

Detaillierte Fotobeschreibungen Ringbahn-Jubiläumzug

1

Die einzige überlieferte Aufnahme, die ein Stationsgebäude der Ringbahn der ersten Generation zeigt: Der Bahnhof Rixdorf (heute Neukölln) ist auch vor 1890 noch fast unverändert, während andere Bahnhöfe schon umgebaut worden sind. Die ersten Gebäude der Eisenbahn an der Ringbahn werden relativ einfach gebaut: So errichtet die Bahngesellschaft die Stellwerke und Empfangsgebäude aller Bahnhöfe mit Holz als Fachwerkbauten im Schweizerstil. Anfangs gab es auf den Stationen oftmals keine schienenfreie Querung für die Fahrgäste. Sie mussten über die Gleise laufen, einige Stationen hatten aber auch einfache Außenbahnsteige. Erst später entstanden durchweg Mittelbahnsteige auf der Ringbahn. Vor der Jahrhundertwende wurden die Bahnhöfe in einer zweiten Welle mit prächtigen Empfangsgebäuden ausgestattet. Eine aus dieser Zeit gut erhaltene, komplette Bahnhofsanlage ist der S-Bahnhof Prenzlauer Allee. Foto: Landesarchiv Berlin, F Rep. 290 (02) Nr. 0246114.

2

Ringbahnbrücke über die Müllerstraße am Bahnhof Wedding: Auf der Brücke steht eine 2B-Lok, die zur aus den USA bezogenen Erstausrüstung der Niederschlesisch-Märkischen-Eisenbahn gehört. Ohne Witterungsschutz für den Lokführer und mit dem riesigen Stehkessel ist sie vermutlich in den 1850er-Jahren entstanden und ähnelt (bis auf die Achsfolge) der Lok „Beuth“ von Borsig (1843 gebaut). Der Nachbau ist heute im Deutschen Technikmuseum Berlin zu bewundern. Die erst eingleisige Verbindung von Moabit nach Gesundbrunnen wird bereits ein Jahr nach der Eröffnung der Ringbahn, am 18. Mai 1872, für den zweigleisigen Eisenbahnverkehr freigegeben. Lange Streckenabschnitte werden beim Bau der Bahn von Anfang an auf Dämmen und Viadukte verlegt und Straßen niveaufrei mit Brücken oder Überführungen gekreuzt. So sollen von Anfang an Konflikte mit dem wachsenden Verkehr vermieden werden. Foto: Landesarchiv Berlin, F Rep. 290 (02) Nr. 0282254.

3

Der Bahnhof Halensee mit seinem neuen Empfangsgebäude wahrscheinlich nach der Eröffnung und Umbenennung 1884. In den Bahnhof fährt eine B1-Lokomotive (zwei Treib-/Kuppelachsen, eine Nachlaufachse) ein, wie sie bereits seit 1871 auf der Ringbahn eingesetzt werden. Der Wagen hinter der Lok ist deutlich älter als die Lok und stammt eventuell noch aus den 1850er-Jahren. Der nächste Wagen ist so gut wie neu und entspricht dem damaligen neuesten Stand der Technik. Foto: Historische Sammlung Deutsche Bahn AG.

4

Der Bahnhof Westend zur Jahrhundertwende mit seinem prächtigen Empfangsgebäude von 1884. Hinter dem Bürgersteig liegt der Bahnsteig A. Ganz links ist im Hintergrund das Zugangsgebäude zu den Bahnsteigen B und C. Der dahinter-liegende vierte Bahnsteig (nicht im Bild), der einst dem Arbeiterverkehr zwischen Westend und der Hauptwerkstatt Grunewald diente, wird zu dieser Zeit bereits zurückgebaut. Foto: Sammlung Sven Heinemann.

5

Historischer Fahrplan von 1882 für die Stadt- und Ringbahn. Anhand der roten Linien ist die Ringbahn in Form eines Hundekopfs gut erkennbar. Die Stadtbahn läuft quer durch die Stadt. Und vom Südring abzweigend ist die Ringbahnsitzkehre zum Potsdamer Ringbahnhof gut zu erkennen. Foto: Germanisches Nationalmuseum.

