

Die Nachfrage im Vorortverkehr zwischen Berlin und Oranienburg hat sich in der Folgezeit so entwickelt, dass die bereitgestellten Züge auf der eingleisigen Strecke nicht mehr ausreichten. Es wurde ein zweites Gleis gebaut, das am 1. Juni 1891 dem Verkehr übergeben wurde. Mit Gesetzentwurf vom 10. Mai 1890 wurden Mittel in Höhe von 1 150 000 Mark dafür bereitgestellt. Die Begründung lautete wie folgt: "Schon bald nach der Eröffnung der Berliner Nordbahn im Jahre 1877 begann im Vorortbezirke derselben zwischen Berlin und Oranienburg ein lebhafter Verkehr sich zu entwickeln. Dieser verdankt hauptsächlich dem Umstande seine Entstehung, dass die von der Bahn berührten Ortschaften, in Folge der steigenden Wohnungsmieten der Residenzstadt, von unteren Beamten, welche die Morgen- und Abendzüge zur Hin- und Rückfahrt benutzen, vielfach zum Wohnsitz gewählt und dass die in der Nähe der Bahn gelegenen Ausflugsorte von der hauptstädtischen Bevölkerung zum Zwecke der Erholung mehr und mehr aufgesucht werden. Dieser Vorortverkehr ist mit der beschränkten Anzahl von Zügen, welche auf der bis jetzt durchweg nur eingleisigen Bahnstrecke verkehren können, in ordnungsgemäßer Weise nicht mehr zu bewältigen.... Da bei Aufstellung des Fahrplanes in erster Linie auf den Fernverkehr Rücksicht genommen werden muss, so kann die Zahl und die Lage der Vorortzüge unter den jetzigen Verhältnissen nicht dem Verkehrsbedürfnis genügend angepasst werden." Mit dem erweiterten Platzangebot wurde am 1. Oktober 1891 auch der Vororttarif eingeführt, gegenüber dem geltenden Ferntarif wesentlich ermäßigt. So kostete eine Einzelfahrt auf der Strecke vom Stettiner Bahnhof nach Oranienburg in der 3. Klasse nur noch 55 Pfennig gegenüber vorher 1,20 Mark. Ein Anstieg der Fahrgastzahlen um 31 Prozent trat ein, in den Folgejahren jeweils um 10 Prozent. Die bisherigen Bedarfshaltepunkte wurden in reguläre Haltepunkte umgewandelt.

Auf dem Stettiner Bahnhof trug man dieser Entwicklung Rechnung und baute dort einen besonderen Vorortbahnhof. In der Zeit bis zur Fertigstellung 1898 wurden die Züge auf einem extra dafür geschaffenen Bahnsteig auf dem Nordbahnhof abgefertigt. Für Birkenwerder war die Verlegung der Endhaltestelle zum Nordbahnhof nicht so günstig, weil der Besucherstrom und die Grundstückskäufe zurückgingen. Mit der Rückverlegung zum Stettiner Bahnhof am 1. Februar 1898 wurde alles wieder besser.

In Birkenwerder war bis 1923 in der Bahnhofsgegend noch alles recht verträumt. Noch später fragte man sich: Wer erinnert sich an die Zeit, wo der Niveauübergang in der Bergfelder Straße bestand, mit der Bahnwärterbude und der gemütlichen Glocke und der Schranke? Tot war die ganze Gegend und tot die Bergfelder Straße. Und wer erinnert sich des fürchterlichen Gewühls, als 1923 die Eisenbahn zusammen mit dem Bahnhofsneubau die Brücke baute und den Bahnhofplatz anschüttete.



