

■ Nahverkehr

Zeitpunkte - Zeitzeugen (Teil 1)

aus SIGNAL 05/1999 (August 1999), Seite 14-17 (Artikel-Nr. 10001789)
Berliner S-Bahn-Museum

Aufschlußreiche Themenabende zur S-Bahn-Geschichte

75 Jahre S-Bahn. Grund genug, die »jüngere" Vergangenheit zu beleuchten, wobei diese im hier gefaßten Zeitrahmen ja zwei Drittel ausmacht: S-Bahn im Kalten Krieg mit der Zäsur Mauerbau, Eisenbahnerstreik und Kampf um die S-Bahn, Übernahme des Betriebs im Westen durch die BVG, Mauerfall und Zusammenwachsen der beiden Teilnetze. Darüber diskutierten Zeitzeugen - Eisenbahner, Politiker und engagierte Fahrgäste - an vier Freitagabenden im Juni.

Ort: S-Bahn-Museum in Griebnitzsee. Volles Haus und lebhaft interessiertes Publikum. Hier sei nur ein knapper Zusammenschritt ohne protokollarischen Anspruch wiedergegeben. Dabei bleibt der vierte Abend zunächst außen vor, denn auf die dramatischen Ereignisse im Herbst 1989 - die sich in Kürze zum zehnten Mal jähren - wird SIGNAL noch gesondert eingehen.

Kalter Krieg...

Berlin-Blockade, Chruschtschow-Ultimatum, Frontstadtklima: Selbst in den frostigsten Perioden des Kalten Krieges verklammerte die S-Bahn bis 1961 beide Teile Berlins, rollten die gelb-roten Züge über alle Sektorengrenzen. Dabei bildete nicht bloß das Netz eine Einheit, sondern auch die Betriebsführung blieb in einer Hand - anders als bei den übrigen Versorgungsbetrieben in der Stadt, die inclusive der BVG schon 1949 verwaltungsmäßig getrennt worden waren.

Rückgriff ins Jahr 1945: Noch auf der Potsdamer Konferenz gingen die dort vertretenen Regierungen der USA, Großbritanniens und der UdSSR von einem einheitlichen Verkehrswesen in Deutschland aus. Mit Befehl Nummer 8, wirksam zum 1. September 1945, übergab die Sowjetische Militäradministration (SMAD) die Verantwortung für den Eisenbahnbetrieb in der sowjetischen Besatzungszone deutschen Behörden, mithin der Deutschen Reichsbahn (DR). Schon aus praktischen Gründen akzeptierten die West-Alliierten diesen Befehl auch in ihren Berliner Sektoren - ohne deshalb auf ihre Hoheits- und Eigentumsrechte zu verzichten. Schließlich war das Eisenbahnvermögen beschlagnahmt. Die östliche Seite reklamierte diese Rechte dann trotzdem für sich.

S-Bahn-Historiker Manuel Jacob erinnert daran, daß »Der Tagesspiegel" bereits 1949 die Frage aufwarf, ob man die S-Bahn im Westteil der Stadt nicht unter Westregie stellen könnte. Seit der Blockade 1948/49 ordneten sie viele West-Berliner dem »feindlichen Osten" zu, ihre Beschäftigten waren zunehmend Anfechtungen ausgesetzt. Existentiell bedrohlich wurde die Lage der in den Westsektoren wohnhaften Eisenbahner, nachdem die West-Alliierten dort im März 1949 die Deutsche Mark (West) zum alleinigen Zahlungsmittel erklärt hatten. Die Reichsbahn zahlte die Löhne weiter in Ostwährung aus, Forderungen nach Westgeld-Entlohnung erfüllte sie nicht.



