Thomas Seidel

Der Verkehrsknoten Berlin-Hohenschönhausen

Eine kleine Verkehrsgeschichte

Bürgerinitiative „Berliner Luft“

Bahnhofsaktion Hohenschönhausen
am 18. September 2015

im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche
vom 16. – 22. September 2015

Berlin 2015

Die Bahnhofsaktion in Hohenschönhausen wurde
durch die Bürgerinitiative Berliner Luft initiiert.

Diese Publikation, die Webseiten und die Plakate zur Aktion wurden
durch die HOWOGE und die Berliner Sparkasse gefördert

HOWOGE

Berliner Sparkasse

® Einige Logos unterliegen dem Marken- und Namensrecht und sind Eigentum der jeweiligen Firmen, Verbände, Institutionen und Einrichtungen.

© 2015 by Arge IAVM

Idee:	Elke Schuster
Text:	Elke Schuster, Björn Seidel-Dreffke, Thomas Seidel
Fotos:	div. Quellen, BI Berliner Luft, Thomas Seidel, Uwe Seibt
Gestaltung & Satz:	Thomas Seidel
Titelseite:	Unter Verwendung von Google-Maps
Rückseite:	Bus- und Tram-Haltestelle S-Hohenschönhausen, Regional- und S-Bahnhof Hohenschönhausen
Internet:	Arge-IAVM.blogspot.de

Arge IAVM
arge-iavm.blogspot.de

arge-iavm.blogspot.de/2015/07/bahnhofsaktion-der-bi-berliner-luft.html

Inhaltsverzeichnis

Dank **4**

1. Vorwort **5**

2. Eine kleine Verkehrsgeschichte **10**

Allgemeines *10*

Der Anfang *11*

Das 19. Jahrhundert *13*

Nach der Reichsgründung *18*

Anfang 20. Jahrhundert *27*

Nach dem 1. Weltkrieg *32*

Nach dem 2. Weltkrieg *39*

Nach der Teilung der Stadt *43*

Ab dem Wohnungsbauprogramm *45*

Nach der Wende *56*

3. Die Bürgerinitiative Berliner Luft **63**

Ihre Ziele und Aktivitäten *63*

Kontakt *66*

Mobilitätsmanagement *66*

UMSTIEG - Mobilitätsstation Hohenschönhausen *68*

Eine kleine Zeitreise *68*

Abkürzungen **75**

Quellenverzeichnis **77**

Dank

Mein Dank gilt in erster Linie der Bürgerinitiative Berliner Luft, namentlich Frau Elke Schuster, die sich mit viel Engagement für diese Bahnhofsaktion eingesetzt hat und mit ihrer Initiative die entscheidende Anregung für die Erstellung dieser Broschüre, der Plakate und der Blog-Beiträge zur „Kleinen Verkehrsgeschichte“ gab.

Mein ganz spezieller Dank gilt der HOWOGE und der Berliner Sparkasse, die kurzfristig und großzügig die Förderung dieser Publikation übernommen haben. Damit konnte die Herstellung, wie Recherchen, Layout und Druck, der verschiedenen Medien gewährleistet werden.

Weiterhin möchte ich Herrn Uwe-Peter Blessing, Mitglied im Historische S-Bahn e. V., für die Bereitstellung von einer Reihe von Heften und Büchern zur S-Bahn-Geschichte aus seiner reichhaltigen Privatbibliothek danken und ebenso dem Verlag Neues Deutschland, der mir aus seinem Archiv Artikel zur Zeitgeschichte zur Verfügung gestellt hat.

Straßenbahn auf dem Alexanderplatz, 1960er Jahre

1. Vorwort

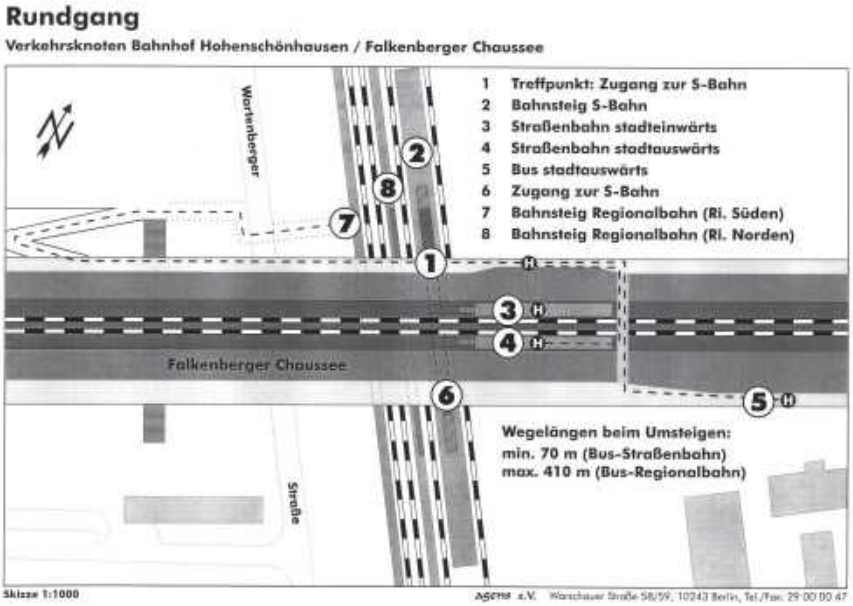
Vor 30 Jahre entstand im Nordosten Berlins die Wohnungsgroßsiedlung Neu-Hohenschönhausen entlang zweier Verkehrsachsen: an beiden Seiten des Eisenbahnaußenrings und der Falkenberger Chaussee.
Zur gleichen Zeit erhielt Hohenschönhausen einen S-Bahn-Anschluss. Der Bahnhof wurde am 20.12.1984 in Betrieb genommen. Nun war es den Berlinern möglich, per S-Bahn von Springpfuhl nach Hohenschönhausen zu gelangen. Der Betrieb erfolgte allerdings zunächst nur eingleisig. Ein Jahr später wurde dann die Strecke nach Wartenberg verlängert und der zweigleisige Bahnbetrieb aufgenommen. Fahrgäste erreichten den Bahnsteig von der Brücke über Treppen und eine Rampe.
Einen „Bahnhofsvorplatz“ Richtung Ortszentrum Prerower Platz bekam der Bahnhof erst mit der Inbetriebnahme der beiden Außenbahnsteige am Außenring: Gleis 3 und 4. Seit dem 14.04.1986 können Pendler Regionalbahnen Richtung Lichtenberg bzw. Bernau und Oranienburg benutzen.

Noch bis weit nach der politischen Wende 1989 war der Zugang zu den Gleisen nur über Geröllflächen und einen wilden LKW-Parkplatz möglich. Ein P+R wurde erst später angelegt. Im Sommer 1994 erschienen in verschiedenen Zeitungen und Zeitschriften Briefe, die sich zum Thema „*Stiefkind Regionalverkehr*“ äußerten.
Im selben Jahr gründete sich die Bürgerinitiative „Berliner Luft“, aufgrund des Engagements von umweltaktiven BürgerInnen. Die Initiative ist parteienunabhängig und setzt sich für die Gestaltung einer lebensfreundlichen Umwelt durch Mitsprache und Beteiligung breiter Bevölkerungsschichten am Gemeinwesen ein. Handlungsschwerpunkt ist der Kiez Neu-Hohenschönhausen.
Im Fokus des Interesses der Bürgerinitiative stand von Anfang an die Entwicklung des Bahnhofs Hohenschönhausen.
„*Eine erbarmungswürdige Station*“ so titelte das Hohenschönhausener Lokalblatt vom Oktober 1997 in einem Beitrag:

> *„… kaum beleuchtet, kein Hinweis zu den Wohngebieten*
> *und der versteckten Treppe zur Falkenberger Brücke.*

Behinderte suchten die Rampe, die noch weiter entfernt ist als die Treppe.“

In den Jahren 1998/99 wurden die Zugangsstellen zu den RB-Steigen behindertengerecht ausgebaut. Zwei Treppenanlagen und zwei Personenaufzüge wurden errichtet bzw. montiert. Doch der Bahnhofsvorplatz blieb weiterhin unberührt.



Das Hohenschönhausener Lokalblatt stellte fest: „*Weder vor dem Bahnhof noch auf den Bahnsteigen gibt es Informationen*.“ Und am 06.08.1998 schrieb die Berliner Morgenpost: „*Der Irrgarten Bahnhof soll freundlicher werden*.“

Besonders bedauerlich ist das Fehlen von Hinweisschildern, wie man zu zentralen Stellen in Hohenschönhausen gelangen kann, so zum Beispiel, in das nahe gelegene Lindencenter, zum historischen Mühlengrund, zu den Dörfern Wartenberg und Falkenberg u. a.

Im gleichen Jahr hat sich die Bürgerinitiative „Berliner Luft“ mit der Umgestaltung des Verkehrsknotenpunktes in einem Verkehrshearing beschäftigt. Zu einer gesunden Mobilität gehört auch das Bahnhofsumfeld. Der Vorplatz am Gleis 4 ist immer noch unattraktiv, anonym und konfliktreich.

Das Jahr 1998 brachte aber wenigstens Bewegung in Sachen energiebewusste Umwelt. Es wurde der „Energietisch“ 1998 vom UW-Amt HSH initiiert und moderiert vom Institut für Organisationskommunikation

(IFOK) und vom Deutschen Institut für Urbanistik (DIFU), finanziert von der DBU als Jahresaktion zur Reduzierung von CO_2.
Auch der neue Bereichsentwicklungsplan (BEP) vom 06.04.2004 brachte keine brauchbare Lösung für den Bahnhofsvorplatz. Letztlich fehlten die Mittel und man hoffte stets auf ein Bürgerengagement. Die Berliner Zeitung vom 06.06.2006 schreibt gar von einer „*schaurigen Station*".
Auch das Projekt „Tourismusmarketing für den Bezirk Lichtenberg" konnte in der Angelegenheit nicht viel bewegen. Es gibt keine Informationen für Brandenburger Fahrgäste, die am Gleis 4 aussteigen und die z. B. das Tierheim oder den Gutspark Falkenberg besuchen wollen.
Im Sommer 2009 wurde die S75 vorübergehend stillgelegt. Es herrschte Chaos sowohl auf der Brücke (BVG-Verkehr) als auch am Gleis 4. Es standen nicht genügend Straßenbahnen und Busse zur Verfügung, um in die Innenstadt oder andere Stadtteile zu gelangen.
Um auf die Diskrepanz zwischen den Erkenntnissen der Klima- und Mobilitätsforschung und der praktischen Umsetzung in Hohenschönhausen zu verweisen, führte die Bürgerinitiative „Berliner Luft" im Jahre 2010 eine Jahreskampagne „ÖPNV und Bürgerfreundlicher Bahnhof Hohenschönhausen" durch.
Laut Rathausnachrichten vom 14.01.2012 wurden für das laufende Jahr ca. 2 Mill. € Fördermittel durch die Europäische Union für den Stadtumbau Ost 2012 bereitgestellt. Doch auch dieses Mal ging das Umfeld des Bahnhofes Hohenschönhausen leer aus.

Am 18.01.2012 befasste sich der bezirkliche Mobilitätsrat mit dem Zustand der Lichtenberger Bahnstationen. Hauptthemen: Barrierefreiheit, Aufzüge, Fahrpläne, Fahrradständer u. a.

2013: Die Bahn wirbt mit Mobilität. Sie verweist auf 147 von 166 Bahnhöfen in Berlin, die für ältere und behinderte Menschen über Rampen oder Aufzüge zu erreichen sind. Nach wie vor ist der Bahnhof für Kunden unübersichtlich. Die BI Berliner Luft versucht seit 18 Jahren von Politik, Wirtschaft und Verwaltung etwas Grundlegendes zu verändern.
So könnte es auch an der Station Hohenschönhausen sein. Aber dort, so klagen Fahrgäste, ist der Fahrstuhl zum Bahnsteig schon seit zehn Monaten defekt. Die Fahrgäste sind richtig sauer. Inzwischen ist er repariert, aber leider wieder zu klein!
Immer wieder ist der wichtige Aufzug am Gleis 4 außer Betrieb genommen worden. Nach nur 15 Jahren Betrieb ist er praktisch kaputt gepinkelt worden. „Der Aufzug wird ausgetauscht" verspricht die Bahn.
Die Lösung des ganzen Problems ist eine Treppe neben dem Aufzug. Auch ein WC ist in der Nähe des Aufzuges für diesen Bahnhof einzuplanen. Nur durch eine Aufsichtskraft wird der Bereich dann am Gleis 4 sicherer.
Rollstuhlfahrer können bis zum neuen Fahrstuhl die entfernt gelegene Rampe benutzen. Es fehlen aber Hinweisschilder. Das alles passt aber nicht mit dem Slogan „Berlin – besonders behindertenfreundlich". Die EU hat Berlin mit dem Access City Award ausgezeichnet.

Einen wichtigen Meilenstein in Richtung weiterer Verbesserung des Bahnhofs Hohenschönhausen soll nun die am 18. September stattfindende Bahnhofsaktion anlässlich der EU-Woche der Mobilität 2015 bilden.
Die Beteiligten setzen sich ein für eine umwelt- und gesundheitsfreundliche Mobilität. Für die weitere Entwicklung des Bahnhofs Hohenschönhausen. Es soll erreicht werden, dass dieser Bahnhof zu einem lebendigen Zentrum von Hohenschönhausen wird.
Die konzeptionelle Weiterentwicklung des Bahnhofs soll sich dabei einordnen in übergreifende Überlegungen zum Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Gleichzeitig soll auch der Fuß- und Radverkehr gefördert werden.
So ruft die Bahnhofsaktion in Hohenschönhausen zur EU-Woche der Mobilität 2015 auf:

- für eine umwelt- und gesundheitsfreundliche Mobilität
- zur Entwicklung des „Bahnhofs" Hohenschönhausen
- für ein lebendiges Zentrum von Hohenschönhausen

Für eine klimafreundliche Stadtentwicklung!

Ein wichtiger Schwerpunkt ist dabei, die Planung des weiteren Bahnhofsausbaus mit aktivem Handeln für den Klimaschutz zu verbinden, der sich auf allen Ebenen widerspiegeln soll, unter anderem in Maßnahmen zur Ressourcenschonung, in Maßnahmen zur Energieeinsparung. Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) soll ausgebaut und der Fuß- und Radverkehr gefördert werden.
Ein weiteres wichtiges Ziel besteht darin, bessere Informationen zur Entwicklung der Umwelt zu verbreiten und Mitspracherechte für alle, vor allem Kinder, Jugendliche und Behinderte zu erzielen.
Auch die Optik soll dabei nicht unbeachtet bleiben. Daher soll ein neuer Farbanstrich dem Bahnhof zu noch mehr Attraktivität verhelfen.

Weiterführende Hinweise:
Wer mehr über die Netzpläne der Berliner S-Bahn erfahren möchte, empfehle ich diese Seite im Internet: [bahn-galerie.de/s_bahn_galerie/S_Bahn_Berlin/xPlan_Bln/Plan_S_B.htm].

Die VBB-Fahrinfo Live [tinyurl.com/prwblch] zeigt die aktuellen Fahrten der ausgewählten Verkehrsmittel an. Der hier eingestellte Kartenausschnitt zeigt den Bahnhof Hohenschönhausen und seine nähere Umgebung an.

Eine gute Zusammenfassung und Geschichte, Lage sowie Aufbau und technischen Daten zum Bahnhof bietet auch der folgende Artikel: [https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Berlin-Hohensch%C3%B6nhausen]

2. Eine kleine Verkehrsgeschichte

Allgemeines

Zu Beginn eines jeden Zeitabschnittes steht ein kurzer zusammenfassender Textteil, der sich mit der allgemeinen verkehrstechnischen Entwicklung sowie zur Geschichte Hohenschönhausens befasst.
Im Anschluss daran werden die Ereignisse einzeln chronologisch aufgeführt, wobei die Hohenschönhausen betreffenden *kursiv* formatiert wurden. Diese sind auch Inhalt der Plakate zur Bahnhofsaktion.
Für die schnellere Orientierung in der Zeittafel sind die Datumsangaben entsprechend der Verkehrsmittelart farblich hervorgehoben worden. Die Farben entsprechen den heutigen Logofarben: RB S U Tram BUS

Verkehr an der Jannowitzbrücke, um 1900

Auf Grund der Vielfalt der Informationen, die in Archiven, im Internet und in der Fachliteratur zu finden sind, habe ich nur einen kleinen Teil ausgewählt. Vor allem habe ich mich auf Ereignisse bezogen, die den Raum Berlin-Brandenburg und im Speziellen den Stadtteil Neu-Hohenschönhausen betreffen. Auf Grund des zur Verfügung stehenden Umfangs in dieser Broschüre sind natürlich nicht alle Ereignisse aufgeführt worden. Für weiterführende Informationen empfehle ich die Artikel in Wikipedia [wikipedia.org] und die Literaturangaben, die dort zu finden sind sowie die Beiträge des Online-Magazins Berliner-Verkehrsseiten [berliner-verkehrsseiten.de].
Im abschließenden Teil dieser Broschüre finden Sie ein Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen sowie eine Aufstellung der Quellen wie Archive, Printmedien und Internet. Im laufenden Text habe ich auf die Nennung der konkreten Quellenverweise und Bildherkünfte verzichtet.