Am 11. Dezember 1924 wurde der neue Bahnhof in Birkenwerder seiner Bestimmung übergeben. Dazu kam die an den Bahnhof sich anschließende dreigleisige Kehranlage. Er wurde nötig, weil der Vorortverkehr derartig zugenommen hatte, dass man sich für einen viergleisigen Ausbau der Strecke bis Oranienburg entschloss, der aber aus finanziellen Gründen nur bis Borgsdorf erfolgte. Die Strecke von Frohnau wurde praktisch neu trassiert und auch der neue Bahnhof in Hohen Neuendorf wurde am



11. Dezember 1924 eingeweiht. Die Umgestaltung der Bahnanlagen umfasste somit seit 1918 „die Neutrassierung der Nordbahn bis Stolpe in Dammlage, anschließend bis hinter den



Bahnhof Birkenwerder im Einschnitt, die Trennung des Vorortverkehrs vom Fern- und Güterverkehr durch Bau je eines eigenen Gleispaars, den Ersatz aller Bahnübergänge durch Über- oder Unterführungen, die Zusammenlegung der nur 970 m voneinander entfernten Vorortstationen Stolpe und Hohen Neuendorf zu einer Gemeinschaftsstation.“ Der ehemalige Bahnhof Stolpe wurde mit der Eröffnung des neuen Bahnhofes in Hohen Neuendorf

geschlossen und abgebaut, der alte Hohen Neuendorfer Bahnhof am 15. April 1924. Als Ersatz für den Stolper Bahnhof erhielt der neue Bahnhof Hohen Neuendorf einen südlichen Zugang. Die Strecke bis Borgsdorf war zweigleisig, der viergleisige Ausbau fand erst am 22. Juli 1926 seinen Abschluss. Über die Bautätigkeit in Birkenwerder lässt uns Max Rehberg folgendes wissen: „1923 begannen die umfangreichen Erdbewegungen. Durch einen Dampf – Löffelbagger wurden 400 000 Kubikmeter Boden, das sind 60 000 Eisenbahnwagen, ausgehoben. Die Umlagerung geschah durch Feldbahnen. Durch das Anschneiden von Tonschichten mit Wasseradern entstanden für die Bauleitung allerhand Schwierigkeiten. (Versacken des Baggers usw.)“

Aus dem Verwaltungsbericht der Gemeinde Birkenwerder für das Rechnungsjahr 1925 können wir folgendes entnehmen: „...Das Gelände vor unserem neuen, schmucken Bahnhof war frei von Bebauung. Es wäre eine Kurzsichtigkeit sondergleichen gewesen, diese überaus glückliche Tatsache nicht auszunutzen. Es musste zugegriffen und eine einheitliche, architektonisch einwandfreie Bebauung gesichert werden. ... Recht zum Hauptverkehrsplatz des Ortes wird der Bahnhofvorplatz dadurch werden, dass es gelungen ist den Neubau des Post- und Fernsprechamtes nach hier zu bringen....Nachdem der neue Bahnhof dem Verkehr übergeben war, erheischten auch die Bürgersteige des Teils der Bergfelder Straße zwischen



...

Rathaus und Bahnhof, der durch Beschluss vom 7. September 1925 in Rathausstraße umbenannt wurde, durchgreifende Regulierung. Es wurde beiderseitig Vollpflasterung durchgeführt... Die Straße am Bahnhof, durch die der Hauptstrom der Ausflügler geht, musste sozusagen Schritt für Schritt der Eisenbahn abgerungen werden. Auch nach langwierigen Verhandlungen erst gelang es, den jetzigen Schmuckplatz im Zuge dieser Straße zu erlangen. Ursprünglich war die Fläche für mehrere Eisenbahnergärten bestimmt.“ Auf dem Bild sehen wir vorne links die Baugrube für das spätere „Cafe Heinrich“, heute „Birkenhof“.



Die Gemeindeverwaltung konnte den bekannten Berliner Architekten Felix Genzmer für die konzeptionelle bauliche Entwicklung des Bahnhofsvorplatzes gewinnen. Die neu errichtete Post und gegenüber die „Kindl-Bierstuben“ bilden gewissermaßen das Eingangstor zum Ort Birkenwerder. Die nebenstehende Ansicht datiert aus dem Jahr 1930.

Ein weiterer Vorzug für Birkenwerder war die Tatsache, dass hier neben Oranienburg weit und breit der einzige Güterbahnhof mit Ladestraße existierte. 1921 wurde der Güterschuppen seiner Bestimmung übergeben, eine wichtige Maßnahme für den Stückgutverkehr und die weitere wirtschaftliche Belebung des Ortes.