6

Der Bahnhof Schmargendorf um 1905. Am Bahnsteig steht ein Ringbahnzug Richtung Osten. Bei dem Zug überschneiden sich die Epochen: Zuglok ist immer noch eine der alttümlichen (ab 1871 eingesetzten) B1-Lokomotiven, während die Abteilwagen mit ihrem steileren Dachquerschnitt nach 1905 entstanden sind. Die Loks dürften bald darauf ausgemustert worden sein. Das Empfangsgebäude ist 1892 eröffnet worden und ist bis heute erhalten. Die hölzerne Einhausung des Verbindungsgangs vom Empfangsgebäude zum Mittelbahnsteig wird in den 1930er-Jahren durch eine genietete Stahlkonstruktion ersetzt. Sie ist beim Wiederaufbau des Südrings Anfang der 1990er-Jahre saniert worden. Solche Lauben- oder Gewächshausgänge sind selten an der Ringbahn. Foto: Ralf Schmiedecke.

7

Blick von der Neuköllner Ringbahnstraße Richtung Norden auf die 1912 erbauten Hertabrücke (zwei einfeldrige Stahlbogenbrücken) mit ihrer 50-Meter-Spannweite über den Güterbahnhof Neukölln. Foto: Sammlung Martina und Detlev Gründer.

8

Blick Richtung Norden auf den neuen Bahnhof Gesundbrunnen in den 1920er-Jahren. Im Vordergrund liegt an der Badstraßenbrücke der Ringbahnsteig mit dem kleinen Empfangsgebäude. Dahinter liegt der Bahnsteig für den Fernverkehr von Stettiner, Kremmener und Nordbahn. Und dahinter direkt an dem mächtigen Empfangsgebäude des Bahnhofs Gesundbrunnen liegt der Bahnsteig für den Vorortverkehr der drei Bahnen. Foto: Sammlung Martina und Detlev Gründer.

9

Blick von Süden auf den Bahnhof Putlitzstraße um 1900. Im Vordergrund ist ein vor 1900 gebauter Abteilwagen zu sehen. Der gelbe Streifen um die 1. Klasse-Abteile lebt bis heute als Kennung der 1. Klasse fort (heute nur als einfacher Horizontalstreifen oben am Wagen oder seit neuestem beim ICE als kurzer vertikaler Streifen neben den Türen). Hinter den Wagen liegt der Bahnsteig für die Vorortzüge der Hamburger und Lehrter Bahn. Dahinter ist das mächtige Empfangsgebäude mit dem rechts davon liegenden Ringbahnsteig zu sehen. Links ist der 1897 erbaute hölzerne Putlitzsteg zu erkennen, der erst 1911 durch den Bau der mächtigen Putlitzbrücke ersetzt wird. Foto: Sammlung Sven Heinemann.

10

Der Bahnhof Treptow um 1900. Er ist am 1. Februar 1875 mit zwei Seitenbahnsteigen eröffnet worden. 1888 erhält er ein Empfangsgebäude und statt der beiden Seitenbahnsteige einen Mittelbahnsteig. Zur Gewerbeausstellung 1896 im nahegelegenen Treptower Park bekommt er einen zweiten Mittelbahnsteig. Seit 1937 trägt er auch den gleichen Namen wie die Parkanlage. Foto: Sammlung Martina und Detlev Gründer.

11

Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Kaiser-Friedrich-Straße zur Zeit seiner Eröffnung um 1912. Er ist der dritte Haltepunkt der Stadt Neukölln an der Ringbahn. Foto: Sammlung Sven Heinemann.

12

Blick auf die Ringbahn Richtung Osten beim Bahnhof Beusselstraße um 1923. Neben dem Ringbahngleis kommt ein Vorortzug Richtung Spandau mit einer preußischen T12-Tenderlok mit Abteilwagenzug angebraust. Die Lok hat noch die großen Petroleum-Loklaternen. Rechts sind die riesigen Gleisanlagen des Güterbahnhofs Moabit zu sehen. In seinem Bereich liegt der Start- und Endpunkt der Ringbahn. Der Güterbahnhof verfügt damals über acht Ladestraßen und über abgeschirmte Militärverladerampen hinter der Putlitzbrücke. Foto: Historische Sammlung Deutsche Bahn AG.

13

Der Bahnhof Schönhauser Allee aus Richtung Osten um 1920. Rechts im Vordergrund ist das Empfangsgebäude von 1913 zur Greifenhagener Straße zu sehen, am Bahnsteigende das Empfangsgebäude von 1890 an der Schönhauser Allee. Dahinter liegt die ebenfalls 1913 eröffnete Hochbahnstation Nordring der heutigen U-Bahnlinie 2. Bis 1930 ist der Ringbahnhof der östliche Endpunkt der U-Bahn. 1930 wird dann die Erweiterung bis Vinetastraße eingeweiht. Foto: Sammlung Sigurd Hilkenbach.