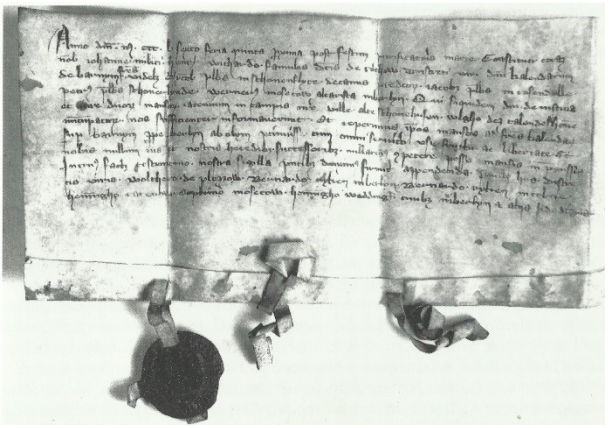
Der Anfang

Die Dörfer Hohen Schönhausen, Wartenberg und Falkenberg

Im Jahr 1284 wird das Dorf Schonenhusen erstmals urkundlich erwähnt. 1450 tauchte dann die Bezeichnung Hogen Schonhuszen auf und 1775 Hohen Schönhausen. Der Name stammt wahrscheinlich von Siedlern aus Schönhausen aus dem Kreis Havelberg (Brandenburgisches Namenbuch, Bd. V).
In einem weiteren schriftlichen Beleg, eine in Templin ausgestellte Urkunde, wird der Pfarrer der Kirche von Hohen Schönhausen, Heinrich Billerbeck, erwähnt: „rector ecclesie in alta schonehusen“.
Die Besiedelung des Gebietes nordöstlich von Cölln / Berlin (1237 bzw. 1244 erstmals urkundlich erwähnt) fand wohl schon viel früher statt.
Die Wege zwischen den einzelnen Ansiedelungen wurden zu Fuß oder mit dem Pferdewagen zurückgelegt. Im Laufe der Zeit wurden die Wagen immer komfortabler wobei die Kutsche dann einen entwicklungstechnischen Meilenstein markierte. Die Postkutsche entwickelte sich im Laufe der Jahrhunderte zu einem allgemeinen öffentlichen Transportmittel. Wenn Sie mehr zur Geschichte von Neu-Hohenschönhausen und zu einer der kleinsten Dorfkirchen Berlins erfahren wollen, empfehle ich Ihnen für einen ersten Überblick die folgenden Seiten im Internet:
[arge-iavm.blogspot.de/2014/03/geschichte-neu-hohenschonhausen.html]
[platten-art-en.blogspot.de/2013/10/dorfkirche-hohenschonhausen.html]

um 1230

Gründung des Dorfes Hohen Schönhausen, Verbindungswege zwischen den Dörfern und nach Berlin werden angelegt.



Erwähnung des Dorfes Hohenschönhausen in einer Urkunde des Johann von Rochow für die Kalandsherren auf dem Barnim vom 04.02.1356

17. Jahrhundert

Weiterentwicklung der Botenpost (Postreiter) zur Fahrpost (Postwagen).

Brandenburgischer Postreiter und Postwagen

18. Jahrhundert

Die Bedeutung der Postkutschen nimmt zu, das System der Landstraßen wird verbessert und ausgebaut, was höhere Reisegeschwindigkeiten erlaubt.

Herrschaftliche Kutsche

Um 1750

Postkutschen haben sich als wichtigstes Verkehrsmittel im Überlandverkehr durchgesetzt.

Das 19. Jahrhundert

Endbahnhöfe der Bahnen und die Ringbahn, 1885

Das 19. Jahrhundert ist davon geprägt, dass die Verbindungswege und das gesamte Fernverbindungssystem der FAHRPOST weiter ausgebaut wurden.
Eine weitere Entwicklungsrichtung ist die Verwendung der im 18. Jh. erfundenen Dampfmaschine für den Fernverkehr. So wurden das erste funktionsfähige Dampfschiff (1783) und die erste nutzbare Dampflokomotive (1825) für den Güter- und Personenverkehr der Öffentlichkeit präsentiert. Mit der Eröffnung der Eisenbahnstrecke Berlin – Potsdam, der ersten in Preußen, im Jahr 1838 begann auch hier das Zeitalter der Eisenbahn. Da jede Bahn ihren eigenen Kopfbahnhof besaß, entstanden Anfang der 1850er Jahre Überlegungen zu einer Verbindung der einzelnen Bahnhöfe untereinander. Eine Verbindung parallel zur Stadtmauer führte zu Problemen, die Ende der 1850er Jahre zu neuen Überlegungen und 1867 zum Bau der „Neuen Verbindungsbahn“ führte.
Weiterhin bildete sich der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) heraus, wobei der von Berlin der älteste in Deutschland ist. Bereits ab 1825 fuhren öffentliche Pferdeomnibusse des Fuhrunternehmers SIMON KREMSER (preußischer Hofrat), in das Umland Berlins. Gefederte Achsen für die Torwagen und eine Überdachung für 10 bis 20 Personen waren seine Erfindung.
1865 nahm die Berliner Pferde-Eisenbahn E. BESCKOWS die erste Pferdestraßenbahn zwischen dem Brandenburger Tor und Charlottenburg in Betrieb. Damit begann das Zeitalter der Straßenbahn in Deutschland.

Die Gemeinde HOHENSCHÖNHAUSEN befand sich nach dem Bau der Stettiner Bahn (1842) und der Ostbahn (1867) in einer Region, die nur unzureichend an das preußische Eisenbahnnetz angeschlossen war.

20.05.1825
SIMON KREMSER eröffnet seine erste Pferdeomnibuslinie Brandenburger Tor – Charlottenburg.

Um 1835

Chausseemeilenstein: 1 Meile bis Berlin. Ausbau der Verbindungswege und des -system (Fahrpost). Aktueller Standort: Falkenberger Chaussee Ecke Pablo-Picasso-Straße. Ehemaliger Standort: Falkenberger Straße 83. Weitere Informationen: [platten-art-en.blogspot.de/2013/08/postmeilenstein.html]

22.09.1838
Eröffnung der POTSDAMER BAHN auf der Fernstrecke Berlin – Potsdam der BERLIN-POTSDAMER EISENBAHN-GESELLSCHAFT mit dem ersten Streckenabschnitt Zehlendorf – Potsdam. 29.10.1838 Eröffnung der Verlängerung Berlin Potsdamer Bahnhof – Zehlendorf.
Diese und jede weitere Strecke in den späteren Jahren hat ihren eigenen Kopfbahnhof vor den Toren Berlins.

100 Jahre Eisenbahn Berlin – Potsdam

1840
Betrieb der ersten Omnibuslinie innerhalb der Berliner Zollmauer durch Kommerzienrat ISRAEL MOSES HENOCH, seit 1815 Droschkenunternehmer,

mit drei Omnibussen auf der Strecke Alexanderplatz – Potsdamer Bahnhof, noch ohne festen Fahrplan.

01.07.1841
Eröffnung der ANHALTER BAHN auf der Strecke Berlin Anhalter Bahnhof – Jüterbog durch die BERLIN-ANHALTISCHE EISENBAHN-GESELLSCHAFT (BAE).

01.08.1842
Eröffnung der STETTINER BAHN der BERLIN-STETTINER EISENBAHN-GESELLSCHAFT (BStE) auf der eingleisigen Strecke Berlin Stettiner Bahnhof – Neustadt Eberswalde. 15.11.1842 Eröffnung der Streckenverlängerung nach Angermünde, am 15.08.1843 der Gesamtstrecke Berlin – Stettin.

23.10.1842
Eröffnung der SCHLESISCHEN BAHN auf der Strecke Berlin Frankfurter Bahnhof (ab 1869 Niederschlesisch-Märkischen Bahnhof, 1882 – 1950 Schlesischer Bahnhof, 1987 – 1998 Hauptbahnhof, heute Ostbahnhof) – Frankfurt (Oder) der BERLIN-FRANKFURTER EISENBAHN-GESELLSCHAFT. 01.09.1846 Eröffnung der Gesamtstrecke Berlin – Breslau (ab 1845 auch NIEDERSCHLESISCH-MÄRKISCHE BAHN.

Frankfurter Bahnhof, 1870

1844/45
Überlegungen in Kreisen der Berliner Wirtschaft für die Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen den bis dahin bestehenden, nicht miteinander verbundenen radialen Strecken. Die von staatlicher Seite begrüßten Überlegungen finden bei den privaten Bahngesellschaften kein Interesse.

15.10.1846
Eröffnung der HAMBURGER BAHN, auf der Teilstrecke Berlin Hamburger Bahnhof – Boitzenburg über Spandau, Wittenberge. 12.12.1846 Eröffnung der Gesamtstrecke Berlin – Hamburg der BERLIN-HAMBURGER EISENBAHN-GESELLSCHAFT.

1847
Die CONCESSIONIERTE BERLINER OMNIBUS COMPAGNIE beginnt mit der Einrichtung von fünf Linien und festen Fahrplänen.

Dezember 1850

Baubeginn der von KÖNIG FRIEDRICH WILHELM IV. angeordneten Verbindung Stettiner Bahnhof – Anhalter Bahnhof auf Staatskosten.

Anhalter Bahnhof, 1910

Januar 1851

Entscheidung zum Bau des fehlenden Stücks Anhalter Bahnhof – Niederschlesischer-Märkischer Bahnhof.

1851

Auf Veranlassung des preußischen Staates Baubeginn einer Verbindung zwischen den einzelnen Kopfbahnhöfen der Fernbahnen für den Güterverkehr parallel zur Stadtmauer.

1862

Entscheidung über den Bau einer niveaufreien, weit außerhalb der Stadt geführten neuen Verbindung.

1864

In Berlin sind 36 Omnibusbetriebe registriert.

22.06.1865

Betriebsbeginn der BERLINER PFERDE-EISENBAHN-GESELLSCHAFT. Die erste Linie: Brandenburger Tor – Charlottenburg (damaliger Pferdebahnhof Kreuzung Spandauer Damm | Sophie-Charlotten-Straße) über Berliner Straße (heute Achse Straße des 17. Juni, Otto-Suhr-Allee). 28.08.1865 Verlängerung über Dorotheenstraße zum Kupfergraben, Museumsinsel.

Foto: Magadan, Wikipedia

13.09.1866

Eröffnung der GÖRLITZER BAHN auf der Strecke Berlin – Cottbus der BERLIN-GÖRLITZER EISENBAHN-GESELLSCHAFT. 31.12.1867 Eröffnung der Gesamtstrecke Berlin – Görlitz.

15.12.1866

Eröffnung der Zweigstrecke Neustadt Eberswalde – Wriezen der Stettiner Bahn.

1867
Beschluss für den Bau einer Berlin weit umfahrenden Gürtelbahn für den Güter- und Personenverkehr („Neue Verbindungsbahn“).

01.10.1867
Eröffnung der Fernbahn-Radialstrecke Berlin – Küstrin der KÖNIGLICHEN OSTBAHN (Alter Ostbahnhof, Küstriner Bahnhof). Fertigstellung der Gesamtstrecke Berlin – Königsberg.
(KÖNIGLICH PREUßISCHE STAATSEISENBAHNEN (K.P.St.E.))

Alter Ostbahnhof, um 1900

1868
Gründung der ALLGEMEINE BERLINER OMNIBUS-ACTIEN-GESELLSCHAFT (ABOAG).

1868
Eröffnung des ersten Vorortbahnhofes Groß-Lichterfelde an der Strecke der Anhalter Eisenbahn durch die Terraingesellschaft für das Villenviertel für Berliner.

Nach der Reichsgründung

Kartenausschnitt Ringbahn 1885

Auch nach der Reichsgründung im Jahr 1871 ging der Ausbau der radialen Fernstrecken von Berlin in das Deutsche Reich weiter. Dieser Prozess war am Ende des 19. Jahrhunderts abgeschlossen. Mitte der 1880er Jahre waren alle Bahnen unter dem Dach der KÖNIGLICH PREUßISCHEN STAATSEISENBAHNEN zusammengefasst worden.
Mit der Aufnahme des Personenverkehrs 1872 bei der „Neuen Verbindungsbahn“ und mit der Entwicklung der Stadt entstand 1874 eine Trennung der Systeme von Fern-, Güter-, Vorortverkehr in den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen. Dieser Prozess begann mit dem Bau der „Alten Wannseebahn“ entlang der Berlin-Potsdamer Eisenbahn und endete 1985 mit dem Bau der S-Bahn nach Wartenberg entlang des nordöstlichen Teils des Berliner Außenrings (BAR). 1882 gehen die getrennten Gleispaare der Stadt- und Ringbahn in Betrieb. Ab 1891 wurde durch die Bahnen ein eigener Vorortarif erhoben. Mit der Einführung des preiswerten Tarifsystems konnte eine deutliche Zunahme der Fahrgastzahlen im Berliner Vorortverkehr verzeichnet werden: 1890/91: 23,4 Mill. Fahrgäste; 1891/92: 30,7 Mill. Fahrgäste. Der Grundstein für die spätere S-Bahn ist gelegt.

Zu Beginn der 1890er Jahre bestanden in Berlin drei Pferdebahnunternehmen: die BERLINER PFERDE-EISENBAHN (BPfE; ab 1894 als Berlin-Charlottenburger Straßenbahn, BCS), die GROßE BERLINER PFERDE-EISENBAHN (GBPfE) und die NEUE BERLINER PFERDEBAHN (NBPf). Von diesen Gesellschaften war die GBPfE mit Abstand die größte. 1890 erbrachte sie rund 60% der Verkehrsleistungen in Berlin (Stadt- und Ringbahn sowie Pferdeomnibus mit eingeschlossen).

Ein weiterer Höhepunkt in der Entwicklung der Verkehrstechnik im 19. Jahrhundert war die Elektrifizierung. 1879 stellt WERNER VON SIEMENS die erste elektrische Lokomotive der Welt vor.

Mit dem Bau des Zentralvieh- und Schlachthofs entlang der Ringbahn südlich der Landsberger Allee (1881) setzte ein größeres Bevölkerungswachstum in der Gemeinde HOHENSCHÖNHAUSEN ein. Entlang der Berliner Straße (ab 1985 Konrad-Wolf-Straße) entstanden die Kolonien Neu-Hohenschönhausen auf dem Gebiet des heutigen Sportforums und Wilhelmsberg im Bereich des heutigen Ortsteils Fennpfuhl. Ein weiterer großer Arbeitgeber war ab 1892 das Brauhaus Hohenschönhausen (ab 1903 Löwenbrauerei) in der Berliner Straße.
1890 verkaufte MANON GROPIUS das Rittergut Hohenschönhausen an den Kaufmann GERHARD PUCHMÜLLER, der es ab 1892 parzellieren ließ. Im darauf folgenden Jahr erwarb der Aachener Bankier HENRY SUERMONDT das Gut und gründete zur Vermarktung der Flächen die Grunderwerbs- und Bau-Gesellschaft zu Berlin. In der Folge entstand auf dem Gelände zwischen der Berliner Straße und dem Orankesee die erste Hohenschönhausener Villenkolonie. Die Neue Boden Aktien-Gesellschaft erwarb später das nördlich davon am Obersee gelegene Gelände von der Brauerei, auf dem sich um die Jahrhundertwende eine zweite Villenkolonie entwickelte. Zur verkehrlichen Anbindung des Dorfes und der Kolonien an Berlin richtete die Grunderwerbs- und Bau-Gesellschaft im Jahr 1893 eine Pferdeomnibuslinie zur Kreuzung Landsberger Allee Ecke Elbinger Straße (heute Danziger Straße) ein. Hier bestand Anschluss an die Linien der NEUEN BERLINER PFERDEBAHN (NBPf) in Richtung Alexanderplatz.

Foto: Bundesarchiv, Wikipedia

Der Omnibus beförderte 1894 137.950 Personen und geriet damit an seine Leistungsgrenze. Suermondt legte dem Ausschuss des Kreises Niederbarnim einen Antrag auf Genehmigung einer Straßenbahnlinie Berlin – Hohenschönhausen vor. Dem Antrag lag ein detaillierter Plan der Strecke bei, die von der Landsberger Allee aus kommend über die Thaerstraße (ab 1911 Oderbruchstraße), Hohenschönhauser Straße und Berliner Straße zur Bahnhofstraße (ab 1912 Degnerstraße) führen sollte. Ausweichmöglichkeiten waren in der Hohenschönhauser Straße sowie in Höhe der Orankestraße vorgesehen. Ferner sah der Plan einen Betriebshof mit angeschlossenem Elektrizitätswerk am östlichen Streckenende vor. Bis zum Steuerhaus an der Kreuzung Landsberger Allee Ecke Thaerstraße verlief die Bahn auf

Berliner, anschließend bis zur Einmündung des heutigen Berkenbrücker Steigs auf Lichtenberger Gemeindegebiet. 1896 stimmte die CONTINENTALE GESELLSCHAFT FÜR ELEKTRISCHE UNTERNEHMUNGEN Nürnberg (abgekürzt Continentale) den Genehmigungen der Gemeinden zu.
Mit dem am 1. Mai 1895 eröffneten Ringbahnhof Landsberger Allee westlich der Gemeindegrenze verfügte Hohenschönhausen über einen weiteren Anbindepunkt an den öffentlichen Nahverkehr.

01.02.1871
Eröffnung der LEHRTER BAHN auf der Teilstrecke Spandau – Gardelegen der MAGDEBURG-HALBERSTÄDTER EISENBAHN-GESELLSCHAFT (MHE). 15.07.1871 Eröffnung der Streckenverlängerung Berlin Lehrter Bahnhof – Spandau und am 01.12.1871 der Gesamtstrecke für den Personenverkehr.

17.07.1871
Betriebsaufnahme des ersten Teils der „Neuen Verbindungsbahn“, gleichzeitig stellt die „Alte Verbindungsbahn“ zum großen Teil ihren Betrieb ein.

01.01.1872
Aufnahme des Personenverkehrs auf der „Neuen Verbindungsbahn“.

1872
Beginn der Erschließung des Stadtkerns durch eine Eisenbahn durch die Deutsche Eisenbahn-Baugesellschaft. Bedienung der STADTBAHN durch die BERLINER STADTEISENBAHN-GESELLSCHAFT. Wegen Konkurs vollendet der preußische Staat das Projekt (731 gemauerte Viadukte).

Stadtbahn, Savignyplatz, 1900

10.07.1873
Gesetz zur Vollendung der RINGBAHN.

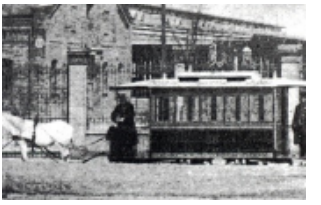
1873
Eröffnung der Strecke Rosenthaler Platz – Gesundbrunnen durch die GROßE BERLINER PFERDE-EISENBAHN (GBPfE).