Am dritten Abend Die S-Bahn kommt zur BVG. Mit dabei (v.l.n.r.) Udo Dittfurth, Joachim Gewiss, Dietrich Hinkefuß, Edmund Wronski, Joachim Meissner, Gerhard Curth. (Foto: F. Böhnke)



IGEB-Protest am 23. Juni 1986 vor dem S-Bahnhof Lichterfelde West. (Foto: Wolfram Däumel)



1980 stillgelegt, inzwischen vergessen: Der Bahnhof Siemensstadt-Fürstenbrunn zwischen Jungfernheide und Spandau. (Foto: IGEB-Archiv)



(Foto: IGEB-Archiv)

Daraufhin kam es ab 21. Mai 1949 zum Eisenbahnerstreik. Initiiert wurde er natürlich nicht vom FDGB, sondern von der als Opposition gegründeten »Unabhängigen Gewerkschaftsorganisation" (UGO). SED und FDGB bezeichneten den Streik als »UGO-Putsch" - ein Reizwort, das auch während der Diskussion im S-Bahn-Museum fällt.

Sind die Eisenbahner tatsächlich so streikbereit gewesen, wie sich aus der im Mai 1949 von der UGO durchgeführten Urabstimmung schlußfolgern läßt? Heinz Penzin, 40 Jahre lang im Betriebs- und Verkehrsdienst der Bahn, weiß anderes zu berichten. Er sagt, daß zumindest in ihm bekannten Dienststellen nur wenige streiken wollten. In Neukölln beispielsweise seien Eisenbahner von Betriebsfremden regelrecht von ihren Arbeitsplätzen weggezerrt worden.

Ob nun von »Putschisten" gesteuert oder von einer »legalen Gewerkschaft" organisiert, bleibt strittig - jedenfalls legte der Streik den Eisenbahnverkehr in West-Berlin bis zum 28. Juni 1949 weitgehend lahm. Als erstes normalisierte sich wieder der S-Bahn-Betrieb. (Anm. d. Red.: Die DR verpflichtete sich zur Zahlung von 60 Prozent des Lohnes in Westgeld, darüberhinausgehende Beträge tauschte eine vom westlichen Magistrat, später Senat, eingerichtete Lohnausgleichskasse 1 : 1 um, erst ab Dezember 1964 bekamen die West-Berliner Reichsbahn-Beschäftigten den Verdienst voll in Westgeld).

Was heißt eigentlich »normal"? Gewiß, die Züge fuhrten grenzüberschreitend, auf Kontrollbahnhöfen um Berlin wurden die Reisenden gefilzt, ebenso während der Fahrt auf grenznahen Streckenabschnitten in Ost-Berlin. Lückenlos konnten die Kontrollen indessen nicht sein, zumal bereits vorbereitete Kontrollbahnsteige an der innerstädtischen Sektorengrenze nicht in Betrieb gingen. Manuel Jacob weist darauf hin, daß es gleichwohl schon in den frühen fünfziger Jahren Bestrebungen gab, das Netz zu trennen - denen sich S-Bahn-Chef Friedrich Kittlaus (parteilos und in West-Berlin wohnhaft) jedoch widersetzte. Selbst nach wochenlanger Unterbrechung der Zugläufe im Gefolge des 17 Juni 1953 kam der durchgehende Verkehr wieder in Gang. Allerdings hatte die DR schon am 25. Februar 1953 den Fernbahnsteig B des Bahnhofs Friedrichstraße dauerhaft für die S-Bahn in Betrieb genommen und damit eine der Voraussetzungen für die Netztrennung geschaffen.

...und Mauerbau

Nur 20 Pfennige kostete die S-Bahn-Fahrt zwischen den Welten, für Hunderttausende eine Fahrt westwärts ohne Rückkehr. Daß die DDR etwas gegen den anschwellenden Flüchtlingsstrom unternehmen mußte, war klar. Am 13. August 1961 kam der Radikalschnitt.