14

Ein Ringbahnzug am Bahnsteig des Bahnhofs Tempelhof. Die Aufnahme stammt vom 15. Juli 1919 vom Verkehrsstreik. Das Lokschild signalisiert, dass der Ringbahnzug nach der Station Tempelhof weiter Richtung Papestraße fährt und dann der Ring über die Südringspitzkehre zum Potsdamer Ringbahnhof verlässt. Foto: Sammlung Sven Heinemann.

15

Ein Ringbahnzug am Bahnhof Tempelhof. Auf dem Bild gut zu erkennen: paarweise gekuppelte Abteilwagen-Dreiachser (typisch für Berlin). Die Aufnahme stammt vom 15. Juli 1919. Im Hintergrund ist links das Tempelhofer Feld zu sehen. Der Fotograf notiert damals: „Nach Beendigung des Streiks wurden die ersten Ringbahnzüge gestürmt. Alles hing an den Trittbrettern und die Puffer waren auch besetzt“. Foto: Sammlung Sven Heinemann.

16

S-Bahnzüge am Bahnbetriebswerk Westend im Jahr 1924. Foto: Historische Sammlung Deutsche Bahn AG.

17

Luftbildaufnahme des Bahnbetriebswerks Papestraße vom 14. Juli 1927. Es befindet sich zwischen den S-Bahngleisen der Ringbahn und kann künftig von beiden Seiten der Ringbahn aus westlicher und östlicher Richtung erreicht werden. Das Werk kann nur per Bahn mit Material versorgt werden. Für Fußgänger gibt es einen internen Zugang über die Boelckestraße. Den Werksverkehr steuern zwei Stellwerke: Tf (auf dem Ringbahnsteig in Tempelhof) und Tat (südwestlich der Werkstatthalle an den Ringbahngleisen Richtung Tempelhof). Vor dem Werk für die neuen elektrischen Triebwagen der Ringbahn stehen damals noch herkömmliche Dampfzüge mit Tenderlokomotive und preußischen Abteilwagen. Erst 1928 kommen die ersten elektrischen Züge auf der Ringbahn zum Einsatz. Die rechte Bildhälfte zeigt die großen Ausmaße der Gleisanlagen des Güterbahnhofs Tempelhof. Hinter dem großen Schuppen am rechten Bildrand (unten) befinden sich die Übergabegleise für den Anschluss des Reichspostzentramtes. Er ist nur über eine dahinter liegende Drehscheibenverbindung zu erreichen. Foto: Historische Sammlung Deutsche Bahn AG.

18

Gleisplan des Nordbahnhofs um 1929. Er liegt zwischen den Ringbahnhöfen Gesundbrunnen und Schönhauser Allee. Foto: Landesarchiv Berlin, A Rep. 080-01 Nr. 85.

19

Gleisplan des Bahnhofs Frankfurter Allee um 1930. Zusammen mit den Gleisen für den Zentralviehhof liegen die Anlagen zwischen Landsberger und Frankfurter Allee an der Ringbahn. Foto: Landesarchiv Berlin, A Rep. 080-01 Nr. 61.

20

Blick vom Güterbahnhof der Ringbahn auf den Personenbahnhof Gesundbrunnen in den 1930er-Jahren. Links an der Badstraßenbrücke liegt der Ringbahnsteig mit dem kleinen Empfangsgebäude. Rechts davon liegt der Bahnsteig für den Fernverkehr von Stettiner, Kremmener und Nordbahn. Und dahinter direkt an dem mächtigen Empfangsgebäude des Bahnhofs Gesundbrunnen liegt der Bahnsteig für den Vorortverkehr der drei Bahnen. Foto: Historische Sammlung der Deutschen Bahn AG.

21

Blick entlang der Ringbahn Richtung Osten vom Bahnhof Jungfernheide am 16. Juni 1928. Der Fotograf steht am Ende des Dachs des 1908 erbauten Vorortbahnsteigs. Links im Hintergrund haben die Bauarbeiten für den neuen Bahnsteig für die Siemensbahn begonnen. Am Horizont sind rechts

von den Bahngleisen die Anlagen des Gaswerks Charlottenburg zu sehen. Foto: Landesarchiv Berlin, F Rep. 290-09-01 Nr. 66-7388.