01.06.1874
Eröffnung der „Alten Wannseebahn“ Zehlendorf – Neubabelsberg (heute Griebnitzsee) entlang der Berlin-Potsdamer Eisenbahn.

17.06.1875
Eröffnung der DRESDENER BAHN auf der Strecke Berlin Dresdener Bahnhof – Dresden Friedrichstadt über Zossen der BERLIN-DRESDENER EISENBAHN-GESELLSCHAFT.

10.07.1877
Eröffnung der NORDBAHN auf der Strecke Berlin Nordbahnhof – Neubrandenburg über Gransee der BERLINER NORD-EISENBAHN-GESELLSCHAFT.

1877
Die NEUE BERLINER PFERDEBAHN-GESELLSCHAFT (NBPfG) betreibt vom Alexanderplatz ausgehend mehrere Linien in Richtung Weißensee und Lichtenberg.


Wagen 58 der NBPf, 1885

15.11.1877
Vollendung der „Neuen Verbindungsbahn“ zur BERLINER RINGBAHN mit rund 36 km.

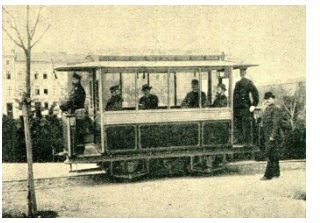
01.01.1878
Anschlussgleis vom Berlin Dresdener Bahnhof zur Ringbahn Richtung Tempelhof als „Innerer östlicher Ringbahnanschluss“.

15.04.1879
Eröffnung der WETZLARER BAHN (P.St.B.) auf der Strecke Grunewald (Halensee) – Sandersleben über Belzig mit Anschluss Richtung Wetzlar. 15.05.1882 Eröffnung der Anschlussstrecke Charlottenburg – Grunewald.

1879
Vorstellung der ersten elektrischen Lokomotive der Welt.

01.09.1879
Eröffnung des Rangierbahnhofes Lichtenberg-Friedrichsfelde mit Verbindungskurven zur Ringbahn.

16.05.1881
Eröffnung der ersten elektrischen Straßenbahn der Welt auf der Strecke Lichterfelde – Kadettenanstalt durch WERNER VON SIEMENS in der damaligen Gemeinde Groß-Lichterfelde. Der Fahrstrom wird über die Gleise zugeführt, was ein großes Sicherheitsrisiko darstellt und zur Einzäunung der Strecke führte.


Straßenbahn von Siemens & Halske, 1882

15.10.1881
Herstellung der Spitzkehre Ringbahn – Potsdamer Bahnhof und damit einer Direktverbindung ins Berliner Stadtzentrum.

1882
Eine Wanderung nach Malchow, so kurz sie ist, gliedert sich nichtsdestoweniger in drei streng geschiedene Theile: O m n i b u s f a h r t bis auf den Alexanderplatz, P f e r d e b a h n bis Weißensee, und per pedes apostolorum bis nach Malchow selbst.
Fontane, Theodor: Wanderungen durch die Mark Brandenburg. Vierter Theil. Spreeland. Beeskow-Storkow und Barnim-Teltow. Verlag Wilhelm Hertz (Bessersche Buchhandlung), Berlin 1882, S. 232.

07.02.1882
Inbetriebnahme des nördlichen Gleispaares für den „Localverkehr“ mit Stadt- und Stadtringzügen sowie provisorisch für den Vorortverkehr nach Erkner. Anbindung der Stadtbahn an die Ringbahn mit Verbindungskurven und Eröffnung der Berliner Stadtbahn Schlesischer Bahnhof – Charlottenburg. Stadt- und Ringbahn bilden eine betriebliche Einheit.

01.05.1882
Beginn eines versuchsweisen elektrischen Betriebes auf einer vorhandenen Pferdebahnstrecke in Charlottenburg mit einer zweipoligen Oberleitung. Neben technischen Problemen gab es auch Vorbehalte der Berliner Stadtverwaltung und des Kaisers gegen Oberleitungen. Darum wurden auch Akkumulatoren als Stromquelle benutzt.

15.05.1882
Endgültige Schließung des Ostbahnhofes für den Personenverkehr. Die Abfertigung der Fern- und Vorortzüge der Ostbahn geht an den benachbarten Schlesischen Bahnhof über. Überleitung auf die Stadtbahn und Inbetriebnahme von Verbindungsgleisen zwischen beiden Bahnen am Bahnhof Stralau-Rummelsburg (heute Ostkreuz).

15.05.1882
Inbetriebnahme des südlichen Gleispaares für den Fern- und Vorortverkehr.

1886
Versuchsweise Probefahrten in Charlottenburg auf der Strecke Pferdebahnhof – Lützowplatz.

01.10.1891
Eröffnung der „Neuen Wannseebahn“, die erste von Ferngleisen abgekoppelte separate Vorortstrecke in Deutschland mit eigenem Vorortтarif bis Werder.

01.10.1891
Einführung des Berliner Vororttarifes bei der Ostbahn bis Strausberg, bei der Stettiner Bahn bis Bernau, bei der Dresdener Bahn bis Zossen, bei der Nordbahn bis Oranienburg.

20.12.1892
Eröffnung der WRIEZENER BAHN (P.St.B.) auf der Strecke Wriezen – Jädickendorf (heute Godków).

1893
Die Grunderwerbs- und Bau-Gesellschaft errichtet eine Pferdeomnibuslinie von den Villenkolonien in Hohenschönhausen zur Kreuzung Landsberger Allee Ecke Elbinger Straße (heute Danziger Straße).

1893
Die Berliner Pferde-Eisenbahn schließt einen Vertrag mit Siemens & Halske ab zwecks Elektrifizierung ihres Streckennetzes in Berlin und Charlottenburg. Siemens & Halske verhandelt auch mit der Gemeinde Pankow, um eine weitere elektrische Bahn in Angriff zu nehmen.

01.08.1893
Betriebsaufnahme der KREMMENER BAHN (P.St.B.) auf der Strecke Berlin – Kremmen über Hennigsdorf in div. Teilabschnitten.

1894
Betriebsübernahme der NBPf durch die GBPfE, weiterer Ausbau ihrer Position.

1894
Vorlage eines Antrages auf Genehmigung einer Straßenbahnlinie Berlin – Hohenschönhausen beim Ausschuss des Kreises Niederbarnim durch SUERMONDT.

1895
Bau der ersten Untergrundbahn Berlins als Verbindungstunnel zwischen zwei AEG-Fabriken.

1895
Längerfristige Probefahrten elektrischer Straßenbahnen mit Akkumulator auf der Strecke Charlottenburg – Brandenburger Tor und ab 1897 bis zum Kupfergraben.

06.03.1895
Gründung der AG CONTINENTALE GESELLSCHAFT FÜR ELEKTRISCHE UNTERNEHMUNGEN, mit Sitz in Nürnberg.

10.09.1895
Betriebsaufnahme der von Siemens & Halske errichteten Bahn auf der Strecke Prinzenallee Ecke Badstraße, Gesundbrunnen – Breiten Straße, Pankow. Sie ist die erste elektrische Straßenbahn innerhalb der damaligen Stadtgrenzen Berlins.

29.01.1896
Vorbehaltlose Zustimmung durch die Continentale zu allen Verträgen. Am 17.01.1895 erteilte der Kreisausschuss die Genehmigung für den in Lichtenberg verlaufenden Abschnitt unter Auflagen. Die Gemeinde Hohenschönhausen fasste am 30.07.1895 den Beschluss, die Genehmigung der Bahn bis zum 31.12.1925 zu erteilen, das entsprechende Genehmigungsschreiben wurde am 20.01.1896 verfasst.

01.05.1895
Eröffnung des Ringbahnhofs Landsberger Allee.

1896
Baubeginn der HOCH- UND UNTERGRUNDBAHN, die durch Siemens & Halske vorbereitet wurde (5. europäische Metropole mit einer U-Bahn).

01.05.1896
Eröffnung der ersten elektrischen Linien der GBPfE anlässlich der Berliner Gewerbeausstellung im Treptower Park.

1897
Gründung der ELEKTRISCHEN STRAßENBAHN BERLIN–HOHENSCHÖNHAUSEN durch die Continentale.

01.04.1897
Gründung der GESELLSCHAFT FÜR ELEKTRISCHE HOCH- UND UNTERGRUNDBAHNEN in Berlin (Hochbahngesellschaft) als Tochtergesellschaft von Siemens & Halske und der Deutschen Bank.

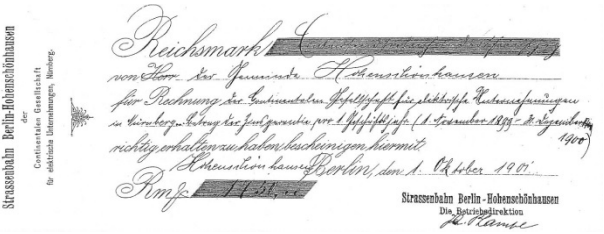
02.07.1897
Zustimmungsvertrag („Umwandlungsvertrag“) über die Elektrifizierung des Pferdebahnnetzes zwischen der Stadt Berlin sowie GBPfE und NBPf.

1898
Vereinbarung zwischen Staatsbahnverwaltung und Siemens & Halske über einen elektrischen Versuchsbetrieb.

25.01.1898
Namensänderung der GBPfE in GROßE BERLINER STRAßENBAHN A.-G. (GBS).

01.05.1898
Eröffnung der Strecke Lichtenberg-Friedrichsfelde (heute Berlin-Lichtenberg) – Werneuchen der Wriezener Bahn. Am 15.10.1898 durchgehende Betriebsaufnahme von Lichtenberg-Friedrichsfelde – Wriezen mit Anschluss an die bestehende Strecke nach Jädickendorf.

28.06.1898
Die Gemeindevertretung beschließt, die Bedingungen der Continentalen zu akzeptieren. Als sich genügend Rückzeichner gefunden hatten, genehmigte der Kreisausschuss das Vorhaben. Der Hohenschönhausener Gemeindevorstand bemühte sich, eine Verlängerung der Strecke zum Schulhaus in der Dorfstraße (ab 1900 Hauptstraße) zu erreichen. Die Gesellschaft, vertreten durch den Justizrat JULIUS GROSSE-LEEGE, wollte dem zustimmen, sofern die Gemeinde einen entsprechenden Kostenbeitrag erbrächte.


Strassenbahn Berlin-Hohenschönhausen
Strassenbahn Berlin-Hohenschönhausen
Die Betriebsdirektion

Beleg der Zinsgarantie der Gemeinde Hohenschönhausen gegenüber der Continentalen für das Jahr 1900

08.07.1898
Unterzeichnung des Zustimmungsvertrages zwischen Berliner Magistrat und Continentale über die Verlängerung der Bahn über die Gleise der NBPf bis zur Landsberger Straße Ecke Waßmannstraße.

1898
Verpflichtung der Continentale, die behördliche Genehmigung binnen sechs Monaten zu beantragen. Nach Erteilung der Konzession sollte der Bau unverzüglich beginnen und nach einem Jahr abgeschlossen werden. Erste Bauvorbereitungen werden getroffen und die Anlage der Strecke beginnt.

1899
Die bisher mit Akkumulatorwagen betriebene Linie der GBS erhält eine Oberleitung.

1899
Zusammenschluss der Elektrischen Straßenbahnen von Siemens & Halske zur BERLINER ELEKTRISCHEN STRAßENBAHNEN AG (BESTAG).

1899
Gründung der BERLINER OSTBAHNEN GMBH als Tochter der Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen als Straßenbahnbetreiber der Linie III Friedrichsfelde Kirche – Johannisthal.

1899
Die Union Elektrizitäts-Gesellschaft schlägt die Elektrifizierung der Stadt- und Ringbahn vor. Zu hohe Kosten von 43 Mill. Mark lassen das Projekt scheitern.

21.10.1899
Behördliche Abnahme und Eröffnung der elektrischen Straßenbahnstrecke Landsberger Straße Ecke Wassmannstraße – Hauptstraße, Hohenschönhausen. Acht Trieb- und sechs Beiwagen „*prangten im Schmuck von Tannenlaub*“ und trugen die bayerische Flagge als Hinweis auf das Nürnberger Unternehmen.

16.06.1900
Erteilung der noch ausstehenden Konzession nach rund neun Monaten nach der Eröffnung durch das Königliche Polizeipräsidium.

Triebwagen 8 der Straßenbahn Berlin–Hohenschönhausen
vor dem Lokal „Zum Storchnest“, um 1900

Anfang 20. Jahrhundert

Mit dem Wachsen der Region Berlin und den damit anfallenden Anforderungen an den Verkehr zwischen den Städten und Gemeinden wurden zahlreiche Änderungen an den Gleisverläufen der Fern- und Vorortbahnen zur Optimierung des Güter- und Personenverkehrs realisiert. Neue Vorortbahnen wurden eingerichtet, Verbindungsgleise zwischen den Vorortbahnen und der Ring- sowie Stadtbahn gebaut und Gleise der verschiedenen Fernbahnen gemeinsam genutzt. Zum Teil wurden auch Bahnhöfe aufgegeben bzw. zusammengelegt. Ein weiterer Schwerpunkt war die Elektrifizierung der Stadt- und Ring- sowie der Vorortbahnen. Beförderte die Stadt- und Ringbahn 1897 103 Mill. Fahrgäste, so waren es 1906 165 Mill. Eine Koordinierung des Personenverkehrs wurde immer notwendiger.

U-Bahnhof Friedrichstraße

1902 geht die U-Bahn in Betrieb. Sie reicht von Berlin bis in die damals selbstständige Nachbarstadt Charlottenburg über das Territorium der ebenfalls damals noch selbstständigen Stadt Schöneberg.

Dampf- und Benzin-Omnibusse erobern zunehmend die Straßen und ersetzen weitestgehend die Kutschen. Diese Firmen sind aber auch die Hauptkonkurrenten der Straßenbahngesellschaften und der Hochbahngesellschaft. 1913 erwerben die GBS und die Hochbahngesellschaft je $^{2}/_{5}$ des Aktienpaketes der ABOAG.

Erster Benzin-Omnibus der Welt

Die Straßenbahn in Berlin wurde von einer Vielzahl von privaten Unternehmen betrieben, die durch Übernahmen, Fusionen und Konkurse häufig

wechselten. Um der Monopolstellung der privaten Gesellschaft Große Berliner Straßenbahn (GBS) entgegenzutreten, fasste die Berliner Stadtverordnetenversammlung im Oktober 1900 den Beschluss, künftig Straßenbahnen auch auf eigene Rechnung zu betreiben. Berlin und einige damals noch selbstständige Stadtteile, die heute Teile Berlins sind, besaßen damit auch eigene kommunale Straßenbahnbetriebe. Die Umstellung bisheriger Pferdebahnlinien auf elektrischen Betrieb war Ende 1902 so gut wie abgeschlossen.

In der Straßenbahn

Das 1902 eingeführte Linienschema sah vor, dass die Linien in Weißensee 60er und in Lichtenberg 70er Nummern waren. 1913 erhielt die Hohenschönhausener Straßenbahn die Linienbezeichnung NO (für Nord-Ost). Bis 1904 gab es auch noch die farbigen Signaltafeln. 1912 bestanden im Großraum Berlin 15 Straßenbahnunternehmen.

Am 01.04.1912 kam es per Gesetz zur Bildung des ZWECKVERBANDES GROß-BERLIN. Diesem gehörten neben Berlin die Städte Charlottenburg, Wilmersdorf, Schöneberg, Rixdorf (Neukölln), Lichtenberg und Spandau, sowie die Landkreise Teltow und Niederbarnim, an. Eine der Aufgaben wurde in der koordinierten Verkehrspolitik gesehen. Dieser Zweckverband existierte bis 1920.

Der Erste Weltkrieg unterbrach die Weiterführung vieler Verkehrsprojekte.

Die Straßenbahn Berlin – Hohenschönhausen war eine nach dem preußischen Kleinbahngesetz betriebene Straßenbahn zwischen Berlin und der

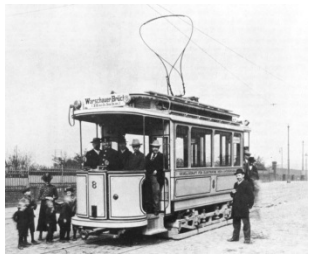
Linie 63 - Ausschnitt Maraun Berliner Verkehrskarte, 1900

1920 nach Berlin eingemeindeten Landgemeinde Hohenschönhausen (ab 1911 Berlin-Hohenschönhausen). 1902 beförderte die Bahn 1,3 Millionen Fahrgäste bei einer Belegschaft von 55 Mann. Diese Bahn wechselte im Laufe der Jahre noch öfters den Besitzer (Continentale, NBSNO, BÖBV, GBS, Berliner Straßenbahn). Die Continentale bemühte sich bereits im Jahr 1900 um eine Verlängerung der Strecke über Kaiserstraße, Alexanderstraße, Grunerstraße, Neue Friedrichstraße und Wallstraße zum Spittelmarkt. Das Polizeipräsidium lehnte den Antrag mit Hinweis auf die geringe Breite der Neuen Friedrichstraße ab. In auswärtiger Richtung wurde der Gesellschaft 1906 die Vor-Konzession zur Verlängerung nach Ahrensfelde mit Option zum neuen Ostkirchhof erteilt. Dieses Vorhaben gelangte nicht zur Umsetzung. Ein erneuter Antrag vom Juli 1919 wurde mangels Bedarf abgelehnt. Im Jahr 1911 beförderte die Bahn etwa vier Millionen Fahrgäste.