Verschiedene Vorortzüge verkehren von und nach Birkenwerder. „Als am 8. August 1924 auf der 22,73 km langen Strecke Berlin Stettiner Bahnhof – Bernau der Vorortverkehr mit elektrischen Triebzügen offiziell eröffnet wurde, wusste der „Berliner Lokalanzeiger“, dieses Ereignis als einen „Markstein in der Entwicklung des Berliner Stadt- und Vorortverkehrs zu bezeichnen... Denn die Einführung der elektrischen Betriebsweise auf der Strecke Berlin – Bernau geht weit über den Rahmen örtlicher Verbesserung hinaus. Sie ist der Anfang zur Elektrifizierung der ganzen Berliner Stadt- und Vorortbahn.“ In der Anfangszeit verkehrten elektrische Triebzüge im Mischbetrieb mit den Dampfzügen.

Der Ausbau für den elektrischen Betrieb auf unserer Strecke erfolgte in drei Abschnitten: Stettiner Bahnhof – Hermsdorf, Hermsdorf – Birkenwerder; Birkenwerder – Oranienburg. Unregelmäßig zwischen den Dampfvorortzügen verkehrten erstmals bis Birkenwerder elektrische Züge am 5. Juni 1925, bis Oranienburg ab 6. Oktober 1925. Der Mischbetrieb war u.a. der Tatsache geschuldet, dass noch nicht ausreichend elektrische Triebzüge zur Verfügung gestellt werden konnten, was in den Folgejahren behoben wurde. Mit dem Sommerplan 1927 ist der Zwanzigminutenverkehr eingerichtet worden. Die beiden Nordstrecken wurden als erste elektrifiziert, da der viergleisige Ausbau schon vollzogen war und eine Trennung von Personen- und Güterverkehr bestand.



Der Ausbau für den elektrischen Betrieb auf unserer Strecke erfolgte in drei Abschnitten: Stettiner Bahnhof – Hermsdorf, Hermsdorf – Birkenwerder; Birkenwerder – Oranienburg. Unregelmäßig zwischen den Dampfvorortzügen verkehrten erstmals bis Birkenwerder elektrische Züge am 5. Juni 1925, bis Oranienburg ab 6. Oktober 1925. Der Mischbetrieb war u.a. der Tatsache geschuldet, dass noch nicht ausreichend elektrische Triebzüge zur Verfügung gestellt werden konnten, was in den Folgejahren behoben wurde. Mit dem Sommerplan 1927 ist der Zwanzigminutenverkehr eingerichtet worden. Die beiden Nordstrecken wurden als erste elektrifiziert, da der viergleisige Ausbau schon vollzogen war und eine Trennung von Personen- und Güterverkehr bestand.

Mit dem Jahr 1935 fand auf dem Bahnhof Birkenwerder eine Rangierbetriebsumstellung statt. Die Vorarbeiten wurden mit dem Bau von weiteren Gleisanlagen schon im Vorjahr

beendet. Jetzt erledigt eine neue Kleinlok den Rangierbetrieb auf dem Bahnhof. Bisher wurde das von den Zugmaschinen der Durchgangsgüterzüge erledigt, was einen viel größeren Zeitraum benötigte. Der Güterzug hatte nur noch die für Birkenwerder bestimmten Frachtwagen abzukoppeln und neue Frachtwagen anzunehmen. Nach dem die Bedienungsmannschaften geschult waren, ging es los. Die Umstellung brachte für Birkenwerder eine erhebliche Mehrarbeit mit sich, die ohne zusätzliches Personal erledigt werden musste.

Am 27. Mai verkehrte erstmals ein neuer S – Bahn – Wagentyp auf der Strecke Berlin – Oranienburg. Die neuen Wagen unterscheiden sich von den alten durch eine gediegene Linienführung und größere Bequemlichkeit. Die breiten Fenster, der neue Schnitt der Holzbänke, die Fenstertische und der sinnvolle Bilderschmuck wurden als besonders angenehm empfunden. Die Wagen der 2. Klasse unterscheiden sich durch Polsterung und gediegene Holzverarbeitung. Der Zugführer kann durch eine Verbindungstür unmittelbar zum Fahrerstand gelangen. Die Höchstgeschwindigkeit hat sich auch verändert, sie beträgt jetzt 120 Km/h gegenüber 80 km/h vorher. Der Ersatz der Wagen erfolgt über einen größeren Zeitraum.