22

Baubeginn im Jahr 1931 für den neuen Umsteigebahnhof Schöneberg. Er wird den westlich (links) liegenden Ringbahnhof Ebersstraße ersetzen und ab 1933 ein Umsteigen von der Ringbahn auf die Wannesebahn ermöglichen. Rechts verläuft die seit 1870 bestehende Verbindungskurve von der Stammbahn zur Ringbahn. An ihrem südlichen Ende (unten) liegt einst der erste Schöneberger Bahnhof, bevor er nach Norden ans Ende der Ringbahnspitzkehre verlegt wird. Foto: Historische Sammlung Deutsche Bahn AG.

23

Der Bahnhof Hermannstraße mit Blickrichtung nach Westen im Jahr 1935. Im Vordergrund stehen ein Güter- und Personenwagen der Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn. Links ist das Ende des Bahnsteigs der privaten Eisenbahn zu sehen. Reste davon sind bis heute an der Böschung vorhanden. Der Güterzug in der Bildmitte wird von einer preußischen Schlepptenderlok der Baureihe G8.1 gezogen. Mit 5 155 zwischen 1913 und 1921 entstandenen Exemplaren ist sie bis heute der am zweithäufigsten gebaute Loktyp Deutschlands. Dahinter ist das Stell- und Kleingleichrichterwerk Hermannstraße an der Siegfriedstraße zu erkennen. Foto: Landesarchiv Berlin, F Rep. 290 (02) 0273623.

24

Deutsche Soldaten Anfang der 1940er-Jahre auf der Freiladestraße des Güterbahnhofs Neukölln. Im Hintergrund sind das Stellwerk Nkn und die Hermannbrücke zu erkennen. Foto: Sammlung Sven Heinemann.

25

S-Bahnhof Berlin Westkreuz (ehemals Bahnhof Ausstellung) im Jahr 1936: S-Bahn BR EB/ET 165 verlässt den Bahnhof Richtung Witzleben (heute Messe Nord/ICC). Links im Hintergrund ist der Berliner Funkturm zu sehen, rechts das Stellwerk vor der Kantstraße. Foto: Historische Sammlung Deutsche Bahn AG.

26

Ab 1942 ist der S-Bahnverkehr auf dem Ring kriegsbedingt eingeschränkt. Aber erst wenige Tage vor Kriegsende muss er am 25. April 1945 ganz eingestellt werden. Die Schäden sind verheerend. Trotzdem gelingt es schon ab dem 18. Juni 1945, dass die S-Bahn auf dem Ring auf Teilabschnitten wieder fährt. Die Oberspreerbrücken sind besonders schwer getroffen. Ein 20-Minuten-Takt ist erst ab 21. November 1945 zwischen Ostkreuz und Treptower Park möglich. Erste Vollringzüge verkehren wieder ab dem 8. Februar 1946. Ab dem 18. Mai 1946 benötigt die S-Bahn 80 Minuten für eine Ringumrundung. Erst 1953 ist nach vielen Instandsetzungen wieder eine Vollringfahrzeit von 70 Minuten (wie vor dem Krieg) möglich. Foto: Landesarchiv Berlin, F Rep. 290 (02) Nr. 0020189.

27

Der von Luftangriffen schwer gezeichnete Bahnhof Ostkreuz im Sommer 1945 von den Ringbahngleisen gesehen. Am Bahnsteig E im Vordergrund sind die S-Bahngleise der Strecke Berlin–Erkner von der sowjetischen Armee demontiert worden. Der südliche Teil der Fußgängerbrücke ist völlig zerstört, das Empfangsgebäude des Bahnhofs zwischen der Brücke und den Bahnsteigen A und D ist abgebrannt. Auch die meisten Dachstühle der Häuser an der Sonntagstraße und Neuen Bahnhofstraße sind ausgebrannt. Foto: Historische Sammlung Deutsche Bahn AG.

28

Der gleiche Blick auf das Hauptlagerquergebäude der Firma Hertling nach dem Bombenangriff vom 3./4. September 1943. Im Vordergrund ausgebrannte S-Bahnzüge. Trotz der enormen Verluste gelingt nach dem Krieg der Wiederaufbau des Unternehmens. Hertling kann heute auf eine erfolgreiche über 150-jährige Firmengeschichte zurückblicken. Foto: HERTLING GmbH & Co. KG.