13.07.1900
Eröffnung der ersten elektrischen S-Bahn-Strecke Berlin Wannseebahnhof – Zehlendorf durch Siemens & Halske.

1901
Abschluss der Ausstattung aller Linien der GBS mit Oberleitungen.

01.10.1901
Eröffnung der als FLACHBAHN bezeichneten Straßenbahnlinie der Hochbahngesellschaft U-Bahnhof Warschauer Straße – Centralviehhof, Friedrichshain.


Wagen Nr. 8 der Flachbahn, 1905

15.02.1902
Eröffnung der elektrischen HOCH- UND UNTERGRUNDBAHN der Hochbahngesellschaft auf der Teilstrecke Stralauer Tor – Potsdamer Platz. 17.08.1902 Anfahrt Warschauer Brücke.

06.05.1902
Einführung eines neuen Linienschemas.

01.07.1902
Einstellung des Versuchsbetriebes der ersten elektrischen S-Bahn-Strecke.

21.08.1902
Umstellung der letzten innerstädtischen Pferdebahnlinie (GBS) auf elektrischen Betrieb. Im selben Jahr endete auch der Einsatz von Akkutriebwagen.

1903
Eröffnung der Vorortbahn Schlesischer Bahnhof – Friedrichsfelde über Lichtenberg entlang der Fernbahn Berlin – Küstrin.

01.10.1903
Verlängerung des Berliner Endpunktes der Wriezener Bahn von Lichtenberg-Friedrichsfelde zum Wriezener Bahnsteig am Schlesischen Bahnhof.

19.11.1905
Die beiden ersten motorisierten Omnibusse (Kraftomnibusse) in Berlin verkehren (ABOAG) auf der Linie Hallesches Tor – Chausseestraße über Friedrichstraße.

ABOAG, 1905

10.12.1906
Die NEUE BERLINER STRAßENBAHNEN NORDOST A.G. (NBSNO) ist neuer Betreiber der Straßenbahn Berlin – Hohenschönhausen.

01.07.1908
Eröffnung der ersten Strecken der STRAßENBAHNEN DER STADT BERLIN (SSB), als ersten kommunalen Straßenbahnbetrieb in den Grenzen Berlins.

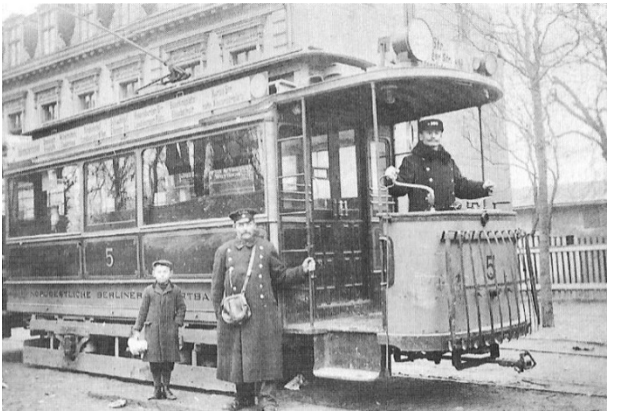
04.08.1908
Eröffnung des elektrischen Streckenabschnittes (ca. 700 Meter) Landsberger Allee Ecke Wassmannstraße – Landsberger Allee Ecke Kurze Straße (heute Haus des Lehrers) über Elisabethstraße der NBSNO in die unmittelbare Nähe des Alexanderplatzes.

Straßenbahn und Bus
auf dem Alexanderplatz

Sommer 1909
Konzept der Eisenbahndirektion Berlin für die Umstellung der Stadt- und Ringbahn und aller Vorortstrecken auf Einphasen-Wechselstrom 10 kV mit Oberleitung.

01.01.1910
Übernahme der „Flachbahn“ durch die STÄDTISCHE STRAßENBAHNEN BERLIN (SSB).

03.05.1910
Übernahme der Straßenbahn Berlin – Hohenschönhausen durch die GROßEN BERLINER STRAßENBAHN (GBS). Sie firmiert als NORDÖSTLICHE BERLINER VORORTBAHN AG (NÖBV).



Triebwagen Nr. 5 der Nordöstlichen Berliner Vorortbahn AG in der Hauptstraße, 1910

01.04.1912
Gesetz zur Bildung des ZWECKVERBANDES GROß-BERLIN.

1913
Die GBS und die Hochbahngesellschaft erwerben je rund $^{2}/_{5}$ des Aktienpaketes der ABOAG.

April 1913
Konzept zur Umstellung auf Einphasen-Wechselstrom wird auf die Hälfte zusammengestrichen und vom preußischen Landtag verabschiedet.

05.05.1913
Eröffnung der Verlängerung Schulhaus – Wartenberger Straße Ecke Falkenberger Straße (seit 1984 Gehrenseestraße). Die Linie der NÖBV wird am gleichen Tag bis zur Orankestraße zurückgezogen (Linie NO).

01.07.1913
Eröffnung der als FLACHBAHN bezeichneten Straßenbahnlinie der Hochbahngesellschaft U-Bahnhof Warschauer Straße – Wagnerplatz, Lichtenberg.

1914
Umstellung der 1913 fertiggestellten Stichbahn Wannsee – Stahnsdorf Friedhof auf elektrischen Probebetrieb mit Gleichstrom 1,6 kV über eine seitliche dritte Schiene.

1916
Inbetriebnahme der besonderen Vorortgleise Berlin Stettiner Vorortbahnhof – Bernau entlang der Stettiner Bahn.

Nach dem 1. Weltkrieg

Verkehrsprojekte wurden nach dem Ersten Weltkrieg wieder in Angriff genommen, aber bereits 1923 mit der Inflation verzögerten sich erneut Bauvorhaben der Berliner Bahnen.

Die Unternehmensgeschichte der Berliner Straßenbahn ist kompliziert. Neben privaten Unternehmen, die durch Übernahmen, Fusionen und Konkurse häufig wechselten, besaßen die Städte, Gemeinden und Kreise eigene kommunale Straßenbahnbetriebe. Der wichtigste private Betreiber war die GBPfE, die sich nach Beginn der Elektrifizierung GBS nannte und nach und nach fast alle anderen Unternehmen aufkaufte.

BVG-Liniennetz, 1934

Mit dem Zusammenschluss der meisten Betriebe zur BERLINER STRAßENBAHN im Jahr 1920 wurde das Nummerierungsschema der GBS für das gesamte Netz übernommen. Die in Köpenick verkehrenden Linien erhielten vorwiegend 80er-Nummern. Buchstaben wurden noch bis 1924 für Straßenbahnlinien vergeben, danach waren diese den Autobuslinien mit Vororttarif vorbehalten.

Infolge der Inflation wurden am 08.09.1923 alle 85 Berliner Straßenbahnlinien eingestellt. Am folgenden Tag fuhren in Berlin, mit Ausnahme der Flachbahn und Schmöckwitz-Grünauer Uferbahn, keine Straßenbahnen. Am 10.09.1923 wurde der Verkehr durch die BERLINER STRAßENBAHN-BETRIEBS-GMBH (BSBG) auf einem Rumpfnetz mit 32 Linien wieder aufgenommen und in den folgenden Jahren auf den ursprünglichen Stand ausgebaut.

1928 wurde die bis dahin letzte private Straßenbahn innerhalb Berlins, die Flachbahn, durch die BSBG übernommen.

Am 01.10.1920 bildeten Berlin, sieben weitere Stadtgemeinden, 59 Landgemeinden und 27 Gutsbezirke die damals neu entstandene Stadtgemeinde Groß-Berlin mit 3,8 Millionen Einwohnern. Mit dem GROß-BERLIN-GESETZ beginnt auch verkehrspolitisch eine neue Zeit. Diese ist von Übernahmen, Zusammenschlüssen und Vereinheitlichungen geprägt.
Die politische Selbstständigkeit Hohenschönhausens fand mit dem Groß-Berlin-Gesetz ihr Ende. Hohenschönhausen wurde nach Berlin eingemeindet und dem Bezirk Weißensee zugeordnet.

- Linie 64: Hohenschönhausen, Degnerstraße – Bahnhof Heerstraße über Sophie-Charlotte-Platz, Charlottenburg.
- Linie 66: Falkenberger Straße, Hohenschönhausen – Adolf-Scheidt-Platz, Tempelhof.
- Linie A40: Malchow – Ahrensfelde über Weißensee, Falkenberg.

Berlin Alexanderplatz

Verkehrsstadtrat ERNST REUTER beendete das Tarifchaos der konkurrierenden Gesellschaften. Die Berliner Straßenbahn-Betriebs-Gesellschaft, die Hochbahngesellschaft und die Allgemeine Berliner Omnibus AG schlossen den sogenannten INTERESSENGEMEINSCHAFTS-VERTRAG, mit dem am 15. März 1927 der 20-Pfennig-Einheitstarif mit Umsteigeberechtigung zwischen den drei Verkehrsmitteln in Kraft trat. Im Jahr 1927 wurden 358 Mill. Personen mit der elektrischen S-Bahn und den dampfbetriebenen Vorortzügen befördert.
Ein Jahr später verwirklichte er einen weiteren Traum, er schuf ein berlinweites einheitliches Verkehrsunternehmen, das ab 01.01.1929 seinen Betrieb aufnahm. Durch den Ankauf von Mehrheitsbeteiligungen wurden die Berliner Straßenbahn Betriebs-Gesellschaft, die Hoch- und Untergrundbahnen sowie die Allgemeine Berliner Omnibus AG übernommen. Am

10.12.1928 wurde die BERLINER VERKEHRS-AKTIEN-GESELLSCHAFT (BVG) gegründet, die 1938 ein Eigenbetrieb von Berlin und in BERLINER VERKEHRSBETRIEBE umbenannt wurde.

Der Dampflokverkehr führte zu erheblichen Umweltbelastungen in der Stadt. 1919 wurde ein Beschluss über die Elektrifizierung des Nahverkehrsnetzes der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen gefasst. Anfang 1920 wurden 11 Mill. Mark bereitgestellt. Im Frühjahr 1921 wurde der Einsatz von einem Gleichstromsystem, 800 V über eine von unten bestrichene dritte Schiene neben dem Gleis, anstelle einer Oberleitung, 15 kV $16^2/_3$ Hz, beschlossen.

Kartenausschnitt der Haupt-, Neben- und Privatbahnen, 1927

Am 8. August 1924 wurde dann der elektrische S-Bahnverkehr auf der ersten S-Bahnstrecke Berlins Berlin Stettiner Vorortbahnhof – Bernau in Betrieb genommen.

Anfang Juli 1926 kam es zu einem Beschluss des Verwaltungsrats der DRG zur „Großen Stadtbahn-Elektrisierung“ (1926 – 1929), die das Netz der Stadt- und Ringbahn sowie einiger Vorortstrecken mit einem Kostenaufwand von 143 Mill. RM umfasste. 1929 war der Betrieb dann auf der Stadt- und Ringbahn und anschließender Vorortstrecken vollständig elektrifiziert mit bis zu 30% Fahrzeiteinsparung und mit bis zu einer 33% höheren Zugdichte außerhalb des Berufsverkehrs.

1928 wurde eine einheitliche Farbgebung für die Stadtbahnwagen eingeführt: purpurrot (RAL 3004) / ockergelb (RAL 8000) bzw. blaugrün (RAL 6004) für die 2. Klasse.

Der Ausbau der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen erfolgte bis 1930 für 230 Streckenkilometer mit einem Aufwand von rund 160 Mill. RM.

Am 1. Dezember 1930 wurde offiziell das Logo – weißes S auf grünem Grund – eingeführt im Gegensatz zum U der Hoch- und Untergrundbahn.
In der Folgezeit wurden besondere Vorortgleise für die S-Bahn verlegt, um die Trennung von Güter- und S-Bahn-Verkehr zu ermöglichen. Mit der S-Bahn wurden befördert in Mill. Personen: 1930: 429; 1937: 512; 1943: 737 (begünstigt durch den Autobus-Ausfall und kriegsbedingte Anforderungen).

Der nun folgende Zweite Weltkrieg schränkte erneut Investitionen bei der Infrastruktur erheblich ein.
Bombenschäden verursachten Ausfälle auf Teilstrecken der S- und Straßenbahnen. Im April 1945 kam es zum totalen Zusammenbruch der Stromversorgung und damit zum völligen Erliegen der elektrisch betriebenen Strecken. Für Busse gab es weder Treibstoff noch Reifen. Die Ringbahn wurde Verteidigungslinie im Endkampf um die Reichshauptstadt, Bahnhöfe wurden Bunker, Brücken gesprengt, Bahndämme zu Stellungslinien.

Dezember 1918
Anordnung über Planung der Elektrifizierung der Vorortstrecke Stettiner Vorortbahnhof – Bernau (Oberleitung).

15.05.1919
Übernahme der Hohenschönhausener Straßenbahn in die direkte Verwaltung der GBS.

1920
Eingliederung der Berliner Ostbahnen in die Große Berliner Straßenbahn.

01.04.1920
Die P.St.B. geht in der DEUTSCHEN REICHSEISENBAHN auf. Sie wird damit die neue Betreiberin der Ostbahn und anderer Bahnen.

13.12.1920
Zusammenschluss von GBS, BESTAG und SSB zum kommunalen Unternehmen BERLINER STRAßENBAHN.

Frühjahr 1921
Änderungsbeschluss über den Einsatz einer Stromschiene (Gleichstrom 800 V) anstelle einer Oberleitung Wechselstrom 15 kV, $16^2/_3$ Hz) bei der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortеisenbahn.

08.09.1923
Betriebseinstellung aller 85 Berliner Straßenbahnlinien. Wiederaufnahme am 10.09.1923 mit 32 Linien. Vereinigung einiger Straßenbahnunternehmen zur städtischen BERLINER STRAßENBAHN-BETRIEBS-GMBH (BSBG).

08.08.1924
Aufnahme des elektrischen S-Bahnverkehrs Stettiner Vorortbahnhof – Bernau als erste S-Bahnstrecke in Berlin (Stromschiene).

30.08.1924
Gründung der DEUTSCHEN REICHSBAHN-GESELLSCHAFT (DRG, „Reichsbahngesetz“)

01.10.1924
Umbenennung des Wriezener Bahnsteiges am Schlesischen Bahnhof in BERLIN WRIEZENER BAHNHOF.

Anfang Juli 1926
Beschluss der DRG zur „Großen Stadtbahn-Elektrisierung“.

15.03.1927
Der 20-Pfennig-Einheitstarif mit Umsteigeberechtigung zwischen den drei Verkehrsmitteln tritt in Kraft.

01.03.1928
Übernahme der bis dahin letzten privaten Straßenbahn innerhalb Berlins, der Flachbahn, durch die BSBG.

Straßenbahn in der Hauptstraße, Hohenschönhausen, 1930er Jahre

11.06.1928
Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Strecke Potsdam – Erkner über die Stadtbahn.

06.11.1928
Eröffnung des elektrischen S-Bahnbetriebes Schlesischer Bahnhof – Kaulsdorf über Lichtenberg über verlängerte Stadtbahn- und Ostbahngleise.

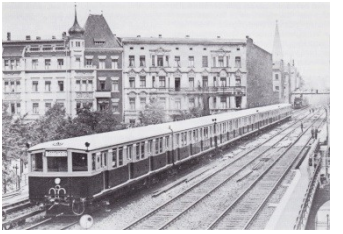
10.12.1928
Gründung der BERLINER VERKEHRS-AG (BVG) als einem berlinweiten einheitlichen Verkehrsbetrieb. 01.01.1929 Betriebsaufnahme.

20.03.1929
Vollständiger elektrischer Betrieb auf der Stadtbahn und den anschließenden Vorortstrecken.

18.04.1929
Vollständiger elektrischer Betrieb auf der Ringbahn inkl. der Südring-Spitzkehre.

01.12.1930
Offizielle Einführung des S-Bahn-Logos als Erkennungszeichen für die SchnellBahn im Gegensatz zu dem U der Hoch- und Untergrundbahn.

15.12.1930
Inbetriebnahme separater Vorortgleise und Verlängerung des elektrischen S-Bahnverkehrs Kaulsdorf – Mahlsdorf.


Übergang von dampfbetriebenen Strecken zum elektrischen Betrieb auf der Stadt- und Ringbahn

21.12.1930
Eröffnung der U-Bahn-Strecke Alexanderplatz – Friedrichsfelde über Lichtenberg

10.02.1937
Gründung der DEUTSCHEN REICHSBAHN (DR, unter Reichshoheit gestellt).

1938
Die BVG wird in BERLINER VERKEHRSBETRIEBE umbenannt und wird ein Eigenbetrieb der Stadt Berlin.

09.10.1939
Eröffnung der Gesamtstrecke der Nord-Süd-S-Bahn.

31.12.1940
Eröffnung der ersten Teilstrecke des Güteraußenrings (GAR).

03.07.1941
Inbetriebnahme besonderer Gütergleise auf der Strecke Berlin-Lichtenberg – Berlin-Kaulsdorf, Beendigung des Mischbetriebes Güter- / S-Bahn-Verkehr auf diesem Abschnitt.

1945
Verlängerung der S-Bahn-Strecke Mahlsdorf – Strausberg.

22.01.1945
Fahrt des letzten Zuges von Königsberg nach Berlin; bis heute kein durchgehender Eisenbahnverkehr auf der Strecke der Ostbahn.

April 1945
Zusammenbruch der Stromversorgung, Einstellung des Eisenbahnbetriebes und Vorortverkehrs auf der Ostbahn im Berliner Raum.

22.04.1945
Betriebseinstellung bei der BVG.

Bahnhof Alexanderplatz, 1945
Foto: Henryk Gorovits, Bundesarchiv, Wikipedia

Nach dem 2. Weltkrieg

Am 03.05.1945 wurden die Kriegshandlungen in Berlin eingestellt. Der verlorene Zweite Weltkrieg hatte auch verkehrstechnisch seinen Preis: Für Reparationszwecke wurden Gleise demontiert und Wagen abtransportiert. Auch die zweiten Ferngleise zwischen Friedrichsfelde Ost und Trebnitz dienten als Reparationszahlung. Ebenso war der Güteraußenring (GAR) davon betroffen.