Im Juli 1933 beschloss der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn den Bau eines Nord – Süd – Bahn – Tunnels zwischen Stettiner Bahnhof und Potsdamer Bahnhof. Der Tunnel sollte nicht nur die Endbahnhöfe entlasten, sondern er ermöglichte die Verknüpfung der Oranienburger Strecke mit der Wannseebahn, von Bernau konnte man Lichterfelde Ost erreichen und Velten hatte direkte Verbindung mit Mahlow. Der erste Rammschlag im Bereich des Stettiner Bahnhofs erfolgte am 4. Februar 1934. „Am 27. Juli 1936, vier Tage vor Beginn der Olympischen Spiele in Berlin, verkehrte der Eröffnungszug der Baureihe „Olympia“ vom unterirdischen Stettiner S-Bahnhof bis zur Station Unter den Linden. Nun bestand eine direkte S-Bahn – Verbindung ins Stadtzentrum. Aus Oranienburg, Velten und Bernau kam man ohne Umsteigen zum Bahnhof Friedrichstrasse, zum Brandenburger Tor oder auch - wer es per S-Bahn denn wollte – direkt zum „Adlon“. Am 14. April 1939 konnte die Verlängerung bis Potsdamer Platz eröffnet werden, und ab 9. Oktober des gleichen Jahres – sechs Wochen nach Beginn des zweiten Weltkrieges – war die gesamte Tunnelstrecke in Betrieb.“ .Auch die Zugfolge war beeindruckend, auf vielen Strecken, sogar nach Birkenwerder, herrschte 10–Minutenbetrieb. Wollte man von Wannsee nach Oranienburg gleich durchfahren, benötigte man 83 Minuten.

Am 9. Oktober konnten erstmalig direkte Züge auf der Nord – Süd – S – Bahn von Oranienburg bis Wannsee verkehren. Mit der Eröffnung der neuen Strecke trat eine gewaltige Verbesserung im Berliner S-Bahnverkehr ein, denn die nördlichen Vororte wurden mit den südwestlichen in unmittelbare Verbindung gebracht. Nach Schließung des Wannseebahnhofes war der genaue Verlauf der Wannseebahnzüge so: Von Schöneberg ging es über den neuen Bahnhof Großgörschenstraße und dann unterirdisch über Anhalter Bahnhof, Potsdamer Platz, Unter den Linden, Bahnhof Friedrichstraße bis hin zum Stettiner Bahnhof und von dort bis nach Oranienburg. Die Gesamtkosten beliefen sich auf 173 Millionen Reichsmark. Fast 12 000 Arbeiter haben beim Bau Beschäftigung gefunden. Die 5,8 km lange Tunnelstrecke erforderte allein einen Aufwand von 113 Millionen Reichsmark. Mit der neuen Zugverbindung wurde, man lese und staune, zwischen Birkenwerder und Wannsee der 10 – Minutenverkehr eingeführt.

Ab August 1945 gab es zwischen Oranienburg und Berlin wieder einen durchgehenden elektrischen Zugbetrieb. Allerdings war die Zugfolge recht mäßig, da ab Juni das jeweils zweite Fernbahn- und S-Bahn – Gleis demontiert wurde.

„Unter der Überschrift „Das Sorgenkind“ druckte die Berliner Zeitung am 3. Januar 1946 eine Pressemitteilung der Reichsbahndirektion Berlin ab: Auf Drängen und Vorstellungen der Anwohner der nördlichen Strecken hatte sich die Reichsbahndirektion entschlossen, hier einen halbstündigen Zugverkehr einzurichten. Leider ergab die Praxis bei dieser Zugfolge