29

Am längsten dauern die Reparaturarbeiten nach Kriegsende zwischen Putlitzstraße und Wedding. Erst wenige Tage vor Weihnachten, am 19. Dezember 1945, ist wieder ein 20-Minuten-Takt möglich. Damit ist der S-Bahn-Ring wieder geschlossen. Die Ringbahnspitzkehre und die Verbindungskurve Charlottenburg-Witzleben werden nicht wieder aufgebaut. Bis zum Mauerbau 1961 sind täglich in bis zu 14 Umläufen insgesamt 28 elektrische Dreiviertelzüge der S-Bahn auf dem Vollring unterwegs. Foto: Sammlung Robin Garn / Peter Cürlis.

30

Historisches Bahnhofschild des Bahnhofs Westhafen. Der Bahnhof hieß bis 1992 Putlitzstraße. Foto: Berliner S-Bahn-Museum.

31

Der Zugang von der Rognitzstraße zum Bahnhof Witzleben in den 1960er-Jahren. Im Hintergrund sind die Wohnungen der Charlottenburger Baugenossenschaft auf der anderen Seite des Dresselstegs zu sehen. Foto: Sammlung Sven Heinemann.

32

Das neue Empfangsgebäude des Bahnhofs Halensee kurz nach seiner Eröffnung im Jahr 1960 nach zweijähriger Bauzeit. Bis 1958 hat noch die ausgebrannte Ruine des Vorgängerbaus am Kurfürstendamm gestanden. Foto: Historische Sammlung Deutsche Bahn AG.

33

Von 1964 bis 1969 entsteht auf dem alten Güterbahnhof Frankfurter Allee ein 28000 Quadratmeter großer, moderner Containerbahnhof. Der erste Containerzug auf der Relation Dresden-Rostock erreicht die Frankfurter Allee am 30. Juni 1969. Im Jahr 1971 werden von dem zwei Jahre zuvor eröffneten Containerbahnhof Frankfurter Allee 44 Containerzüge wöchentlich abgefertigt. Für das reibungslose Be- und Entladen der Züge sorgen zwei große Portalkräne. Ab 1972 gibt es auch internationale Containerzugverbindungen zwischen der Frankfurter Allee und dem sozialistischen Ausland, etwa bis nach Moskau. 1976 werden bereits 150 Containerzüge wöchentlich abgefertigt. Der Containerbahnhof Frankfurter Allee ist der größte und leistungsstärkste Containerbahnhof der DDR. Foto: Historische Sammlung der Deutschen Bahn AG.

34

Historisches Bahnhofsschild des Bahnhofs Heidelberger Platz. Der Bahnhof hieß bis 1993 Schmargendorf. Foto: Berliner S-Bahn-Museum.

35

Blick 1971 von der Hermannbrücke zur Oderstraßenbrücke. Links sind die Reste des Anfang 1955 geschlossenen Bahnsteigs der Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn zu sehen. In den Bahnhof Hermannstraße fährt ein Halbzug der Ringbahn BR 275 ein. Und am Ende der Ladestraße des Güterbahnhofs Neukölln steht ein noch ziemlich neuer VW Käfer. Foto: Frank Sender.

36

Blick aus luftiger Höhe im Jahr 1925 auf den Potsdamer Bahnhof und auf das links davon liegende Haus Potsdam (später Haus Vaterland). Links hinter der Haupthalle des Kopfbahnhofs liegen der Potsdamer Ringbahnhof und auf der rechten Seite der Wannseebahnhof. Bis 1943/44 fahren die Ringzüge über die Ringbahnsitzkehre den Potsdamer Bahnhof an. Danach verkehren sie auf direktem Weg zwischen Tempelhof und Schöneberg auf der Ringbahnstrecke. Dabei ist es bis heute geblieben. Foto: Stiftung Stadtmuseum Berlin.

37

Blick auf die Sektorengrenze nach dem Mauerbau am Güterbahnhof Treptow im Jahr 1961. Ein massiver Zaun sichert zuerst den Grenzverlauf. Er scheint mitten durch das Stellwerk TWG zu gehen. Im Hintergrund sind die unterbrochenen Gleise der Ringbahn zu sehen. Links ist der Innere Görlitzer Anschluss zu erkennen, der für den Güterverkehr zum Görlitzer Bahnhof trotz Stacheldraht noch bis 1985 genutzt werden kann. Foto: Sammlung Dietmar Lehmann.

38

Der Bahnhof Westend im Mai 1977. Am Bahnsteig B steht abfahrbereit eine S-Bahn nach Köllnische Heide. Dieser Bahnsteig ist heute außer Betrieb. Foto: Hermann Kuom.

39

Ein Halbzug der Zuggruppe A der Ringbahn verlässt 1978 den Bahnhof Putlitzstraße Richtung Westen. Im Vordergrund der neu eröffnete Zugang von der Ringbahn zur U-Bahnlinie 9. Im Hintergrund ist der Westhafen mit dem mächtigen Verwaltungsgebäude mit seinem 52 Meter hohen Turm zu sehen. Ganz links ist der nächste Bahnhof Beusselstraße mit der Kehranlage für die Züge der Siemensbahn und der Zuggruppe N nach Spandau-West zu erkennen. Foto: Karsten Risch.

40

Ende der 1970er-Jahre steht 276 075-9 (Bauart Peenemünde) abfahrtbereit nach Spandau-West am ehemaligen Vorortbahnsteig im Bahnhof Jungfernheide mit dem 1929 errichteten Stellwerk Jun. Foto: Michael Behr.

41

Ein Zug der Baureihe 275 steht im Oktober 1978 am Bahnhof Beusselstraße in Richtung Westhafen zur Abfahrt bereit. Zu dieser Zeit ist auch der parallel verlaufende Güterbahnhof Moabit noch in Betrieb. Dort liegt bis heute der Anfangs- und Endpunkt der Ringbahn. Foto: Burkhard Wollny.

42

Am 29. März 1980 durchheilt die Schnellzuglok 03 0010-3 vom Bahnbetriebswerk Stralsund mit dem Schnellzug D813 den Güterbahnhof Greifswalder Straße. Das endgültige Aus für Schnellzüge mit Dampfbespannung in der DDR ist nicht mehr fern. Am 31. Mai 1980 bespannt die Lok den letzten planmäßigen Dampfschnellzug auf der Strecke Berlin-Stralsund. Die Lok ist bis heute erhalten und wird von der Traditionsgemeinschaft Bw Halle P gepflegt und soll eine neue Hauptuntersuchung bekommen. Rechts ist das Weichenwärterstellwerk W4 (ursprünglich Got (Greifswalder Straße Ostturm)) zu sehen, das vom 11. bis 26. Februar 2011 abgerissen worden ist, nachdem es ein Jahr zuvor seinen Betrieb eingestellt hat. Foto: Volker Fröhmer.

43

Die Bauarbeiten für das neue Nordkreuz haben begonnen. Die Baustelle präsentiert sich am 28. Februar 1993 wie eine Mondlandschaft. Nur die beiden S-Bahngleise ganz links sowie das Gleis auf dem Damm mit den Viaduktbögen von Gesundbrunnen nach Norden ist befahrbar. Die Ringbahn wird erst acht Jahre später wieder geradeaus zwischen Gesundbrunnen und Schönhauser Allee verkehren. Die Fernbahn sogar erst 2006. Foto: Frank Sender.

44

Aufkleber zur Reaktivierung des Südrings 1993. Foto: Peter Beier.

45

Parallelfahrt von zwei Zügen der Baureihe 485 von Witzleben (heute Messe Nord/ICC) zum Bahnhof Westend anlässlich der Reaktivierung des Südrings am 17. Dezember 1993. Foto: Frank Sender.

46 und 47

Am 25. September 1989 beginnen die Bauarbeiten zur Reaktivierung des Südrings unter der Regie des Berliner Senats. 585 Millionen Mark werden dafür veranschlagt. In zwei Bauabschnitten soll die Bahnstrecke von Westend bis Schöneberg bis 1992 und weiter bis zur Sonnenallee 1994 wieder hergestellt werden. Der Mauerfall und die politische Wende ändern diese Pläne: Von Neukölln soll danach nicht die Strecke zum Bahnhof Sonnenallee, sondern die Gleise nach Köllnische Heide und weiter zum Baumschulenweg und damit der Anschluss zum Netz der S-Bahn in Ostberlin wiederhergestellt werden. Am 17. Dezember 1993 wird der 18,4 Kilometer lange Südring zwischen Westend und Baumschulenweg wieder eröffnet. Baukosten insgesamt: 775 Millionen Mark. 14 Bahnhöfe sind von Grund auf neu gebaut worden, wie hier am Heidelberger Platz. Neben den Stationen werden 20 Brücken neu errichtet und 35 Kilometer Gleise verlegt sowie 57 Weichen eingebaut und 53 440 Holzschwellen verbaut. Entlang der Strecke werden auf dem Bahndamm 100 000 Tonnen Schotter (50 Prozent davon recycelt) aufgeschüttet. Und moderne Signale erlauben einen Zugverkehr im Abstand von 90 Sekunden. Fotos: Ivo Köhler / Peter Beier (Fahrkarte).