Neben den allgemeinen Aufräumarbeiten wurden die Reparaturarbeiten am Streckennetz der Straßenbahn organisiert und durchgeführt. Nur zwei Wochen nach Kriegsende fuhr bereits wieder die erste Straßenbahn.

BVG-Plan der U-Bahn-Linien, 1947

Bis zum Ende des Jahres 1945 war das Straßenbahnnetz etwa zur Hälfte wieder in Betrieb und das U-Bahnnetz nahezu vollständig. Bereits am 06.06.1945 wurde der elektrische Zugbetrieb auf der Strecke Schöneberg – Wannsee wieder aufgenommen. Zwischen dem 18.06. und 19.12.1945 setzte auf dem gesamten Ring der Verkehr mit elektrischen Zügen in Teilschritten wieder ein. Ab dem 08.02.1946 verkehrten wieder Vollringzüge.

Mit dem Befehl Nr. 8 der Sowjetischen Militäradministration und mit Zustimmung der Westalliierten wurde 1945 festgelegt, dass der Eisenbahnverkehr in Berlin von der DEUTSCHEN REICHSBAHN durchgeführt werden soll.

1946 wurde eine Umlackierung der S-Bahnen beschlossen und durchgeführt: bordeauxrot (TGL 0775) / rehbraun (TGL 0247).
Bereits 1960 konnte die S-Bahn 417 Mill. Reisende verzeichnen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg bestanden die Linien A46 als Nachfolger des A40 sowie die Linie A39 zwischen (Alt-)Hohenschönhausen und Wartenberg. Beide Linien trafen sich auf Höhe der heutigen Kreuzung Falkenberger Chaussee Ecke Prendener Straße.

Omnibus an der Pestalozzischule, Hohenschönhausen, 1960er Jahre

Die politische Trennung der Stadt in Ost- und Westsektoren hatte auch Einfluss auf die Bedienung der Verkehrswege sowie auf die Planung der Verbindungen. Ab 1948 gab es in der Stadt zwei Währungen und damit auch zwei Tarife. Die Belegschaft der BVG wurde je nach Wohnort mit Ost- oder Westgeld bezahlt. Bald mussten auch Linien an der Grenze enden, weil Frauen im Westen keine Straßenbahnen führen durften.
Im Mai/Juni 1949 kam es zum Streik bei der Berliner S-Bahn. Grund war die Einführung der DM in West und die Weigerung der Berliner RBD den rund 13.000 Arbeitern und Angestellten aus Berlin-West den Lohn in Westwährung zu zahlen.
Am 01.08.1949 wurde eine eigene BVG-Verwaltung im Ostteil der Stadt gegründet. Unter der BVG Ost gab es auch noch vier Oberleitungsbus-Linien in Mitte, Friedrichshain, Prenzlauer Berg und Lichtenberg.
Bereits Anfang der 1950er Jahre wurde der Wiederaufbau des GAR als Berliner Außenring (BAR) begonnen. Damit sollte der Eisenbahn-Binnenverkehr der DDR um Westberlin herumgeführt werden.

Mit dem Mauerbau 1961 kam es zur Stilllegung grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen. Sie wurden in beiden Teilen der Stadt neu organisiert.

Ab Mai 1945
Reparaturarbeiten an der Infrastruktur der Berliner Straßenbahn.

11.08.1945
Betriebsübernahme der gesamten Berliner S-Bahn durch die DEUTSCHE REICHSBAHN.

31.07.1945
Wiederaufnahme des elektrischen S-Bahn-Betriebes Ostkreuz – Mahlsdorf über Lichtenberg.

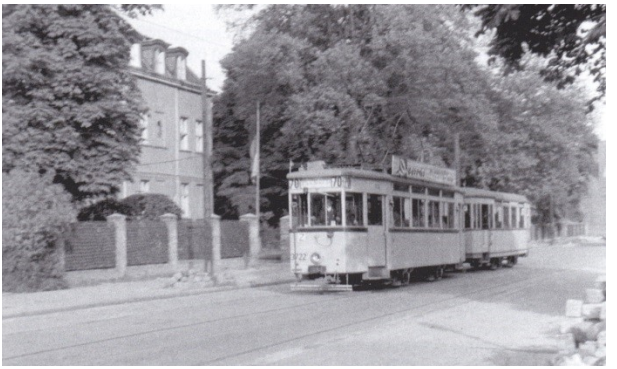
10.09.1945
Wiederaufnahme des Reiseverkehrs auf der Ostbahn.

24.11.1945
Wiederaufnahme des Vorortverkehrs Berlin-Lichtenberg – Werneuchen.

28.01.1946
Wiederaufnahme des elektrischen S-Bahn-Betriebes Ostkreuz – Friedrichstraße.

18.08.1947
Wiederaufnahme des durchgehenden Zugverkehrs Berlin – Wriezen.

Mai/Juni 1949
Berliner S-Bahn-Streik.



Straßenbahn in Hohenschönhausen, 1950er Jahre

01.08.1949
Gründung einer eigenen BVG-Verwaltung im Ostteil der Stadt.

01.11.1949
Einführung des Einmannbetriebes auf der Linie 3E U-Bahnhof Oskar-Helene-Heim – Osterweg, Lichterfelde.

1950
Baubeginn für den Berliner Eisenbahn-Außenring (BAR).

18.05.1952
Einstellung des Fernreiseverkehrs in Berlin Nordbahnhof (ehemals Stettiner Bahnhof). Die Reisezüge werden über den östlichen Güteraußenring (GAR) nach Berlin-Lichtenberg und auf die Stadtbahn umgeleitet.

05.10.1952
Erweiterung der Anlagen des Bahnhofes Berlin-Lichtenberg, Ausbau zum Fernbahnhof.

13.06.1953
Eröffnung der Straßenbahnlinie nach Falkenberger Straße (heute Gehrenseestraße, Gartenstadt Hohenschönhausen).

13.08.1961
Stilllegung grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen.

Straßenbahn in Hohenschönhausen, 1960er Jahre

Nach der Teilung der Stadt

Mit dem Bau der Berliner Mauer am 13.08.1961 wurden Umleitungs- und Neubaustrecken zur künftigen Umfahrung Westberlins immer notwendiger. So wurde das östliche Netz auf die neuen Erfordernisse nach der Teilung der Stadt erweitert. Dies betraf: Trennung Fern-, Güterverkehr und S-Bahn, Ausbau eingleisiger Strecken zu zweigleisigen, Erneuerung des Oberbaus, Elektrifizierung der Fernbahnstrecken und des BAR (Oberleitung, Wechselstrom 15 kV, $16^2/_3$ Hz), umfassende Instandsetzung der S-Bahnhöfe, bessere Heranführung von Straßenbahn- und Omnibuslinien an die S-Bahn.
Unmittelbar nach der Teilung entwickelte die DDR Planungskonzepte, die parallel zum Berliner Außenring eine S-Bahn-Tangente vom Grünauer Kreuz bis zum Karower Kreuz vorsahen. Die Realisierung erfolgte aber erst viel später. Der Bahnhof Ostkreuz wurde zum zentralen Umsteigebahnhof in Ost-Berlin ausgebaut.
Mitte der 1960er Jahre erreicht das Streckennetz der S-Bahn eine Länge von 325 km, davon 310 km Betriebslänge (Ost: 165 km, West: 145 km). Die Zahl der Reisenden mit der S-Bahn betrug 1962 215 Mill. und 1965 242 Mill.
Am 03.05.1965 begann der fahrplanmäßige Einmannbetrieb (EMB, ohne Triebfahrzeugschaffner) bei der S-Bahn. Notwendige Umbauten und Modernisierungen waren notwendig geworden (Funkwechselsprechanlage, Bordnetzumstellung, Zugsteuerung und -verkabelung etc.).
1969 wurden der VEB BERLINER VERKEHRSBETRIEBE (BVB) gegründet.
In den Jahren 1975 – 1980 erfolgte der weitere Ausbau des Bahnhofes Berlin-Lichtenberg. Es wurden zusätzliche Ferngleise zwischen Berlin-Lichtenberg und Friedrichsfelde verlegt, Veränderungen am Biesdorfer Kreuz vorgenommen und der Anschluss an den Berliner Außenring hergestellt.

Die Entwicklung im westlichen Teil der Stadt verlief etwas anders. Schon 1954 wurde der Kurfürstendamm straßenbahnfrei, 1967 fuhr die letzte Tram in West-Berlin und machte Platz für das Konzept einer „autogerechten Stadt“ – ein fataler Trugschluss, wie man heute weiß.
In den 1970er Jahren führte der S-Bahn-Boykott zum langsamen Niedergang der S-Bahn West. Der Senat hatte eine Kostenbeteiligung an der S-Bahn abgelehnt. Stattdessen erfolgten ein Ausbau des U-Bahn-Netzes und der Ausbau der Stadtautobahn.

03.05.1965
Beginn des fahrplanmäßigen Einmannbetriebes (EMB) bei der S-Bahn.

02.10.1967
Einstellung des Straßenbahnverkehrs in West-Berlin, Linie 55 Hakenfelde – Richard-Wagner-Platz.

1968
Beginn des grundlegenden Ausbaus des Biesdorfer Kreuzes am BAR.

01.01.1969
BVG-Verwaltung Ost firmiert unter der Bezeichnung VEB KOMBINAT BERLINER VERKEHRSBETRIEBE (BVB).

17.09.1971
Streckenänderung Berlin-Lichtenberg – Berlin-Marzahn über den BAR.

1970er Jahre
S-Bahn-Boykott in West-Berlin.

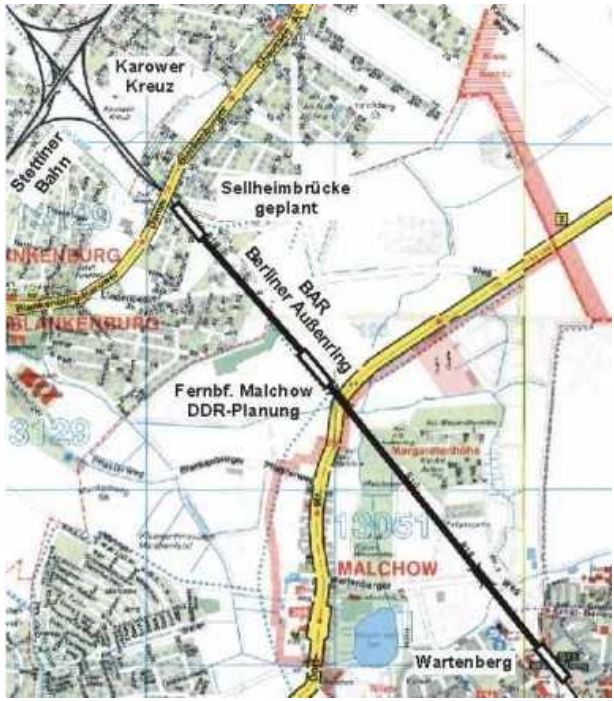
1975 – 1980
Erneuter Ausbau des Bahnhofs Berlin-Lichtenberg, Anschluss an den BAR.

Straßenbahnverkehr in der Klement-Gottwald-Allee, Weißensee, 1960er Jahre

Ab dem Wohnungsbauprogramm

Nach dem Abbruch des Streiks der West-Berliner Eisenbahner wurde am 28.09.1980 der kurz zuvor eingestellte S-Bahn-Betrieb auf der Ringbahn nicht wieder aufgenommen. 40 von 78 S-Bahnhöfen in West-Berlin blieben geschlossen.
Die Wiederinbetriebnahme der Ringbahn und anderer stillgelegter Strecken wird 1983 zum Bürgeranliegen (FIB, IGEB). Am 31.10.1983 begannen Verhandlungen zwischen dem Senat und der Deutschen Reichsbahn unter Zustimmung der West-Alliierten. Am 30.12.1983 wurde eine gemeinsame Vereinbarung unterzeichnet. Damit hat der Westberliner Senat am 09.01.1984 die S-Bahn in West-Berlin von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Betriebsführer war seitdem die West-Berliner BVG.

Anders in Ost-Berlin.
1974 entfielen rund 50% der Beförderungsleistungen des ÖPNV auf die S-Bahn. Es boomte die Straßenbahn. Die Rechnung war einfach: Ein Kilometer U-Bahnbau erzeugte Kosten, für die man 20 Kilometer Straßenbahninfrastruktur bauen konnte.
Die Statistik sagte für 1982 aus: 160 Mill. S-Bahn-Reisende (Niedergang der S-Bahn-West, Anstieg des Individualverkehrs Berlin-Ost), mittlere Reiselänge rund 15 km, 2,356 Mrd. Personen-km (Pkm); BVB: 386 Mill. Reisende, mittlere Reiselänge rund 3,5 km, 1,331 Mrd. Pkm.



Ein nicht verwirklichter Plan

Anfang 1984 wurde eine einheitliche geänderte Farbgebung für die BVB/DR eingeführt: einheitliche Grundfarbe elfenbeinbeige (TGL 0310), Front und Türbereiche S-Bahn dunkles bordeauxrot (TGL 0775 mit 0002), U-

Bahn helles ockergelb, Straßenbahn rotorange, Bus gelborange [die bei S- und Straßenbahn entstandene „Lattenzaun“-Lackierung wurde bis Ende 1984 abgeändert]
Bei der BVG: stadtbahngelb (RAL 8000) / weinrot (RAL 3001) und 1985 sandgelb (RAL 1002) / rubinrot (RAL 3003) [bis 1987].

Mit dem Wohnungsbauprogramm und dem Wachsen der Neubauviertel in Marzahn, Hellersdorf und Hohenschönhausen wurde das S- und U-Bahn-Netz immer weiter in mehreren Etappen ausgebaut. Bahnhöfe wurden rekonstruiert – sie sollten ihr eigenes Gesicht be- bzw. erhalten.
Nach der Fertigstellung der Ahrensfelder S-Bahn-Strecke zeichnete sich mit dem zukünftigen Wachsen der Plattenbau-Siedlung in Hohenschönhausen eine weitere S-Bahn-Neubaustrecke ab. Die Abtrennung der Trasse nach Wartenberg nördlich des S-Bahnhofs Springpfuhl wurde schon beim Bau der Strecke Richtung Otto-Winzer-Straße vorgesehen.

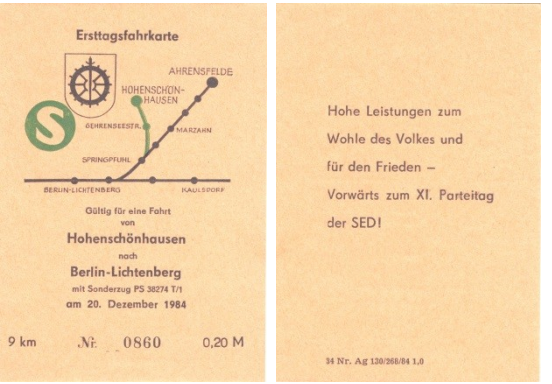
S-Bahn aus Wartenberg vor dem Bahnhof Springpfuhl, 2015
Vorgefertigte Brückenkonstruktion: 365 Tonnen, 112 Meter; Montage: Juli 1987

Ab 1982 folgte der Bau der S-Bahn-Zweiglinie nach Hohenschönhausen.
Ausgangspunkt der Kilometrierung (km 0,0) ist der historische Bahnhof der Ostbahn in Berlin (nicht mehr vorhanden). Die Kilometrierung der S-Bahn-Strecke nach Strausberg setzt sich ab Friedrichsfelde Ost auch in Richtung Ahrensfelde und ab Springpfuhl auch in Richtung Wartenberg fort:

- km 8,8: Springpfuhl (seit 30.12.1976 in Betrieb, an der Ostseite sollte ein eigener Bahnsteig der Tangentenstrecke entstehen)

- km 10,2: Bürknersfelde (beim Bau der Strecke nur Bahnhofskanten gestellt, liegt in der Nähe des Rangierbahnhofs Nordost des NAR)
- km 12,1: Gehrenseestraße (nach dem Haltepunkt legen sich S-Bahn und NAR wieder nebeneinander)
- km 13,5: Hohenschönhausen (als Haltepunkt und vorläufiger Endpunkt eröffnet, ab 1985 als Bahnhof mit Stellwerk in Betrieb, neben dem S-Bahnsteig am zweigleisigen NAR für Regionalverkehr je ein Seitenbahnsteig)
- km 14,5: Wartenberg (als Bahnhofteil von Hohenschönhausen eröffnet, nördlich überwachsene Gleise und anschließendes fertiges Planum Richtung Sellheimbrücke)

Das S-Bahnnetz wurde auf diesem Ast um 5,7 Kilometer verlängert, nicht alle neu geplanten Bahnhöfe wurden auch realisiert.



Ersttagsfahrkarte Springpfuhl – Hohenschönhausen, Vorder-, Rückseite, 1984

Am 20.12.1984 wurde der Abzweig der S-Bahn von Springpfuhl nach Hohenschönhausen mit dem elektrischen S-Bahnbetrieb eröffnet. Die Fahrt des Sonderzuges zum Bahnhof Hohenschönhausen über Gehrenseestraße (Gartenstadt) dauerte 13 Minuten, 4,7 km entlang des nord-östlichen Teils des BAR, zunächst eingleisig ab km 9,5.

Neue Stadtgebiete und die S-Bahn gehörten von Anfang an zusammen

Strecken nach Marzahn und Hohenschönhausen feiern im Dezember Geburtstag

Im Dezember gibt es gleich drei runde Geburtstage von elektrifizierten S-Bahnstrecken – 75 Jahre Kaulsdorf–Mahlsdorf, 25 Jahre Marzahn–Mehrower Allee und 20 Jahre Hohenschönhausen– Wartenberg.

Es war genau am 20. Dezember 1985, als die S-Bahn-Strecke zwischen Hohenschönhausen und Wartenberg dem Verkehr übergeben wurde. Damit schloss ein wichtiges umfangreiches Bauwerk, um die neue S-Bahn-Verbindung in die Strecke Berlin-Mahlsdorf-Strausberg einzuführen.

