

**N**och ein S-Bahn-Buch? Noch ein Loblied auf das Stadtsymbol, noch eine Geschichte über Aufstieg, Niedergang, Teilung, neue Blüte, Fluidum, das vielbeschriebene charakteristische Singen der Elektromotore? In diesem Buch kommt die S-Bahn als Fahrzeug kaum vor. Hier wird die Geschichte ihrer Bahnhöfe und deren Namen erzählt, die der heutigen, aktuellen, wie auch die der vergessenen oder untergegangenen.

Ein weites Feld! Es gilt, eine Eingrenzung vorzunehmen: Um die »echten« S-Bahnhöfe soll es gehen, um die Stationen, an denen die vertrauten Züge halten (oder hielten), die – meist – rot-gelben Wagen, die eine Stromschiene brauchen zum Vorwärtskommen. Insofern spielen die Fahrzeuge doch eine Rolle: Sie dienen der Definition. Und sie haben indirekt auch das berühmte weiße S auf grünem Grund hervorgebracht: Im August 1924, also vor einem dreiviertel Jahrhundert sumteten die ersten; der Begriff Schnellbahn entstand, berlintypisch ist das Abkürzen – schon im Dezember 1930 waren Begriff und Signet amtlich. Die Berliner S-Bahn ist die erste so bezeichnete innerstädtische Stadt-Schnell-Schienenbahn der Welt.

Innerstädtisch? Die Definition »Berliner« S-Bahnhöfe bedarf weiterer Präzisierung. Die Aufstellung in diesem Band endet mitnichten an der Stadtgrenze, in Buch oder Frohnau, in Wannsee oder Grünau, sondern erst dort, wo auch die Stromschiene endet, oft weit im Umland. Deshalb wird in diesem Buch bei den einzelnen Stationen auf den Namensvorspann »Berlin-« verzichtet, auch die Zusätze »b Bln« (bei Berlin) bleiben unberücksichtigt.

Das weite Feld ist also eingegrenzt. An den »echten« S-Bahnhöfen fahren Züge mit Gleichstrom-Antrieb, hier liegt neben dem Gleis eine Stromschiene, die Stationen haben den fast einen Meter hohen Bahnsteig, und sie haben – natürlich – alle einen Namen. Manchmal ist das schon der dritte oder vierte, Berlin ist bekanntlich immer im Werden.

Berlins S-Bahnhöfe – ein dreiviertel Jahrhundert: Beschrieben werden die Stationen ihres Bestehens, Stationen im nahezu doppelten Wortsinne, seit die Bahn sich mit ihrer Elektrifizierung vom »Elternhaus Eisenbahn« mit eigenen Zügen, Farben und Betriebsformen etwas selbständig machte.

In diesem Buch sind nicht nur alle aktuellen Bahnhofsnamen erfaßt, es nennt auch die Ursprungsnamen und erzählt die Geschichte sämtlicher S-Bahnhöfe, die seit 1924 von den markanten Triebfahrzeugen angesteuert werden – auch die der geplanten, verlegten, stillgelegten, zerstörten oder nie in Betrieb genommenen Stationen. Alphabetisch nach Bahnhofsnamen geordnet, finden sich ihre Betriebsdaten und eine Beschreibung ihrer Geschichte stets unter dem Namen, den eine Station zur jeweiligen Elektrifizierung trug bzw. heute noch trägt. Querverweise leiten zu späteren Namen des Bahnhofs wie gegebenenfalls zu seiner heutigen Bezeichnung. Auf etwaige noch frühere Namen aus Fernbahn- und Dampfbetriebs-Zeiten wird im jeweiligen Text verwiesen. Mit Hilfe dieser Systematik kann der Leser die Chronologie verschiedener Benennungen eines Bahnhofs ebenso wie seine Entwicklungsgeschichte kontinuierlich nachvollziehen.

Bei der großen »Elektrisierung« Ende der zwanziger Jahre fand oftmals anfangs ein Mischbetrieb statt: S-Bahn und Dampfzug. Angegeben ist stets das erste Datum – auch wenn es nur teilweise elektrischen Betrieb gab. Als Stilllegungsdatum resp. Schließungsdatum von Bahnhöfen ist immer der erste Tag aufgeführt, an dem kein Betrieb mehr zu verzeichnen war. Die Daten der Wiederinbetriebnahme nach dem Zweiten Weltkrieg sind – verständlicherweise – ungenau. Wo immer möglich, wurden Primärquellen herangezogen. Da der Redaktionsschluß bereits im Oktober 1998 liegen mußte, konnten die vorgesehenen Wiederinbetriebnahmen vom Dezember 1998 und Sommer 1999 nicht vollständig aufgenommen werden.

Unserer besonderer Dank für Mitarbeit und Unterstützung gilt Sigurd Hilkenbach und Uwe Poppel von den BERLINER VERKEHRSBLÄTTERN sowie den beteiligten Fotografen. Hilfreiche Unterstützung erfuhren wir auch von der S-Bahn Berlin GmbH und der Siemens AG, deren finanzielle Zuwendung die Drucklegung dieses Buches erst ermöglicht hat. Ihnen sei an dieser Stelle ausdrücklich Dank gesagt.

Jürgen Meyer-Kronthaler, Wolfgang Kramer  
Berlin, Oktober 1998