48 und 51

Nach dem Mauerfall und der Deutschen Einheit wird auch der Ringschluss zwischen Westend und Schönhauser Allee in Angriff genommen. Der Abschnitt von Westend bis Jungfernheide geht 1997 in Betrieb, 1999 fährt die S-Bahn wieder bis Westhafen. Für die Strecke zwischen beiden Stationen sind von 1996 bis 1999 rund 65,5 Mio. Mark investiert worden und zwei Bahnbrücken über die Lise-Meitner-Straße und über den Charlottenburger Verbindungskanal sowie ein Unterwerk neu gebaut worden. Der Bahnhof Gesundbrunnen wird im Rahmen des Projekts Nordkreuz und Wiederaufbau des Berliner Innenrings zwischen 1996 und 2006 total umgebaut. Auf dem Bild vom 20. September 1997 sind die Bauarbeiten am neuen Richtungsbahnsteig der S-Bahn nach Süden zu sehen. Links davon hält noch eine S-Bahn am alten Bahnsteig C. 2001 wird der S-Bahn-Verkehr zwischen Schönhauser Allee und Gesundbrunnen wieder aufgenommen. Ein Jahr später folgt der Ringschluss zwischen Gesundbrunnen und Westhafen und seit dem 28. Mai 2006 halten am Bahnhof Gesundbrunnen auch wieder Regional- und Fernzüge. Am 18. Dezember 1997 wird auch der Südring zwischen Treptower Park-Sonnenallee-Neukölln geschlossen. Foto: Frank Sender / Peter Beier (Fahrkarte).

49

Der Bahnhof Südkreuz am 14. August 2008 aus Richtung Norden gesehen. Zwischen dem südlichen und nördlichen Parkdeck liegt die Ringbahnhalde. Foto: Volker Emersleben.

50

Luftaufnahme von der Ringbahn am Bahnhof Ostkreuz kurz vor dem Umbau 2006: Am Ringbahnsteig F fährt gerade ein S-Bahnzug Richtung Süden ein. Links neben dem Wasserturm ist ein Teil der Südkurve für die Züge von der Stadtbahn von Warschauer Straße kommend Richtung Ring nach

Treptower Park zu sehen. Gegenüber des Ringbahnsteigs liegt die historische Fußgängerbrücke. Dazwischen liegen damals die Bahnsteige D und E. Einen Richtungsverkehr wie heute gibt es damals noch nicht. Foto: Historische Sammlung Deutsche Bahn AG.

52

Mit der Eröffnung des letzten Teilabschnitts der Ringbahn zwischen Westhafen und Gesundbrunnen am 15. Juni 2002 ist der S-Bahn-Ring nach 41 Jahren Unterbrechung wieder komplett. Dies wird mit Sonderzügen der Baureihe 485 gefeiert, wie hier auf dem Bahnhof Gesundbrunnen. Durch die Bestellung der S 21 durch den Berliner Senat und den damit verbundenen niveaufreien Streckenausfädelungen in Westhafen und Wedding für die S-Bahn hat sich der Ringschluss verzögert. 1992 beginnen die Bauarbeiten für das S-Bahn-, Fern- und Regionalbahn-Projekt Berliner Innenring (Nördlicher Abschnitt). Sie enden erst 2006 mit der Eröffnung der Regional- und Fernbahnsteige am Bahnhof Gesundbrunnen. In 14 Jahren wurden insgesamt 36 Kilometer S-Bahn-Gleise und 78 Kilometer Fernbahngleise, 52 Brücken, elf Tunnel, 91 Stützbauwerke und sechs Bahnhöfe von Jungfernheide bis Bornholmer Straße für rund zwei Milliarden Mark errichtet. Foto: Ivo Köhler.