Schrittweise ging der Ausbau voran, erst Richtung Marzahn bis zum Endpunkt Ahrensfelde. So war die S-Bahn nach Marzahn bereits fertig, bevor überhaupt die ersten Häuser standen. Ab 1982 folgte der Bau der S-Bahn nach Hohenschönhausen. Das S-Bahnnetz wurde sinnvoll gewesen. Auch ein weiterer Bahnhof an der Marzahner Brücke.

Architektonisch blieben die Bahnhöfe beider neuer S-Bahn-Strecken anspruchslos – sie waren und sind aber zweckmäßig, besitzen eine umfassende Überdachung und erhielten alle, anders als bei Stationen im Westteil der Stadt üblich, einen barrierefreien Zugang durch Rampen. Damals vor allem wichtig für

Streckeneröffnung 1985 in Wartenberg

punkt3, Ausgabe 24/2005, S. 16

Mit dieser Eröffnung wurde der erste Teil einer Tangenten-S-Bahn in Betrieb genommen, die später lt. Plan parallel zum Fernbahn-Außenring vom Karower Kreuz über Springpfuhl und Wuhlheide zum Grünauer Kreuz führen sollte.

In Wartenberg endet die S-Bahnstrecke, 2010

Nicht mehr verlängert wurde sie über Wartenberg hinaus zum Haltepunkt Sellheimbrücke (ca. 3,7 km) bzw. bis zum weiter nördlich liegenden Karower Kreuz. Die S-Bahn-Linie sollte dann in einer weiteren Ausbauphase an die S-Bahn-Strecke nach Oranienburg angebunden werden.

Am 14.04.1986 erfolgte die Inbetriebnahme der beiden Außenbahnsteige am Außenring: Gleis 3 und 4. Damit konnten Pendler Regionalbahnen Richtung Lichtenberg bzw. Bernau und Oranienburg benutzen. Eine Schnellverkehrsverbindung aus dem Norden hielt hier und brachte die Fahrgäste weiter bis Schöneweide.

Ende der 1980er Jahre verkehrten folgende Straßenbahnlinien in Hohenschönhausen:
70: Zingster Straße – Pappelallee über Weißensee
63: Zingster Straße – Mollstraße über Konrad-Wolff-Straße
28: Zingster Straße – Hackescher Markt über Weißensee, Greifswalder Str.
58: Falkenberg – Hackescher Markt über Weißensee, Greifswalder Straße

30.12.1976
Eröffnung der S-Bahn-Strecke Friedrichsfelde Ost – Berlin-Marzahn über Springpfuhl entlang der Fernbahnstrecke Berlin – Wriezen.

Bahnhof Springpfuhl, 2015

21.03.1980
Fertigstellung des Biesdorfer Kreuzes am BAR.

17.09.1980
Einstellung des S-Bahn-Betriebes auf der Ringbahn.

15.12.1980
Eröffnung der Verlängerung Berlin-Marzahn – Otto-Winzer-Straße (heute Mehrower Allee). Am 30.12.1982 Verlängerung nach Ahrensfelde.

Anfang 1982
Baubeginn der S-Bahn-Zweiglinie nach Hohenschönhausen.

01.03.1983
Stilllegung der Straßenbahnlinie nach Falkenberger Straße (heute Gehrenseestraße), Arnimstraße.

30.12.1983
Unterzeichnung einer gemeinsamen Vereinbarung zwischen Senat und DR.

09.01.1984
BVG wird Betreiber der Westberliner S-Bahn.

15.12.1984
Elektrifizierung der Ferngleise vom Bahnhof Berlin-Lichtenberg bis zum Biesdorfer Kreuz sowie der Anschlusskurven zur Ringbahn.

20.12.1984
Eröffnung des Abzweiges der S-Bahn Springpfuhl – Hohenschönhausen.

Ersttagsbriefumschlag und Sonderstempel, 20.12.1984

20.12.1984
Verlängerung der Linien 63, 70 Gehrenseestraße – Wendeschleife Zingster Straße (3,3 km).

08.10.1985

Beginn des regelmäßigen Straßenbahnverkehrs der Linie 16 Krankenhaus Köpenick – Zingster Straße.

15.12.1985

Durchgehend zweigleisiger S-Bahn-Verkehr bis Hohenschönhausen.

Eröffnung des S-Bahn-Verkehrs in Wartenberg.
Aus: punkt3, Ausgabe 24/2005, S. 16

20.12.1985

Eröffnung der S-Bahn-Verlängerung Hohenschönhausen – Wartenberg.

14.04.1986

Inbetriebnahme der beiden Außenbahnsteige am Außenring, Hohenschönhausen Gleis 3 und 4.

01.06.1986
Eröffnung des durchgehenden S-Bahnverkehrs Hohenschönhausen – Alexanderplatz.

02.09.1986
Fertigstellung der Straßenkreuzung am Prerower Platz, an der die Zingster Straße und die Rüdickenstraße in die Falkenberger Chaussee münden, die Straßenbahngleise Richtung Falkenberg fehlen aber noch.

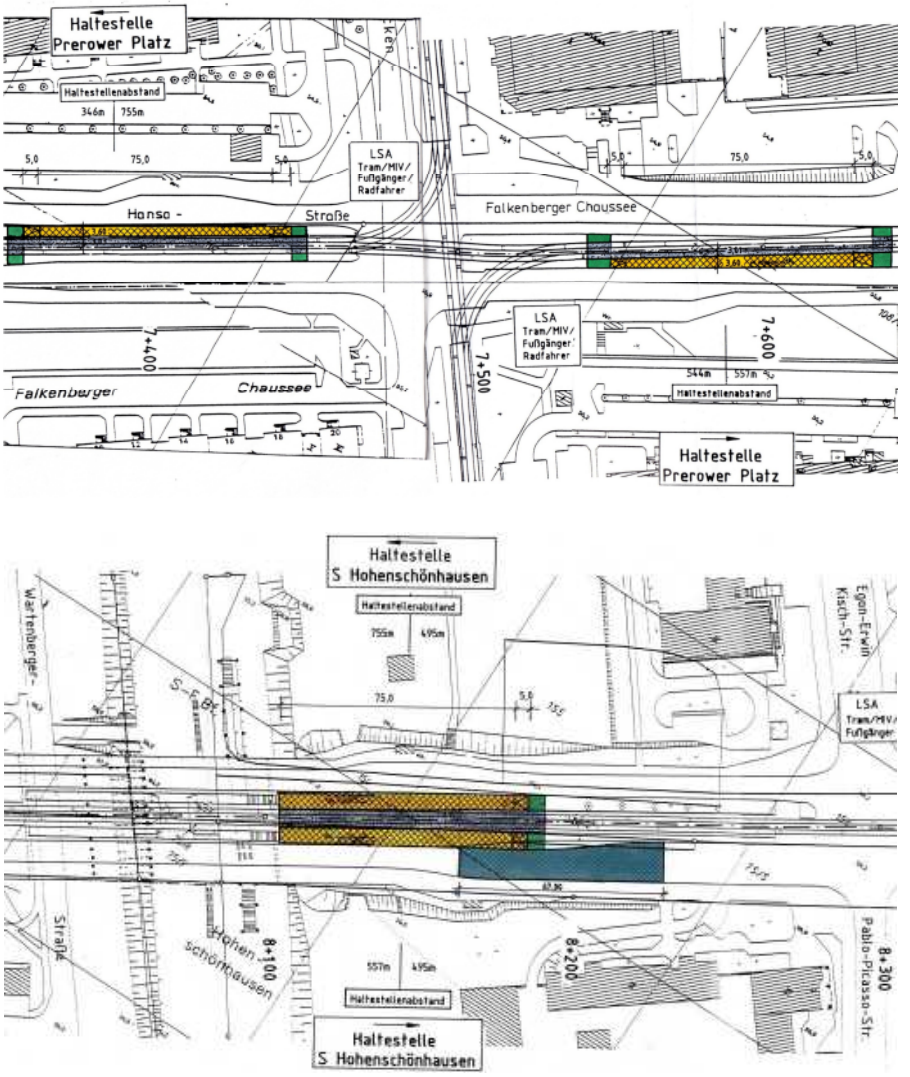
Straßenbahnlinie 28 am Tag der Eröffnung am Prerower Platz, 1987.
Foto: Klaus Franke, Bundesarchiv, Wikipedia

10.08.1987
Eröffnung der Verlängerung der Straßenbahnlinie 28 Rosa-Luxemburg-Platz – Zingster Straße (9,4 km, 32 Min.). Übergang am Prerower Platz: Linien 16, 28E, 63, 63E, 70.

17.08.1987
Betriebsaufnahme der Omnibus-Tageslinie 77 Prerower Platz – Wartenberg. Planung: Weiterführung bis S-Marzahn.
Linien 39, 39E, 41 Falkenberger Straße bleiben bestehen. Neueinrichtung Linie 24E Betriebshof Weißensee – Rosa-Luxemburg-Platz im Berufsverkehr.

1987
21 Berliner Straßenbahnlinien; täglich 660.000, jährlich rund 198 Mill. Fahrgäste; 50% sind Tatra-Bahnen; Gesamtstreckennetz sind 580 km; Plan für neue Straßenbahnverbindungen: Hohenschönhausen – Marzahn, Hellersdorf – Köpenick.

Der neue Streckenabschnitt Buschallee – Prerower Platz ist 2,1 km lang. Er erforderte den kompletten Neubau von 6 Haltestellen: Kniprodeallee, Gierstraße, Stadion Buschallee, Feldtmannstraße, Malchower Weg, Prerower Platz. Es wurden verlegt und montiert: 360 Stk. 12,5-Meter-Gleisjoche mit Schwellen und Schienen, 40 T-förmige Leitungsmasten.



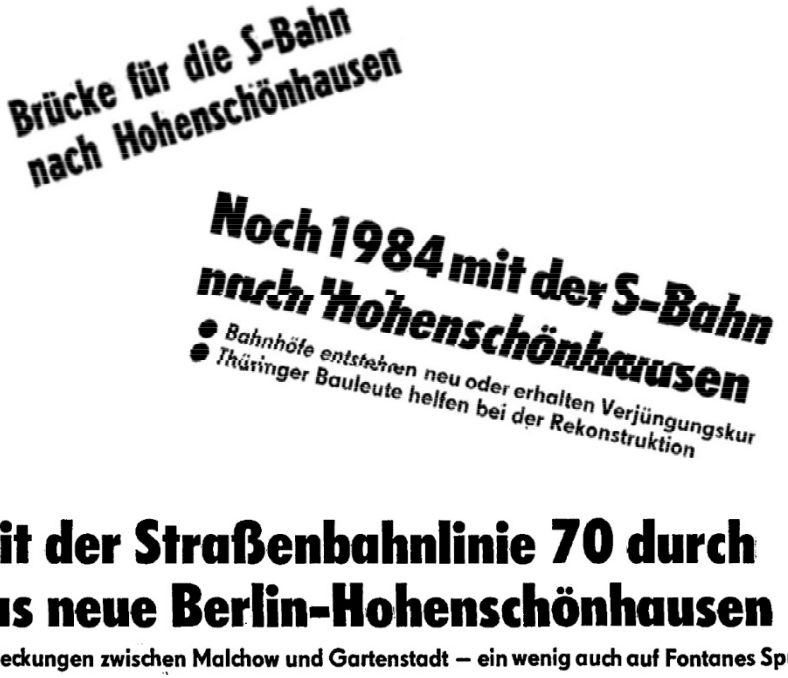
Ausschnitte aus der Bauzeichnung, Prerower Platz, Bahnhof Hohenschönhausen

19.04.1988
Eröffnung der Straßenbahnlinie Falkenberg – Stadtmitte über die Wartenberger Straße.

26.06.1988
Fertigstellung der Hansastraße und Namensgebung. Sie verläuft vom Malchower Weg über die ehemalige Falkenberger Straße und die bisherige Kniprodeallee bis zur Ho-Chi-Min-Straße (heute Indira-Gandhi-Straße).

20.08.1988
Eröffnung der Verlängerung der Straßenbahnlinie Prerower Platz – Schleife Falkenberg (2,1 km). Die Fortführung von der Endhaltestelle Falkenberg nach Marzahn-Nord war vorgesehen und wird nicht realisiert.

ND-Artikel, Ausgaben: 04.07.1984, 31.07.1984, 21.12.1984, 26.03.1985, 06.08.1987, jeweils S. 8.



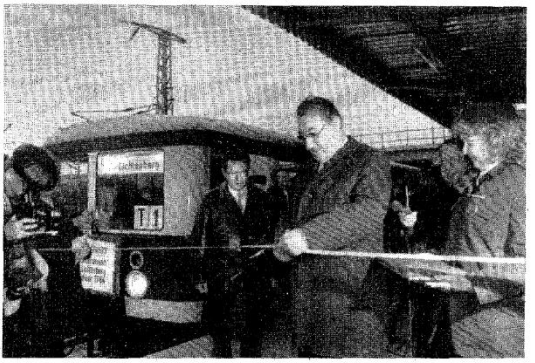
Brücke für die S-Bahn nach Hohenschönhausen

Noch 1984 mit der S-Bahn nach Hohenschönhausen

- Bahnhöfe entstehen neu oder erhalten Verjüngungskur
- Thüringer Bauleute helfen bei der Rekonstruktion

Mit der Straßenbahnlinie 70 durch das neue Berlin-Hohenschönhausen

Entdeckungen zwischen Malchow und Gartenstadt – ein wenig auch auf Fontanes Spuren



„Fahrt frei!" für den ersten S-Bahn-Zug auf der neuen Strecke von Berlin-Hohenschönhausen nach Lichtenberg gab der Minister für Verkehrswesen, Otto Arndt. Triebfahrzeugführer Norbert Riemekasten steuert seit 25 Jahren S-Bahnen Fotos: ND/Lange

Seit gestrigem Donnerstag, 15.18 Uhr:

S-Bahn verkehrt zwischen Lichtenberg und Berlin-Hohenschönhausen

- Verkehrsminister Otto Arndt dankte Bauleuten und Eisenbahnern für Termintreue
- Günstigere Verkehrsverbindungen zum Stadtzentrum und zu Arbeitsstätten
- Im kommenden Jahr: Zweigleisiger Ausbau bis Wartenberg / Kürzere Fahrabstände

Aus der Falkenberger Chaussee kommend, führt die neue Straßenbahnstrecke Richtung Prerower Platz Fotos: ND/Schmidtke, Viererbe

BVB-Verkehrsdirektor Friedrich Jacobs durchschneidet das Band

Von Hohenschönhausen schneller in das Zentrum

Ab Montag verkehrt die 28 auf verlängerter Strecke

Bahnhof Berlin-Hohenschönhausen hinweg in Richtung Falkenberg weitergeführt, wächst also faktisch mit dem Bau neuer Wohnungen zu ihren beiden Seiten. Schon jetzt liegen auf einem Abschnitt auch hier die Gleise.

Mit der verlängerten „28" kommen auf die BVB auch ein paar

Nach der Wende

Mit der Öffnung der Berliner Mauer (09.11.1989) setzte ein Rückgang der Verkehrsbedeutung des Bahnhofes Berlin-Lichtenberg ein.
Bis 1990 befand sich die Verlängerung der S-Bahnstrecke bis Sellheimbrücke im Bau, die Brücken wurden schon fertiggestellt. Der Weiterbau nach der Wiedervereinigung wurde eingestellt, der Senat sah keinen Bedarf mehr.

Nahverkehrskarte Berlin, 1990

Nach der Wiedervereinigung wurden S-Bahnhöfe und Strecken für den Fahrgastverkehr wiedereröffnet:

- 02.07.1990: Oranienburger Straße
- 01.09.1990: Nordbahnhof, Unter den Linden
- 01.03.1992 Wiedereröffnung der Nord-Süd-S-Bahn nach Stilllegung und umfangreicher Instandsetzung und Modernisierung.
- 17.12.1993 Wiedereröffnung des erneuerten Südrings (rund 700 Mill. DM)

Im November 1990 erfolgte die Zurücklackierung der S-Bahn (Ost) in rehbraun (TGL 0247) / bordeauxrot (TGL 0775) und im April 1992 änderte die DR für die S-Bahn die Farbgebung in ockergelb (RAL 1024) / rubinrot (RAL 3003) [für die BR 485: verkehrsrot (RAL 3020) / verkehrsgrau (RAL 7043, Fensterband)].

Als Folge der deutschen Wiedervereinigung fusionierten BVG (West) und BVB (Ost) am 01.01.1992 unter dem Namen BERLINER VERKEHRSBETRIEBE (BVG). Die vereinte BVG war ein Eigenbetrieb von Berlin. 1994 wurde die BVG in eine Anstalt des öffentlichen Rechts umgewandelt.

Am 01.01.1994 erfolgte die Vereinigung der Deutsche Reichsbahn (DR – Staatsbahn in der Deutschen Demokratischen Republik [DDR]) und der Deutsche Bundesbahn (DB – Staatsbahn der Bundesrepublik Deutschland [BRD]) zur DEUTSCHEN BAHN AG.
Am 01.01.1995 wurde die S-BAHN BERLIN GMBH als Tochter der DB AG Stadtverkehr (später DB Regio AG [Teil der DB Mobility Logistics AG]) zum Zweck des Betriebs der Berliner S-Bahn gegründet. Sie übernahm das Bahnhofs- und Fahrdienstpersonal, auch Werkstatteinrichtungen und Fahrzeuge wurden Eigentum der S-Bahn Berlin GmbH, während die Bahnhöfe, Gleisanlagen, Fahrstromversorgung und Signaltechnik im Besitz der DB Station und Service bzw. der DB Netz verblieben.
Mit dem Verkehrsvertrag von 2004 zwischen der Deutschen Bahn und dem Berliner Senat betreibt die S-Bahn Berlin GmbH weiter den Verkehr der S-Bahn. Dies gilt rückwirkend von Anfang 2003 bis Ende 2017.