auf der langen Strecke nach Oranienburg Schwierigkeiten. Die Verspätungen gehören schon mehr in den Fahrplan als die angezeigten Zugzeiten. Auch der Einsatz von Vollzügen an Stelle von Halbzügen konnte keinen Wandel herbeiführen. Vom 1. Januar 1946 an wird nun wieder auf dem kurzen Abschnitt Birkenwerder – Oranienburg die einstündige Zugfolge eingeführt, bis sich durch bauliche Ausgestaltung die Betriebsverhältnisse wieder gebessert haben. So bedauerlich die Einschränkung auch ist, so begrüßenswert ist die Tatsache, eines wieder regelmäßigen und pünktlichen Zugverkehrs. Man wird sich wieder auf den Fahrplan verlassen können. Ab Oranienburg verkehrt stündlich ein Zug bis Birkenwerder; dort muss umgestiegen werden; von Birkenwerder bis Stettiner Bahnhof ist halbstündlicher Zugverkehr. Reisenden aus den Orten Birkenwerder bis Berlin wird empfohlen, möglichst die Züge ab Birkenwerder zu benutzen, die keinen Anschluss von Oranienburg her haben. Dadurch werden die Platzverhältnisse in den Zügen und überhaupt die Verteilung des Verkehrs verbessert.“

Mit der Teilung der Stadt Berlin und der Gründung der DDR entstanden „Grenzstationen“, die erheblichen Einfluss auf die Mobilität der Bürger ausübten. Für die Personengruppen, die von Staatswegen das „Gegnerische Gebiet“ nicht durchfahren durften; ergaben sich beschwerliche Umwege. DDR-Bürger mussten sich an den Grenzstationen mobilen Ausweiskontrollen stellen und wurden bezüglich der mitgeführten Gegenstände kontrolliert. Frohnau war der letzte Bahnhof der Westsektoren, Hohen Neuendorf der erste bzw. letzte Bahnhof auf dem Gebiet der DDR.“ Der Fernverkehr der Nordbahn fiel den politischen Verhältnissen bald völlig zum Opfer. Zum Stettiner Bahnhof – am 1. Dezember 1950 in Nordbahnhof umbenannt – verkehrten Anfang der fünfziger Jahre mit jedem Fahrplanwechsel weniger Reisezüge. Sie umfuhren das Gebiet der Westsektoren über den Güteraußenring zum Bahnhof Lichtenberg und zum Ostbahnhof. Der Fahrplanwechsel zum 18. Mai 1952 brachte für den Stettiner Fernbahnhof das endgültige Aus. Von nun an verkehrten auf der Nordbahn im Berliner Stadtgebiet nur noch S – Bahn – Züge.“

Um eine Alternative für den Personen- und Güterverkehr zu schaffen, die eine Fahrt durch die Westsektoren ausschloss, wurde der „Nördliche Berliner Außenring“ (NAG) ausgebaut. Die Neubaustrecke schloss in Karow an den von Springfuhl kommenden Güteraußenring an und erreichte zweigleisig Bergfelde. Über eine eingleisige Verbindungskurve erreichten die Fern- und Güterzüge den Bahnhof Birkenwerder. Die Strecke war ab 25. November 1952 befahrbar.

„ Der Neubau des „Nördlichen Berliner Außenringes“ wurde bis nach Brieselang an der Hamburger Bahn fortgesetzt. Am 1. Oktober 1953 offiziell eröffnet, ging diese zweigleisig trassierte, jedoch vorerst nur eingleisig ausgebaute Strecke am 4. Oktober 1953 in Betrieb. Sie schloss sich in Bergfelde an die „Nördliche Berliner Außenring“ – Teilstrecke von Karow an und überquerte die Nordbahn zwischen Hohen Neuendorf und Birkenwerder. Die Nordbahn wurde an die Neubaustrecke durch eine eingleisige Verbindungskurve angebunden. Diese etwa im Mai 1955 in Betrieb genommene Kurve führte vom Bahnhof Birkenwerder nach dem Neuen, vorerst nur Betriebszwecken dienenden Bahnhof Hohen Neuendorf West. Für die Kurve entstand südlich des Bahnhofs Birkenwerder ein tunnelartiges Bauwerk, das den Zügen Richtung Hohen Neuendorf West die Unterfahrung der S-Bahnstrecke ermöglichte. In diesem Zusammenhang wurde zwischen Birkenwerder und Hohen Neuendorf auf der S-Bahn wieder zweigleisiger Betrieb eingeführt. Als zweites S-Bahngleis fand das vormalige, seit 1952 nicht mehr befahrene Ferngleis Verwendung, das hierfür lediglich mit einer Stromschiene versehen und mit den Bahnsteiggleisen verbunden werden musste.“

Der Berufsverkehr für den Industriestandort Hennigsdorf erforderte größere Kapazitäten. Die Reichsbahn richtete eine weitere Verkehrsverbindung zwischen Hennigsdorf und Oranienburg ein. Werktags verkehrten zwei Zugpaare über den „Nördlichen Außenring“, die in Birkenwerder hielten. Ab Mai 1956 wurden diese Züge dann auch auf dem für den

Personenverkehr hergerichteten Bahnhof Hohen Neuendorf West. abgefertigt.