Heinz Penzin, damals Brigadeleiter auf dem Rangierbahnhof Grunewald, weilte am Abend des 12. August auf einem Empfang in der sowjetischen Botschaft. Penzins Erinnerung nach übergab der Oberbefehlshaber der sowjetischen Streitkräfte, Marschall Konjew, gegen 22.30 Uhr Briefe an die westlichen Stadtkommandanten. Darin informierte die UdSSR wohl, wie auch immer genau formuliert, über die bevorstehende Grenzschießung.

Ebenfalls am späten Abend des 12. August erhielten die Fahrdienstleiter der S-Bahn

um Mitternacht zu öffnende Umschläge. Inhalt: der Befehl des Ministers für Verkehrswesen, Erwin Kramer, keine Züge mehr nach West-Berlin abzufertigen. Ab wann genau der Verkehr zu unterbrechen war, dürfte von den örtlichen Gegebenheiten abhängig gewesen sein. Jedenfalls stimmen die Zeitzeugen darin überein, daß auch die S-Bahn-Leitung nicht vorab unterrichtet war, selbst Friedrich Kittlaus nicht!

Manfred Lauchardt, 1961 Mitarbeiter der S-Bahn-Verwaltung und später Leiter des zentralen Bahnstrom-Schaltwerkes Markgrafendamm, berichtet, daß die S-Bahn ab 14. August »armeestabsmäßig« geführt worden ist. »Der Betrieb mußte ja laufen, vor allem im Berufsverkehr.« Dabei standen nun nicht etwa Generale an der Spitze, nach wie vor waren es Friedrich Kittlaus und sein Stellvertreter Dr. Günter Götz. Binnen weniger Tage gelang es, Betrieb und Verkehr der neuen Situation anzupassen, die S-Bahn funktionierte in beiden Teilnetzen bald erstaunlich problemlos. Strecken und Stromschienen wurden zwar gekappt, der Bahnstrom kam aber auch für die Weststrecken weiterhin aus dem Osten.

Problemlos? - Nun ja, das muß relativiert werden, zum Beispiel für den Nord-Süd-Tunnel. Kaum jemand, der die unterirdischen »Geisterbahnhöfe« durchfuhr, wird wohl befürchtet haben, in eine Feuerhölle zu geraten. Was wäre dort eigentlich im Brandfall geschehen? Dazu Hagen Koch, der Mann, der für Erich Honecker die Grenze kartographierte: »Die DDR sah in der Tunnelstrecke einen möglichen Fluchtweg, aber auch einen Angriffsweg für feindliche Truppen aus dem Westen!« Folglich sei er stark überwacht worden, aber deshalb sei jederzeit eine Rettung möglich gewesen. Bahnstromexperte Manfred Lauchardt ist anderer Ansicht: Wenn sich ein Brand rasch ausgebreitet hätte, »wäre da keiner mehr rausgekommen«, schon gar nicht durch von unten nicht zu öffnende, von oben mit Stahlplatten gedeckelte (zugeschweißte?) Notausstiege. Das Risiko eines Brandes schätzt Lauchardt als hoch ein, jahrzehntelang habe sich schließlich auf den Kabeln der Bremsstaub abgelagert.

Problemlos? - Nach Kappung der durchgehenden Strecken mußten Bewohner Ost-Berlins und der an West-Berlin angrenzenden Gebiete zeitraubende Umwege mit »Sputnik«-Zügen über den Außenring in Kauf nehmen. Das Inselnetz innerhalb West-Berlins ergab zwar durchaus noch einen verkehrlichen Sinn, aber dort richtete sich gegen die S-Bahn nun die Wut über den Mauerbau. Daß SPD und Gewerkschaften sich diese Stimmungslage zunutze machten, räumt Walter Sickert - langjähriger West-Berliner DGB-Chef - heute freimütig ein: »Niemand hat natürlich geglaubt, mit dem S-Bahn-Boykott die DDR in die Knie zu zwingen. Aber er diente als Ventil für den Volkszorn gegen das kommunistische Regime.«

Kampf um die S-Bahn

Der Boykott, noch mehr die Boykottmentalität, wirkte Jahrzehnte. Senatsplaner ignorierten die »ostzonalen Reichsbahn«. Die Konkurrenzlinien der U-Bahn zeugen noch heute davon. Trotzdem ließen sich Zehntausende West-Berliner nicht davon abhalten, die gelb-roten Züge weiterhin Tag für Tag zu benutzen.