Getrennter elektrischer Güter- und S-Bahnverkehr auf dem BAR, 2015

Am 30.12.1996 gründete sich der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB). Dieser Verkehrsverbund ist ein Zusammenschluss aller ÖPNV-Aufgabenträger in den Ländern Brandenburg und Berlin.

Der Nahverkehrsplan des Landes Berlin von 1998/99 besagte: „Die Zugangsstellen zu den RB-Bahnsteigen werden behindertengerecht nachgerüstet“. Am Bahnhof Hohenschönhausen wurden zwei Treppenanlagen und zwei Personenaufzüge errichtet bzw. montiert.

2001 hielten folgende Regionallinien am Bahnhof Hohenschönhausen:

- RB60: Berlin-Lichtenberg – Frankfurt / Oder über Eberswalde Hbf., Werbig
- RB12: Berlin-Lichtenberg – Templin Stadt über Oranienburg, Löwenberg (Mark)
- RE3: Dessau Hbf. über Belzig, Berlin-Wannsee – Stralsund / Schwedt (Oder) über Eberswalde Hbf. / Angermünde

Am 12.12.2004 führte die BVG ein sogenanntes METRONETZ ein. Die Metrolinien, zu denen sowohl MetroTram- als auch MetroBus-Linien gehören, verbinden nachfragestarke Bereiche auf dem möglichst kürzesten Weg. 2010 besaß Berlin das drittgrößte Straßenbahnnetz der Welt.

1990
Wiedereröffnungen von Verbindungen und Bahnhöfen im ehemaligen grenzüberschreitenden Verkehr.

01.01.1992
Fusion von BVG (West) und BVB (Ost) zu den BERLINER VERKEHRSBETRIEBEN (BVG).

01.03.1992
Wiedereröffnung der Nord-Süd-S-Bahn.

23.05.1993
Wiederaufnahme der Personenabfertigung Berlin-Lichtenberg – Wriezen.

17.12.1993
Wiedereröffnung des erneuerten Südrings.

31.12.1993
Beendigung der S-Bahn-Betriebsführung durch die BVG. Sie geht zurück an die DR.

1994
BVG wird eine Anstalt des öffentlichen Rechts.

01.01.1994
Gründung der DEUTSCHEN BAHN AG (DB)

01.01.1995
Gründung der S-BAHN BERLIN GMBH.

30.12.1996
Gründung des VERKEHRSVERBUNDES BERLIN-BRANDENBURG (VBB).

18.04.1998
Einstellung des Personenverkehrs Tiefensee – Wriezen.

1998/99
Nahverkehrsplan des Landes Berlin: zwei Treppenanlagen und zwei Personenaufzüge werden errichtet/montiert.

Juni 2002
Gründung der OSTDEUTSCHEN EISENBAHNGESELLSCHAFT (ODEG). Betriebsaufnahme mit Dieseltriebwagen auf der Strecke Berlin-Lichtenberg – Tiefensee.

16.06.2002
Inbetriebnahme des letzten Streckenabschnitts Gesundbrunnen – Westhafen über Wedding. Schließung des Vollrings.

2004
Verkehrsvertrag zwischen Deutsche Bahn und Berliner Senat.

12.12.2004
Einführung des METRONETZES.

12.12.2004
Betriebsbeginn der Linie RB60 Berlin-Lichtenberg – Frankfurt (Oder) über Hohenschönhausen, Eberswalde, Wriezen durch die ODEG.

28.05.2006
Einführung des Fern- und Regionalverkehrs über Berlin-Gesundbrunnen in den Nord-Süd-Fernbahntunnel.

10.12.2006
Die NIEDERBARNIMER EISENBAHN AG (NEB) wird Betreiber der ehemaligen Ostbahn.

Dezember 2014
Änderung des Linienkonzeptes des VBB, Linie RB24 Berlin-Lichtenberg – Eberswalde. ODEG gewann nicht die Folge-Ausschreibung, Betrieb durch die DB REGIO AG.

Bahnhof Berlin-Hohenschönhausen, 2015

2015

Berlin-Hohenschönhausen ist zusammen mit der unweit gelegenen Station Prerower Platz ein Knotenpunkt von Regional- und S-Bahn, Tram- und Bus-Linien:

- RB12: Berlin Lichtenberg – Templin Stadt über Oranienburg, Löwenberg (Mark)
- RB24: Berlin Lichtenberg – Eberswalde Hbf. über Bernau b. Berlin
- S75: Wartenberg – Westkreuz über Berlin-Lichtenberg, Berlin Ostkreuz, Berlin Hauptbahnhof
- M4: Falkenberg – S Hackescher Markt über Hansastraße (24 h)
- M4: Zingster Straße – S Hackescher Markt über Hansastraße (20 h)
- M5: Zingster Straße – S Hackescher Markt über Hauptstraße (24 h)
- M17: Falkenberg – S Schöneweide (20 h)
- X54: S+U-Bahnhof Pankow ⇆ U-Bahnhof Hellersdorf
- 154: Buchholz West, Aubertstraße ⇆ U-Bahnhof Elsterwerdaer Platz
- 197: Hohenschönhausen Prerower Platz ⇆ S-Bahnhof Mahlsdorf
- 256: Zentralfriedhof Friedrichsfelde ⇆ Siedlung Wartenberg über S+U-Bahnhof Lichtenberg
- 893: Hohenschönhausen Prerower Platz ⇆ S-Bahnhof Zepernick über S-Bahnhof Buch
- N56: U-Bahnhof Magdalenenstraße → Wartenberg Hagenower Ring

Bahnhof Berlin-Hohenschönhausen, Regionalbahnsteige, 2015

VBB Fahrinfo Live
[tinyurl.com/prwblch]

RB / S-Bahn
Ankunft Berlin-Hohenschönhausen:
[https://iris.noncd.db.de/wbt/js/index.html?typ=an&bhf=BHSH]

Abfahrt Berlin-Hohenschönhausen:
[https://iris.noncd.db.de/wbt/js/index.html?typ=ab&bhf=BHSH]

3. Die Bürgerinitiative Berliner Luft

... setzt sich für umweltfreundliche Mobilität am Verkehrsknotenpunkt Hohenschönhausen ein.

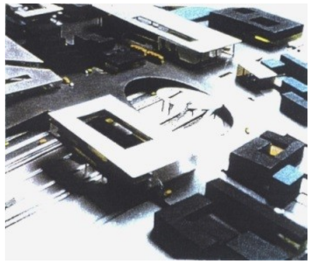
Ihre Ziele und Aktivitäten

Aktives Handeln für den Klimaschutz –
in allen Bereichen und auf allen Ebenen

Die vorrangig in Hohenschönhausen tätige BÜRGERINITIATIVE „BERLINER LUFT“ setzt sich seit langem für eine lebensfreundliche Umwelt ein. Sie engagiert sich im Bereich Mobilität und bringt durch ihre Aktionen die Optimierung des Verkehrsknotenpunktes Hohenschönhausen immer wieder ins Gespräch.
Wir beobachten seit Jahren, dass der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), vor allem durch die Ausdünnung des Regionalbahnverkehrs, zunehmend an Bedeutung in der Region verliert und befürchten eine weitere Reduzierung des schon unzureichenden Service, vor allem am Verkehrsknotenpunkt Hohenschönhausen.

Auch im 30. Jahr nach der Gründung von Hohenschönhausen, wo heute ca. 80.000 Menschen leben, existiert trotz Planung kein Zentrum, aber auch kein regulärer Bahnhof, sondern nur ein sogenannter Haltepunkt. Es gibt auch nur geringe Verknüpfungen der am Ort vorhandenen Verkehrsmittel: Regionalbahnen, S-Bahn, Bus, Tram. Dahinter verbergen sich bis zu sechs

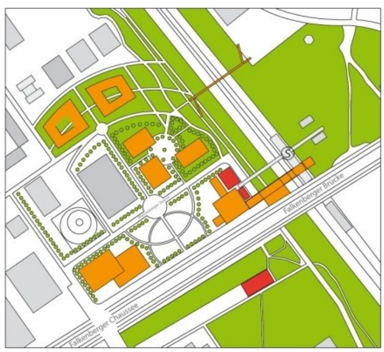
verschiedene Verkehrsträger, die sich kaum untereinander absprechen und wo auch oft die Zuständigkeiten nicht klar geregelt sind.
Das bislang vernachlässigte Bahnhofsumfeld kann nach Ansicht der Bürgerinitiative „Berliner Luft“ zu einem Zentrum Hohenschönhausens entwickelt werden; aus einer öden Brache kann ein lebendiges Zentrum entstehen, bei dem auch die Entwicklungspotenziale für den ÖPNV Beachtung finden.



Zentrumsprojekt Nucleus Hohenschönhausen – Bettina Lück: Diplomarbeit „Entwicklungsstrategien für die Großsiedlung Hohenschönhausen“. TU-Berlin 1998.

Wesentliche Forderungen der Bürgerinitiative „Berliner Luft“ sind:

- stärkere und ressortübergreifende Beachtung des Themas Mobilität bei der Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes des Bezirkes Lichtenberg
- Beachtung des Verkehrsknotenpunktes Hohenschönhausen (Bahnhof) und seiner Entwicklungspotenziale im Klimaschutzkonzept
- Projekt "Mobilitätsberatung" zur Umsetzung des Forderungskatalogs der Bürgerinitiative:
  - besserer Service (Wegeleitsystem) zur Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel
  - mehr und wettergeschützte Fahrkartenautomaten, Toiletten, Bänke, Beleuchtung, Uhr
  - ein Servicegebäude am Bahnhof, u. a. mit Fahrkartenverkauf, Mobilitätsberatung und Service für Anwohner und Besucher
  - mehr Regionalbahnen, u. a. zum Flughafen BER, nach Brandenburg, an die Ostsee, ins Stadtzentrum
  - attraktivere Gestaltung des Bahnhofsumfeldes
  - Bau einer Verbindungsbrücke zwischen S-Bahnhof und Fernbahnhof mit Zugängen zu den Bahnsteigen direkt von den Wohngebieten aus.



Grafik: Artikel in Signal 1/2014

Um auf die Diskrepanz zwischen den Erkenntnissen der Klima- und Mobilitätsforschung und der praktischen Umsetzung in Hohenschönhausen zu

verweisen, führte die Bürgerinitiative „Berliner Luft“ im Jahre 2010 eine Jahreskampagne „ÖPNV und Bürgerfreundlicher Bahnhof Hohenschönhausen“ durch.

Mit Fragebogen- und Unterschriftenaktionen, Spaziergängen um den Verkehrsknotenpunkt herum (u. a. mit Bürgermeisterin, Politikern, Bürgern, zuständiger Verwaltung) sowie einem „Runden-Tisch-Gespräch“ während der Europäischen Mobilitätswoche (mit zuständiger Senatsverwaltung, ÖPNV-Verkehrsträgern, Wissenschaftlern der TU Berlin sowie dem Projektträger des BMU-Förderprogramms zu Mobilitätsmanagement „effizient mobil“ [effizient-mobil.de] wurde auf das Erfordernis einer neuen Mobilitätskultur aufmerksam gemacht. Die erstellte Dokumentation zur Jahresaktion einschließlich des Forderungskatalogs wurde allen Zuständigen im Bezirk und im Land übergeben. Bis zum Wahlkampfbeginn gab es darauf keine Reaktionen, weder aus der Verwaltung, noch von der Politik. Kurz vor der Wahl brachte die SPD dann plötzlich einen Antrag in die BVV ein, so dass es nun einen BVV-Beschluss (DS/2198/VI) gibt, der die Unterstützung zur Umsetzung des Forderungskatalogs, einschließlich eines Projekts Mobilitätsberatung, schriftlich festschreibt.

Es liegt nun an den neu gewählten Politikern, zu beweisen, wie ernst sie es mit diesem Beschluss nehmen, der auch symbolisch für den Umgang mit Bürgerbeteiligung und die Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes Lichtenberg steht. Die Umsetzung des Mobilitätsmanagements bzw. der Mobilitätsberatung ist dringend erforderlich, um im Zeitalter des Klimawandels mehr Menschen zu einem Umsteigen in die „Öffentlichen“ zu bewegen. So stellte Michael Cramer fest,

> *„das Verkehrs-Wachstum (frisst) die Klimaerfolge anderer Sektoren mehr als auf.“*

Die Bürgerinitiative „Berliner Luft“ ruft alle MitbürgerInnen auf, sich gemeinsame für umweltfreundliche Mobilität und den Ausbau des ÖPNV in Hohenschönhausen einzusetzen. Anregungen und Vorschläge sind ebenso willkommen wie eine aktive Mitwirkung in der Bürgerinitiative.

Diese „Bahnhofsaktion“ findet anlässlich zum 30. Jubiläum von Neu-Hohenschönhausen im

September 2015 zur Europäischen Woche der Mobilität statt, zu der wir alle Bürgerinnen und Bürger zum Mitmachen auffordern!
Diese Aktion soll auch der Vorbereitung einer MOBILITÄTSSTATION „UMSTIEG“ am Bahnhof Hohenschönhausen dienen, deren Aufbau im Rahmen der Klimaschutzinitiative der Bundesregierung gefördert werden soll.

Kontakt

Selbsthilfe-Kontaktstelle
Ahrenshooper Straße 5, 13051 Berlin

☏ 030 9621033
🖃 berliner.luft@gmx.net

Vor Ort sind wir jeden 1. Dienstag im Monat von 19:30 – 21:30 Uhr

Ansprechpartnerin: Elke Schuster
☏ 030 9292632; 0179 1921797
🖃 elke.schuster@online.de

Mobilitätsmanagement

- Ein Instrument zur Förderung umwelt- und gesundheitsfreundlicher Mobilität
- Ein Ansatz zur Lösung von Verkehrsproblemen

Jahrzehnte hat sich die Politik bei der kommunalen Verkehrsplanung an der Autogerechten Stadt orientiert, die zu Gesundheitsbeeinträchtigungen, zur Reduzierung öffentlicher Räume und Einschränkungen der Lebensqualität geführt hat.
Im Zeitalter von Klimawandel und endlicher Ressourcen aber auch der Verbesserung der Lebensqualität ist eine Neuorientierung erforderlich.
Dem trägt der bereits im Jahre 2011 erstellte Praxisleitfaden Klimaschutz Rechnung, der neben dem Erfordernis nach Integrierter Stadt- und Verkehrsplanung auch Aktivitäten für die Anwendung des Instrumentes Mobilitätsmanagement (MM) sowie ressortübergreifendes Handeln einfordert. [leitfaden.kommunaler-klimaschutz.de]

Im Gegensatz zum VERKEHRSMANAGEMENT, dessen Ziel es ist, dem motorisierten Individualverkehr einen optimalen Verkehrsfluss zu ermöglichen, setzt MOBILITÄTSMANAGEMENT früher an und zwar an der Verhaltensänderung.
Mobilitätsmanagement hat gemäß Leitfaden Klimaschutz zum Ziel, die individuelle Einstellung und das individuelle Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmer durch Beratung, Information und Organisation zu verändern und darüber den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.

MM basiert lt. ILS Dortmund auf „weichen" Maßnahmen, wie Information, Kommunikation, Organisation von Services sowie Koordination der Aktivitäten verschiedener Partner. „Weiche" Maßnahmen bewirken meist eine Effizienzsteigerung von „harten" Infrastrukturmaßnahmen im städtischen Verkehr (wie neue Straßenbahnlinien, Straßen, Radwege). Diese MM-Maßnahmen erfordern (im Gegensatz zu „harten" Infrastrukturmaßnahmen) keine umfangreichen finanziellen Investitionen und können einen hohen Nutzen-Kosten-Faktor aufweisen. Sie sind preiswerte Alternativen, erfordern aber ausreichendes Personal mit entsprechender Qualifikation als Mobilitätsmanager / Mobilitätsberater.

Da MOBILITÄTSMANAGER und MOBILITÄTSBERATER bisher wenig etabliert, diese aber in großem Umfang erforderlich sind, um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen, ist eine entsprechende Qualifizierungs-/Bildungskampagne erforderlich.
Dabei sollte der Leitfaden „Kommunaler Klimaschutz" als Grundlage sowie die von team red im Auftrag der Deutschen Energie-Agentur (dena)

zum Förderprogramm „effizient mobil“ erarbeitete Handreichung zur Anwendung des Instrumentes MM [mobilitaets-akademie.de] dienen.

UMSTIEG - Mobilitätsstation Hohenschönhausen

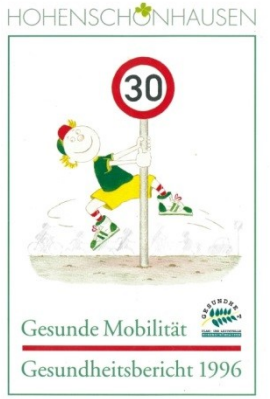
- FAHRKARTENVERKAUF + INFORMATION
- PERSÖNLICHE BERATUNG
  zu allen Fragen der Mobilität
- „BAHNHOFSPATENSCHAFTEN“
  Annahme von Beschwerden, Erarbeitung von Lösungsvorschlägen durch Kontakte zu DB, S-Bahn, BVG, BA, Senat, …
- AUSLEIHE
  von Fahrrädern (auch für Kinder), Rollern, Dreirädern, Lastenrädern, Behindertenfahrrädern, E-Räder, E-Autos, …
  und weitere, auch touristische, Dienstleistungen
- ORGANISATION VON AKTIONEN
  zum UMSTIEG auf den UMWELTVERBUND, den ÖPNV, das Fahrrad, …

Eine kleine Zeitreise

Die Bürgerinitiative „Berliner Luft“ gibt es seit 1994 als Zusammenschluss von engagierten Bürgern, die vor allem im Umwelt- und Verkehrsbereich in Hohenschönhausen aber auch darüber hinaus aktiv sind.
Gründungsanlass der BI waren die damaligen Proteste gegen eine geplante Klärschlamm- und Müllverbrennungsanlage in Hohenschönhausen sowie zur Verhinderung der sogenannten 4. Tangente oder Osttangente.
Schwerpunkt der Arbeit ist seit langem der VERKEHRSKNOTENPUNKT BAHNHOF HOHENSCHÖNHAUSEN. Dieser ist unattraktiv und kundenunfreundlich und entspricht weder den Bedürfnissen von BürgerInnen und potenziellen NutzerInnen noch dringend notwendigen verkehrlichen Erfordernissen.
Seit 1998 – mit Durchführung einer Jahresaktion der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) zur CO_2-Reduzierung in Hohenschönhausen – ist es unser Ziel, diesen im Zusammenhang mit der Zentrumsentwicklung verstärkt in den Blick der Öffentlichkeit zu bringen und im Sinne des Klimaschutzes dringend notwendige Verbesserungen anzuregen. Das geschieht

über unterschiedliche Aktionen: Bahnhofsaktionen, Fragebogenaktionen, Bahnhofsrundgänge und Diskussionsrunden mit Verwaltung, Politikern, fachkompetenten Partnern sowie anderen „Zuständigen".
Die nachfolgende Zusammenstellung gibt einen Überblick unseres bisherigen bürgerschaftlichen Engagements sowie der erreichten Ergebnisse.