„Am 28. April 1958 wurde der später als „Sputnik“ bekannt gewordene Schnellverkehr auf die Strecke Berlin Ostbahnhof – Oranienburg ausgedehnt. Anfangs verkehrte in dieser Verbindung nur ein Zugpaar für den Berufsverkehr; ab Herbst 1958 gab es dann täglich einen weiteren Sputnik zwischen Lichtenberg und Oranienburg. Die Züge des Oranienburger Schnellverkehrs hielten anfangs in den S-Bahnhöfen Birkenwerder und Lehnitz, ab 19. Januar 1959 auch in Borgsdorf. Weil die Ausweiskontrollen in allen Zügen des Schnellverkehrs während der Fahrt im Zug stattfanden, betrug die Fahrzeit für die Gesamtstrecke weniger als eine Stunde. Die weiterhin mit S-Bahnfahrkarten benutzbaren Fernpersonenzüge benötigten wegen des Kontrollhaltes in Schönfließ etwa 20 Minuten mehr. Mit der Einführung des Schnellverkehrs war der Personenkreis, der bisher die „Durchläufer“ der elektrischen S-Bahn zu benutzen hatte, verpflichtet, über den Außenring zu fahren. Die Durchläufer zwischen Berlin und Oranienburg verloren dadurch ihren Sinn; sie verkehrten letztmalig am 3. Mai 1958.“

Mit dem Mauerbau am 13. August 1961 wurde die S-Bahnstrecke nach Oranienburg empfindlich getroffen. Zwischen den Stationen Frohnau und Hohen Neuendorf wurde die Verbindung unterbrochen und der Bahndamm an der DDR Grenze abgetragen. Auf dem Streckenstummel Hohen Neuendorf verkehrte weiterhin die S-Bahn. Verkehrspolitische Entspannung trat erst ein, als am 19. November 1961 der alternative Anschluss an das Berliner S-Bahn-Netz über Berlin Pankow hergestellt war. Dazu wurden die Ferngleise des Berliner Außenringes zwischen Hohen Neuendorf und Karow mit Stromschienen versehen und gleichzeitig bei Karow und Hohen Neuendorf aufwendige Streckenkurven neu gebaut. In der Berliner Zeitung vom 20. November 1961 war u.a. zu lesen „Sonntag morgen, pünktlich 9.07 Uhr, rollte der erste S-Bahn-Zug aus dem Bahnhof Oranienburg hinaus zur Jungfernfahrt auf der neuen über Birkenwerder, Hohen Neuendorf, Blankenburg nach Pankow führenden Strecke. Ehrengast im Führerstand des geschmückten Zuges war Volkskammerpräsident Dr.h.c. Johannes Dieckmann.“

Es musste 31 Jahre dauern bis in Folge der Wiedervereinigung die S-Bahnstrecke zwischen Hohen Neuendorf und Frohnau im Mai 1992 dem Verkehr übergeben wurde. Damit verkürzte sich die Fahrt in die Berliner Innenstadt enorm. Ab sofort standen jetzt zwei S-Bahnlinien zur Verfügung. Die S1, von Oranienburg kommend, über Hohen Neuendorf, Frohnau, den Nord-Süd-Tunnel nach Berlin – Wannsee im 20 Minutentakt und die Linie S 8, mit Ausgangspunkt Birkenwerder, über Hohen Neuendorf, den Außenring und Blankenburg nach Berlin - Grünau und Zeuthen, ebenfalls im 20 Minutentakt mit Ausnahmen in den Abendstunden.

Hildemar Wehner

Quellen:

Max Rehberg, Birkenwerder Geschichte und Gegenwart, Birkenwerder 1930

P.Bley, Berliner Nordbahn

Verkehrsgeschichtliche Blätter