Zu den Stammkunden zählt Gerhard J. Curth, obwohl ihm das beruflichen Ärger eintrug. 1975 hatte er, damals in der Berliner Verwaltung beschäftigt, eine wichtige Sitzung versäumt. Sein Vorgesetzter fragte nach dem Grund. Curth: »Weil die S-Bahn verspätet war«. Daraufhin erklärte sein Vorgesetzter, als Berliner Beamter dürfe man

nicht S-Bahn fahren und fertigte einen Aktenvermerk. Später engagierte sich Curth in der Fahrgastinitiative Berlin. Diese forderte schon ab 1979, die S-Bahn ins West-Berliner Nahverkehrssystem zu integrieren - »das war fast wie ein Aufruf zur Revolution!"

Die DDR wollte sich des Problems der S-Bahn im Westen unterdessen entledigen. Nachdem der Senat abgelehnt hatte, das Defizit auszugleichen, bot die Reichsbahn 1976 an, die S-Bahn zu verpachten. Schon allein deshalb, weil die DR gar nicht Eigentümerin sei, wies der Senat das Angebot zurück. Bei der DR, bis hinauf in die Führungsebene, herrschte darüber durchaus nicht nur Traurigkeit. Dr. Wolf-Eckehart Matthaeus, ab 1978 Fachabteilungsleiter Betrieb, gibt zu, daß er sich gefreut hat: »Undenkbar, daß die S-Bahn an irgendeine andere Institution verpachtet würde! Schließlich war sie ja eine Eisenbahn." Im übrigen habe es in der Politischen Verwaltung auch die Ansicht gegeben, in die S-Bahn als DDR-Betrieb im Westen müsse man eben Geld stecken. Von dem Pacht-Angebot erfuhr Dr. Matthaeus aus der Zeitung, vom Ausbruch des Eisenbahnerstreiks am 16. September 1980 aus dem RIAS - noch ehe ihn S-Bahn-Chef Dr. Götz konkret über die »Arbeitsniederlegungen in West-Berlin" informierte. Schon 1979/80 hatten Entlassungen, unter anderem im Ausbesserungswerk Tempelhof, für Unmut gesorgt. Ein wesentlicher Streikgrund waren dann geplante Einschränkungen des S-Bahn-Verkehrs (zum Beispiel Betriebsschluß um 21 Uhr) und die damit verbundenen Lohneinbußen. Denn nun drohten die bisher fest einkalkulierten Überstundenlöhne wegzufallen.

Am 17. und 18. September gelang es noch, die Dienstposten mit so vielen Arbeitswilligen zu besetzen, daß die S-Bahn von etwa 10 bis 18 Uhr weitgehend fahrplanmäßig verkehren konnte. »Danach stand sie", wie sich Dr. Matthaeus erinnert. Seiner Ansicht nach haben die Streikenden am 20. September »einen strategischen Fehler" begangen: Sie besetzten ein für den Fernverkehr zuständiges Stellwerk am Bahnhof Zoo - nun griffen die Alliierten ein. Drei Tage später brach der Streik zusammen.