1994
Gründung als Bürgerinitiative gegen die geplante Klärschlamm- und Müllverbrennungsanlage sowie zur Verhinderung der sogenannten 4. Tangente/Osttangente.



1996/1997
Zusammenarbeit mit der Plan- und Leitstelle Gesundheit Hohenschönhausen bei durchgeführten Jahreskampagnen / Aktionen:

- Verkehrsbefragungen und Verkehrsbeobachtungswoche
- Verkehrshearings „Gesunde Mobilität", Erarbeitung von Leitlinien
- Gesundheitsbericht des Bezirksamtes Hohenschönhausen

1997
Organisation einer öffentlichkeitswirksamen Aktion anlässlich der Gesundheitskonferenz „Gesunde Mobilität". Thema „Verkehrstote in Hohenschönhausen": Stuhlaktion auf der Falkenberger Chaussee.

1998
Mitarbeit in der AG Stadtplanung und Frauen.

1998
Mitarbeit innerhalb des „Energietisch“ Hohenschönhausen, Klimaschutz-Projekt der DBU: initiiert vom Umweltamt, moderiert vom Institut für Organisationskommunikation (IFOK) und Deutschen Institut für Urbanistik (DIFU). Ergebnisse: Erstellung eines Forderungskatalogs, Kooperationen mit ÖPNV-Verkehrsträgern.

Juni 1998
Aktionstag „Bürgerfreundlicher Bahnhof Hohenschönhausen“ mit Befragungen und Aufstellung eines Forderungskatalogs zur Verbesserung der Nutzungsbedingungen und Attraktivität des Verkehrsknotens, der jährlich fortgeschrieben wurde.

Entwicklung eines Projektkonzeptes „Mobilitätsbüro Hohenschönhausen“, Anerkennung als Leitprojekt Nr. 10 der Berliner Agenda 21.
Organisation von Workshops mit Verkehrspolitikern des Landes.
Organisation von Weiterbildungsveranstaltungen, von Ausstellungen und Diskussionsrunden, Workshops zur Verkehrssicherheit.
Aktion zum fahrrad- und fußgängerunfreundlichen Umbau der Gehrenseebrücke.
Zuarbeit zum Radwegekonzept Hohenschönhausen.

Mitarbeit bei Wohnumfeldverbesserungen Hohenschönhausen, erstmalig Forderung nach separater Fuß- und Radwegbrücke, Zuarbeit an das Sozialpädagogische Institut Berlin (SPI).
Aktionen zum Abriss der Investruine Pablo-Picasso-Str.

2003
Projektantrag „Mobilitätsbüro Hohenschönhausen“ an das Bezirkliche Beschäftigungsbündnis (BBB); abgelehnt.

2005
Organisation von Rundgängen am Verkehrsknoten Hohenschönhausen mit „Zuständigen“ und BürgerInnen.

2006
Bahnhofsaktion mit VCD, DB, ODEG, BVG, S-Bahn im Rahmen der Bezirks-Initiative „Besser leben“, u. a. Fahrzeugtaufe der ODEG: „LICHTENBERG“.
Übergabe eines erarbeiteten Fahrplans für alle Verkehrsmittel.

2008
Mitarbeit am EU-Projekt „Nachhaltigkeitsmanagement, -check“.

2009
Initiierung und Organisation der Frauenwoche, „Frauen sorgen für gutes Klima“ mit Rund-Tisch-Gespräch mit Stadträtinnen.
Vorschläge an den Stadtrat Stadtentwicklung Hr. Geisel.

Mai 2010
Organisation eines Markts der Möglichkeiten in der Kiezspinne in Kooperation mit der Umweltkontaktstelle zum Thema: „Gesund und umweltfreundlich unterwegs – wir schaffen gutes Klima“.

2010
Jahresaktion Umwelt- und gesundheitsfreundliche Mobilität am Verkehrsknoten HSH mit Rundgängen, Fragebogenaktionen, Runder Tisch zur „EU- Woche der Mobilität“, mit team red, DB, BVG, Senat Stadtentwicklung, TU Berlin, Bezirksamt Pankow.

Diverse Vorschläge und Schreiben an Landes-Zuständige: Senator / Senatsbaudirektorin zur Bahnhofs- und Umfeldentwicklung.

2011

Beteiligung an Bezirks-Fachforen zum Thema Klimaschutz.

BVV-Beschluss zur DS 2198 / VI „Umsetzung Gesamt-Forderungskatalog zur Verbesserung der Situation am Verkehrsknotenpunkt S- und Regional-Bahnhof Berlin-Hohenschönhausen und Unterstützung Projekt „Mobilitätsbüro“, Einreichung durch die SPD.

Antrag Projekt Bürgerarbeit durch den Verein VaV, in Berlin genehmigt, in Köln abgelehnt wegen angeblicher „Wettbewerbsverzerrung“.

Schreiben an den BVV-Ausschuss ökologische Stadtentwicklung: Umgestaltung Verkehrsknoten als IBA-Projekt (Internationale Bauausstellung), keine Reaktion!

Schreiben an Senatsbaudirektorin: vermittelt Treffen mit IBA-Verantwortlichen, der Unterstützung zusichert.

2012

Aktionen zur Umgestaltung des Prerower Platzes.

„Bahnhof Hohenschönhausen: Anbindung und städtebauliche Integration“, Machbarkeitsstudie Agentur Bahnstadt, Treffen mit Hr. Neumann und Vereinbarung zur Zusammenarbeit.

März 2012

Vor-Ort-Gespräch mit Hr. Buchner, S-Bahn GmbH, Thema: Verbesserung Umfeld des S-Bahnhofes.

Oktober 2013

Vor-Ort-Gespräch mit Hr. Malter, DB Station & Service, Thema: Verbesserung Umfeld des RE-Bahnhofs: Aufzugserneuerung! Zuarbeit Wegeleitsystem.

2012-2014
Gespräche mit Stadtrat Wirtschaft Dr. Prüfer, BBB-Beauftragte Frau Schmidt, Stadtrat Stadtentwicklung Nünthel, team red, agens e. V., agentur Bahnstadt, SPD, Klimaschutzbeauftragter Fr. Schindler, UW-Büro, Mobilitätsrat. Teilnahme am Workshop Mobilitätskonzept, Zuarbeiten.

Bürgerinitiative Berliner Luft

Fußgängerbrücke am Bahnhof Hohenschönhausen bauen!

kommen an Fußgängern

2014
Artikel im SIGNAL 1/2014: „Fußgängerbrücke am Bahnhof Hohenschönhausen bauen!“ Eine separate Fuß- und Radwegbrücke wäre ökologisch sinnvoll und würde die beiden Kieze sinnvoll verbinden, die derzeit geografisch getrennt sind.

Bürgerinitiative Berliner Luft

Bessere Lebensqualität durch Mobilitätsmanagement

Wo bleiben die Mobilitätszentralen beim Berliner Klimaschutz?

Jahrzehntelang hat sich die Politik bei der das Mobilitätsmanagement sowie die Ein- Maßnahmen wie Kommunikation, Informa-

2015
Artikel im SIGNAL 2/2015: „Bessere Lebensqualität durch Mobilitätsmanagement. Wo bleiben die Mobilitätszentralen beim Berliner Klimaschutz?“

2015
The last 30 Years – and what is next? Modell von Studenten der Columbia University New York mit hinzugefügtem UMSTIEG.

September 2015
30 Jahre HSH / 30 Jahre Bahnhof Hohenschönhausen. Vorbereitung einer Bahnhofsaktion zur EU-Woche der Mobilität.

Abkürzungen

ABOAG	Allgemeine Berliner Omnibus-Actien-Gesellschaft
AEG	Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft
BAE	Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft
BAR	Berliner Außenring
BCS	Berlin-Charlottenburger Straßenbahn
BESTAG	Berliner Elektrische Straßenbahnen Aktien-Gesellschaft
BO	Berliner Ostbahnen
BPfE	Berliner Pferde-Eisenbahn
BSBG	Berliner Straßenbahn-Betriebs-GmbH
BStE	Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft
BVB	VEB Kombinat Berliner Verkehrsbetriebe
BVG	Berliner Verkehrs-Aktien-Gesellschaft
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe (Anstalt des öffentlichen Rechts)
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe (Eigenbetrieb von Berlin)
DB	Deutsche Bundesbahn (Staatsbahn der BRD)
DB	Deutsche Bahn AG
DBU	Deutsche Bundesstiftung Umwelt
DR	Deutsche Reichsbahn (staatliches deutsches Eisenbahnunternehmen)
DR	Deutsche Reichsbahn (Staatsbahn der DDR)
DRG	Deutsche Reichsbahngesellschaft
EMB	Einmannbetrieb
FIB	Fahrgastinitiative Berlin
Flb	Flachbahn der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen
GAR	Güteraußenring
GBPfE	Große Berliner Pferde-Eisenbahn A.G.
GBS	Große Berliner Straßenbahn A.G.
GVE	Gesellschaft für Verkehrspolitik und Eisenbahnwesen e. V.
GWB	Straßenbahn der Gemeinde Steglitz (Grunewaldbahn)
IGEB	Interessengemeinschaft Eisenbahn, Nahverkehr und Fahrgastbelange Berlin e. V.

K.M.E.	Königliche Direktion der Militär-Eisenbahn
K.P.St.E.	Königlich Preußische Staatseisenbahnen
MHE	Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft
NAR	Nördlicher Berliner Außenring
NBPf	Neue Berliner Pferdebahn
NBPfG	Neue Berliner Pferdebahn-Gesellschaft
NBSNO	Neue Berliner Straßenbahn Nordost A.G.
NEB	Niederbarnimer Eisenbahn AG
NME	Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft
NöBV	Nordöstliche Berliner Vorortbahn AG
ODEG	Ostdeutsche Eisenbahn GmbH
ÖPNV	öffentlicher Personen-Nahverkehr
Pkm	Personenkilometer
P.St.B.	Preußische Staatsbahn
RBD	Reichsbahndirektion (auch: Rbd)
SBV	Südliche Berliner Vorortbahn
SGU	Schmöckwitz-Grünauer Uferbahn
SpN	Elektrische Straßenbahn Spandau–Nonnendamm
SpS	Spandauer Straßenbahn
SSB	Straßenbahnen der Stadt Berlin (auch Städtische Straßenbahnen in Berlin)
SSC	Städtische Straßenbahn Cöpenick
TKB	Teltower Kreisbahnen
UEG	Union Elektrizitäts-Gesellschaft
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VCD	Verkehrsclub Deutschland e. V.
VnK	Verbindung nach Kaulsdorf
WBV	Westliche Berliner Vorortbahn

Quellenverzeichnis

- Archive
  - Bürgerinitiative Berliner Luft
  - Förderverein Schloß Hohenschönhausen e. V.
  - Heimatmuseum Lichtenberg
  - Seidel-Dreffke
  - Verlag Neues Deutschland
- Printmedien
  - Arbeitskreis Berliner Nahverkehr e. V. (Hrsg.). Berliner Verkehrsblätter. Informationsschrift des Arbeitskreises Berliner Nahverkehr. Berlin div. Ausgaben
  - BALL e. V. in Zusammenarbeit mit Förderverein Schloß Hohenschönhausen e. V. (Hrsg.): Hohenschönhausen neu gesehen. Eine Anleitung zum Selbsterleben. Berlin 2014
  - Berliner Fahrgastverband IGEB e. V. (Hrsg.): Strecke ohne Ende. Die Berliner Ringbahn. [= Signal-Sonderausgabe] GVE, Berlin 1993
  - Berliner S-Bahn-Museum (Hrsg.): Strecke ohne Ende. Die Berliner Ringbahn. Verlag GVE, Berlin 2002
  - Bley, Peter: Berliner S-Bahn. Alba, Düsseldorf 1985
  - Förderverein Schloß Hohenschönhausen e. V. (Hrsg.): Hohenschönhausen Gestern und Heute. Ein Dorf, ein Bezirk, ein Ortsteil. Berlin 2012
  - Gottwald, Alfred: Das Berliner U- und S-Bahnnetz. Eine Geschichte in Streckenplänen. Argon Verlag, Berlin 1994
  - Interessengemeinschaft Eisenbahn und Nahverkehr Berlin (IGEB) e. V. (Hrsg.): Nord-Süd-Bahn. Vom Geistertunnel zur City-S-Bahn. [= Signal-Sonderausgabe] GVE, Berlin 1992
  - Kuhlmann, Bernd: Der Berliner Außenring. Verlag Kenning, Nordhorn 1997
  - PRO BAHN e. V. Landesverband Berlin (Hrsg.): S-Bahn ins Havelland. [= Signal-Sonderausgabe] GVE, Berlin 1993
  - S-Bahn Berlin GmbH (Hrsg.): Berliner S-Bahn. 70 Jahre Hauptwerkstatt Schöneweide. Verlag GVE, Berlin 1997
  - Schmiedeke, Carl W.: Der Wagenpark der Berliner S-Bahn. Lokrundschau Verlag, Gülzow 1997
  - Verkehrsgeschichtliche Blätter, Redaktion (Hrsg.): Verkehrsgeschichtliche Blätter. Verlag GVE, Berlin div. Ausgaben

- Websites und Blogs
  - arge-iavm.blogspot.de/2015/07/kleine-verkehrsgeschichte.html
  - berlin.de/ba-lichtenberg/ueber-den-bezirk/ortsteile
  - berliner-bahnen.de
  - berliner-verkehrsseiten.de
  - unternehmen.bvg.de/de/Unternehmen/Profil/Geschichte
  - dvn-berlin.de
  - hisb.de
  - platten-art-en.blogspot.de
  - stillgelegte-s-bahn.de
  - vbb.de
- Wikimedia: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:
- Wikipedia: https://de.wikipedia.org/wiki/
  - Allgemeine_Berliner_Omnibus_AG
  - Alter_Ostbahnhof_Berlin
  - Bahnhof_Berlin-Hohensch%C3%B6nhausen
  - Bahnhof_Berlin_Springpfuhl
  - Bahnstrecke_Berlin%E2%80%93Szczecin
  - Berlin_G%C3%B6rlitzer_Bahnhof
  - Berlin_Ostbahnhof
  - Berlin-G%C3%B6rlitzer_Eisenbahn-Gesellschaft
  - Berlin-Neu-Hohensch%C3%B6nhausen
  - Berlin-Stettiner_Eisenbahn-Gesellschaft
  - Berliner_Außenring
  - Berliner_Elektrische_Stra%C3%9Fenbahnen
  - Berliner_Ostbahnen
  - Berliner_Stadtbahn
  - Berliner_Verkehrsbetriebe
  - Bezirk_Hohensch%C3%B6nhausen
  - Busverkehr_in_Berlin
  - Continentale_Gesellschaft_f%C3%BCr_elektrische_ Unternehmungen
  - DB_Regio
  - Deutsche_Bundesbahn
  - Deutsche_Reichsbahn_(1920%E2%80%931945)
  - Deutsche_Reichsbahn_(1945%E2%80%931993)
  - Doppeldeckerbus
  - Fahrpost
  - Falkenberger_Chaussee
  - Flachbahn_(Berlin)

- Geschichte_der_Berliner_S-Bahn
- Geschichte_der_Stra%C3%9Fenbahn_in_Berlin
- Gro%C3%9F-Berlin
- Hochbahngesellschaft
- Kutsche
- Neue_Berliner_Pferdebahn
- Niederschlesisch-M%C3%A4rkische_Eisenbahn
- Omnibus
- Ostdeutsche_Eisenbahn
- %C3%96ffentlicher_Personennahverkehr
- Pferdeomnibus
- Postkutsche
- Postreiter
- Preu%C3%9Fische_Ostbahn
- Preu%C3%9Fische_Staatseisenbahnen
- S-Bahn_Berlin
- S-Bahn_Berlin_GmbH
- Simon_Kremser
- Stra%C3%9Fenbahn_Berlin
- Stra%C3%9Fenbahn_Berlin%E2%80%93Hohensch%C3%B6nhausen
- Stra%C3%9Fenbahnen_der_Stadt_Berlin
- U-Bahn_Berlin
- Verband_Gro%C3%9F-Berlin
- Verkehrsverbund_Berlin-Brandenburg
- VnK-Strecke
- Wannseebahn

Produktionen der Arge-IAVM:

DVD:
Und ER ist nur vorbeigefahren – am Mühlenradbrunnen im Mühlengrund

Ein Film über die Geschichte des Mühlengrundes und seines Brunnen vom Künstler Achim Kühn

Länge: 32:30

DVD:
Oktoberklub

Der Auftritt des vietnamesischen Tanz- und Gesangsensembles Oktoberklub beim Kiezfest Ostseeviertel

Länge: 19:31

DVD:
Transanders in der Platte
Queere Lebenswelten in Hohenschönhausen

Ein Aufklärungsfilm über Transgender in Hohenschönhausen / Lichtenberg

Länge: 70:33