53

Der Ring ist wieder komplett: Nach 41 Jahren wird der Ring auf dem Bahnhof Westhafen am 15. Juni 2002 um 14:33 Uhr im Rahmen eines Festakts durch das symbolische Ankuppeln zweier S-Bahnhalbzüge der Baureihe 485 und der gemeinsamen Abfahrt Richtung Wedding geschlossen. Die Strecken der Fernbahn für den Ring und für die Verbindung zum Hauptbahnhof sind da noch im Bau und werden erst Ende Mai 2006 in Betrieb genommen. Foto: Gerd Böhmer.

54

Historisches Bahnhofsschild des Bahnhofs Ostkreuz aus DDR-Zeiten. Foto: Berliner S-Bahn-Museum.

55

Der Bahnsteig E im Vordergrund mit Blick zum darüberliegenden Ringbahnsteig F. Auch diese Anordnung der Bahnsteige hat den Mythos Ostkreuz geprägt. Die Aussicht vom Ringbahnsteig zieht schon in den 1890er-Jahren den Schriftsteller Theodor Fontane (1819-1898) in seinen Bann. In seinem Spätwerk „Die Poggenpuhls“ setzt er dem Bahnhof ein Denkmal: „Dritter Klasse Ringbahn und bis Bahnhof Stralau. Und als wir da hoch oben ausstiegen, hoch wie der Berg Ararat, da lag der Rummelsburger See mitsamt der Spree wie eine mächtige Wasserfläche vor uns. Der Bahnhof ist der Ararat, der Rummelsburger See die Sündflut.“ Foto: Hermann Kuom.

56

Die Ringbahnhalle am Ostkreuz zur Blauen Stunde am 20. April 2018. Seit dem 6. Oktober 2017 prangt der Bahnstationsname, im Mittel 6,50 Meter hoch, über die ganze Länge der westlichen Glasfassade der Ringbahnhalle. Die Folien-Farbe heißt „904 Silbersee metallic“. Foto: Sven Heinemann.

57

Am 30. Mai 2020 passiert ganz links ein Zug der neuen Baureihe 483/484 der Berliner S-Bahn während einer Testfahrt die Oderstraßenbrücke, während auf dem Gegengleis ein Ringbahnzug BR 480 der Linie S42 Richtung Osten fährt. In der Abstellanlage des Bahnhofs Hermannstraße steht ein Vollzug der BR 481 mit Fahrziel Flughafen Schönefeld. Seit 1. Januar 2021 verkehrt die neue S-Bahnbaureihe regulär als S47 auf der Strecke Hermannstraße–Spindlersfeld. Auf der kompletten Ringbahn sollen sie spätestens ab 2023 regulär verkehren. Foto: Sven Heinemann.

58

Am 28. März 2020 verlässt ein Halbzug der neuen S-Bahnfahrzeuge aus zwei Einheiten der BR 483 beim Sonnenuntergang den Bahnhof Hohenzollerndamm. Foto: Sven Heinemann.

59

Ein Testzug der neusten S-Bahn-Baureihe 483/484 fährt im Mai auf dem Ringbahnsteig des Bahnhofs Ostkreuz ein. Auf dem Teilnetz Ring/Südost werden ab 2021 diese neuen S-Bahnzüge fahren. Die Deutsche Bahn hat dafür 382 neue S-Bahn-Wagen in Auftrag gegeben. Hersteller der Fahrzeuge ist ein Konsortium der Unternehmen Siemens und Stadler. Die Züge verfügen über moderne ergonomisch geformten Fahrgastsitze und größere Mehrzweckbereiche mit Stellflächen für Kinderwagen und Fahrräder sowie über eine Klimaanlage. Foto: Sven Heinemann.

60

Ein Zug der Baureihe 480 passiert als S41 den Start- und Endpunkt der Ringbahn. Er liegt auf Höhe der Erna-Samuel-Straße 11. Die Ringbahn ist 36 965 Meter (S-Bahn) bzw. 37 060 Meter (Fernbahn) lang. Foto: Sven Heinemann.

61

Am 24. Mai 2020 verlässt die sechstteilige Testgarnitur der neuesten S-Bahnfahrzeuggeneration den Bahnhof Südkreuz Richtung Schöneberg. Zwischen den beiden Richtungsgleisen liegt rechts eine weitere Abstellanlage der S-Bahn. Foto: Sven Heinemann.

Alle Texte: Sven Heinemann