Am 28. September 1980 nahm die DR den Betrieb auf nur drei Linien wieder auf: Heiligensee - Lichterfelde Süd, Frohnau - Lichtenrade und Friedrichstraße - Wannsee. Warum ausgerechnet dort? Auch Dr. Matthaeus kann es nicht schlüssig erklären. Die Bedienung der Grenzübergangsstelle Friedrichstraße sei jedenfalls dafür nicht ausschlaggebend gewesen. Schließlich fuhren zuvor ja auch die Züge von Frohnau nach Wannsee über Friedrichstraße, und das Verkehrsaufkommen wie betriebliche Gründe (S-Bw Wannsee!) sprachen eher für die Wannseebahn. Wollte die DDR den Senat unter Druck setzen, in dem sie ausgerechnet die am stärksten frequentierten Strecken stilllegte, also auch die nach Spandau und den Ring? Es bleibt Spekulation.

Nach den Stilllegungen beteuerte der Senat, er wolle ja was tun, aber die alliierten Vorbehalte... - Die 1980 gegründete IGEB machte sich nun vehement für die Wiederinbetriebnahme von Strecken und ihre Integration ins West-Berliner Nahverkehrsnetz stark. IGEB-Mitbegründer und Vorsitzender Curth: »Anfangs haben wir uns hauptsächlich mit dem Transitverkehr beschäftigt, der Streik lenkte den Schwerpunkt auf die S-Bahn." Mit der basisdemokratischen Fahrgastinitiative Berlin (FIB) bildete die als Verein organisierte IGEB eine »Kampfgemeinschaft".

Oswald Richter, FIB-Urgestein und zugleich Reichsbahner, hat die schon 1980 auch

zusammen mit den »Grünen Radlern" formulierten Ziele bis heute auf Anhieb parat: u.a. Einheitstarif BVG/S-Bahn, Fahrplanabstimmung, Verhandlungen DDR/Senat über die Grunderneuerung der S-Bahn - und über S-Bahn-Grenzübergänge! »Das Presseecho im Mai/Juni (!) 1980 war groß", so Richter.

Wenn es um Bündnisse pro S-Bahn ging, kannte selbst die »bürgerliche" IGEB keine Berührungängste. Vorstandsmitglied Christfried Tschepe weiß noch gut um den gegen Fahrgastverbände und besonders gegen die IGEB gehegten Verdacht, sie würden vom Osten bezahlt. Schließlich stand über die IGEB-Aktivitäten dauernd etwas im SEW-Organ »Die Wahrheit".

Aber liberale und konservative Blätter und nicht zuletzt der SFB nahmen sich des Themas S-Bahn, da konnten sich die Politiker nicht länger hinter alliierten Vorbehalten verschanzen. Tschepe: »Richtig Schwung kam in die S-Bahn-Diskussion unter Hans-Jochen Vogel. Im Wahlkampf 1981 plakatierte ihn die SPD zusammen mit der S-Bahn". - Nun, der Wahlsieger Richard von Weizsäcker löste den Stobbe-Nachfolger Vogel im Amt des Regierenden Bürgermeisters ab. An Stobbes Rezept, das »heiße Eisen" S-Bahn so lange lagern zu lassen, bis es von selbst wieder abkühlt hielt sich von Weizsäcker nicht mehr - er faßte es an.

Die S-Bahn kommt zur BVG

Ebenso wie der letzte SPD/FDP-Senat bildete der CDU-Senat im Sommer 1981 eine S-Bahn-Kommission, die ein Verkehrskonzept erarbeitete. Im Mai 1982 gelangte es an die Öffentlichkeit. Christfried Tschepe ruft ins Gedächtnis: »Als erste Strecke sollte erst 1990 die Wannseebahn wiedereröffnet werden, weitere dann irgendwann nach 2000." Man habe auch überlegt, die S-Bahn komplett als Magnetbahn zu betreiben oder beispielsweise nach Lichterfelde Süd Spurbusse fahren zu lassen.

Doch der Proteststurm, den das Konzept auslöste, bewog den Senat rasch zur Korrektur. Er strebte nun an, nach Abschluß von Verhandlungen mit der Reichsbahn einige Strecken sofort in westlicher Regie zu betreiben. Wie aber die Statusfrage lösen? Dazu Senatsrat Dietrich Hinkefuß: »Ziel war eine statusneutrale Verabredung. Schon der Einleitungstext der getroffenen Vereinbarung sagt, daß es gar kein richtiger Vertrag war... - es heißt auch nicht: die DR übergibt den Betrieb, sondern es heißt, die Betriebsdurchführung wird wahrgenommen!

Nachdem das Senatskonzept mit der Bundesregierung abgestimmt war und die Alliierte Kommandatur den Senat zu Gesprächen mit der Reichsbahn »über die Einstellung des Betriebs von S-Bahnstrecken durch die DR" (!) ermächtigte, dauerten die Ende Oktober 1983 aufgenommenen Fachverhandlungen nur zwei Monate. Hinkefuß, der die S-Bahn-Vereinbarung für den Senat unterzeichnete, erklärt den zügigen Ablauf auch damit, daß die DDR durch das lange Warten »weichgekocht" war: »Die wollte das Defizit endlich loswerden, Geld bekommen hat sie für die S-Bahn nicht." (Anm. der Redaktion: abgesehen von Ausgleichszahlungen wie zum Beispiel für das Befahren des Nord-Süd-Tunnels).

Am 9. Januar 1984 nahm die BVG den Betrieb auf den Linien Anhalter Bahnhof - Lichtenrade und Friedrichstraße - Charlottenburg auf. Die übrigen von der DR zuletzt noch bedienten Strecken wurden erst einmal stillgelegt, was IGEB und

Fahrgastinitiativen empörte.

Edmund Wronski (CDU), Ex-Senator für Arbeit und Betriebe, verweist aber darauf, daß mehr eben nicht ging: »Sogar für den Betrieb auf den beiden Rumpfstrecken mußten S-Bahner aus Hamburg aushelfen. Von den 672 übernommenen Reichsbahnern mußten wir etwa die Hälfte in den Ruhestand schicken, weil es gar keine Betriebseisenbahner waren." Im übrigen habe die BVG, besonders die Truppe um U-Bahnchef Erich Kratky, trotz aller Skepsis Großartiges geleistet.

»Das kriegt ihr nie hin", hatten altgediente S-Bahner geunkt. Daß die BVG es hinkriegte, lag nicht zuletzt an der unkomplizierten Zusammenarbeit mit der Reichsbahn. Joachim Gewieß, bis 1984 Betriebskontrollleur der DR für das Westnetz und als Fachberater an den S-Bahn-Verhandlungen beteiligt, erinnert sich gerne an den guten Kontakt zu U-Bahn-Betriebsleiter Klaus Siefert. Zurück weist Gewieß den noch heute erhobenen Vorwurf, die DR habe der BVG marode Anlagen und Fahrzeuge überlassen: »Die DR bemühte sich um qualitätsgerechten Betrieb. Für die Sicherheit wurde getan, was zu tun war. Es gab keine Qualitätseinschränkungen gegenüber Ost-Berlin."

Zum Erstaunen vieler bekundete BVG-Direktor Joachim Piefke Anfang 1984 seine Vorliebe für die S-Bahn. Plötzlich entdeckt? - Das Versprechen, den BVG-Werbeetat fast komplett für die S-Bahn einzusetzen, machte er jedenfalls wahr. Piefke plädierte auch bald für die Wiederinbetriebnahme der Strecke nach Frohnau. Diese kam zum 1. Oktober 1984.

Vier Monate später, am 1. Februar 1985, folgte die Wiedereröffnung der Wanneseebahn, von Dieter Bohrer noch einmal in bewegenden Bildern gezeigt. Zu halten war der Termin nur mit einem finanziellem Kraftakt bei klirrender Kälte - wenige Wochen vor den Abgeordnetenhaus-Wahlen. Ein wahltaktisches Manöver Eberhard Diepgens? Edmund Wronski verneint: »Alles Legende."

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001789>.

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