

Berliner S-Bahn-Museum gegründet

aus SIGNAL 03/1989 (März 1989), Seite 18 (Artikel-Nr: 10001099)
BSVV

Am 2. Februar 1989 hat der Berliner Schienenverkehrs-Verband das S-Bahn-Museum gegründet. Auf den ersten Blick mag dies - angesichts der Existenz des Berliner Museums für Verkehr und Technik (MVT) - überflüssig scheinen, da man eine Konkurrenz vermuten könnte. Entsprechende Kommentare hat es bereits gegeben. Doch Berlin braucht ein S-Bahn-Museum, daß sich von der hergebrachten Art der Museumsorganisation unterscheidet. In einem (gespräch mit dem MVT konnte festgestellt werden, daß es gemeinsame Ziele und Möglichkeiten zu einer Ergänzung gibt.

Die S-Bahn ist als Teil der Eisenbahn eng verknüpft mit der stürmischen Entwicklung Berlins im 19. Jahrhundert zu einer der wichtigsten Industriemetropolen Europas. Seit der Stilllegung wesentlicher Strecken des S-Bahn-Netzes in Berlin (West) im September 1980 ist vieles unwiederbringlich zerstört worden. Die - notwendige - Modernisierung nach der Übernahme durch die BVG führte und führt zwangsläufig zum Verlust des besonderen Charakters, den die Berliner S-Bahn nach dem Krieg hatte.

Im großen Kreis der an der Entwicklung der S-Bahn interessierten Bürger bzw. Sammler von historischen und zeitgeschichtlichen Objekten aus dem S-Bahn-Bereich erwuchs deshalb der Wunsch zum Aufbau eines S-Bahn-Museums. Hintergrund waren folgende Überlegungen: Anders als das MVT, das die S-Bahn in den Gesamtzusammenhang der Entwicklung des Verkehrs einordnen und damit eine übergeordnete Aufgabe erfüllen soll, könnte sich das geplante S-Bahn-Museum speziell mit allen Aspekten der Geschichte der S-Bahn beschäftigen. Dies beinhaltet auch die gesellschaftliche und politische Dimension des Verkehrsmittels S-Bahn, Bereiche in denen ein staatliches Museum schon vom Auftrage her Grenzen hat. Da andererseits viele Aufgaben, sei es aus thematischen, räumlichen oder auch finanziellen Gründen vom S-Bahn-Museum nicht geleistet werden können, besteht die Möglichkeit einer gegenseitigen Ergänzung, d.h, auch Zusammenarbeit. Über diese grundsätzliche Frage konnte bereits Einigkeit erzielt werden.

Neben einer Chronik der S-Bahn, festgemacht an wichtigen Terminen bzw. Ereignissen wie der «großen Elektrisierung», der Nachkriegssituation, dem August 1961, den Stilllegungen 1980 in Berlin (West) und den Ausbauten in Berlin (Ost) und schließlich der Übergabe in Berlin (West) von der DR an die BVG 1984, sollen ausgewählte Themen behandelt werden. Hierzu gehören u.a. die technische Entwicklung von Strecken und Wagenpark, die Arbeitsbedingungen bei der Bahn, die Bahnhöfe und der Status der S-Bahn nach 1945. Die wesentlichen Ausstellungsstücke werden aus den Beständen der Berliner Sammler kommen, die auch aktiv am Aufbau des Museums mitarbeiten, die seine Gestaltung mitbestimmen und die Gelegenheit zu eigenen Ausstellungen erhalten sollen. Geeignete (private) Organisationsformen hierfür finden sich in Vorbereitung. Diese Form des Museums ermöglicht es auch, neben der Vielfalt der Objekte auch Unterschiede in den Standpunkten zu bestimmten Ereignissen und Problemen aufzuzeigen. Es ist vorgesehen, der geplanten Einrichtungen neben dem musealen Charakter auch einen aktuellen Rahmen zu geben



Die Pläne für die Reaktivierung der Ringbahn sind bei den zuständigen Verwaltungen, dem Senator für Bau- und Wohnungswesen, dem Senator für Verkehr und Betriebe und der BVG, bereits seit einiger Zeit in Arbeit. Eine wesentliche Aufgabe bei der Wiederinbetriebnahme des Nordringes wird der Umbau des Bf.s Gesundbrunnen sein, um hier die Umsteigemöglichkeiten zwischen den S-Bahn-Linien sowie zur U-Bahn-Linie 8 deutlich zu verbessern und die Einführung der Nordbahn in den Ring zu ermöglichen. Zumindest in Teilen der Verwaltung besteht allerdings die Absicht, die vorhandene Substanz weitgehend zu beseitigen. Dies gilt auch für das wertvolle Empfangsgebäude der Ringbahn an der Badstraßen-Brücke. Es ist das letzte in seiner Substanz noch erhaltene Stück der Bahnhofsanlage aus der Umbauphase von 1895-97. Das eigentliche Empfangsgebäude an der Kleinen Behmstraße ist weitgehend ein Neubau der Nachkriegszeit. Da trotz der geplanten Verlegung der beiden S-Bahnsteige zur Verbesserung des Umsteigens zur U-Bahn beide Empfangsgebäude und der «Gewächshausausgang» (dieser zumindest in einer Rekonstruktion) erhalten werden könnten, wäre ein Abriss gedankenloser Umgang mit der Geschichte, der nicht durch «Sachzwänge» baulicher oder betrieblicher Art zu rechtfertigen wäre. Statt den erhaltenswerten Ausgang zu zerstören, sollte lieber der Ausgang zur «Millionenbrücke» (Swinemünder Straße) wiederhergestellt werden. (Foto: M. Lange)

und über Entwicklungen und Probleme des Nahverkehrs in Berlin oder auch in anderen Städten zu informieren. Das Museum könnte - in Abstimmung mit dem Fahrgastzentrum - zum aktiven Forum für Diskussionen über die weitere Zukunft des ÖPNV werden.

Um diese Ziele zu verwirklichen, ist eine Zusammenarbeit mit allen bisher auf dem Sektor des Verkehrs in Berlin tätigen Verwaltungen, Institutionen, Vereinen und Initiativen beabsichtigt. Sobald konkretere Planungen vorliegen, werden sie im SIGNAL vorgestellt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001099>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten