

MIKE STRASCHEWSKI, Schwetzingen

Am 27. Mai 1975 meldete das „Neue Deutschland“: „S-Bahn in Westberlin in roten Zahlen“

Unter dieser Überschrift druckten auch weitere Ost-Berliner Tageszeitungen vom 27. Mai 1975 eine Pressemitteilung der Reichsbahndirektion Berlin ab, die für den normalen Zeitungsleser eine Information zum Zustand der S-Bahn in der anderen Stadthälfte gab. Was die wenigsten Leser ahnten: Dieser Artikel war eine durch das Politbüro der SED gesteuerte Aufforderung an den West-Berliner Senat, mit der DDR und der Deutschen Reichsbahn über die Zukunft der S-Bahn zu reden. Das Interesse an solchen Gesprächen war von östlicher Seite groß; vom West-Berliner Senat gab es aus unterschiedlichen Gründen, insbesondere wegen finanzieller und statusrechtlicher Fragen, in Sachen S-Bahn-Betrieb zumindest in den 1970er Jahren deutliche Zurückhaltung. Deshalb wurden für diesen Beitrag zunächst vorrangig Quellen der östlichen Seite ausgewertet; sie zeigen die Positionen der DDR-Seite, woraus sich auf die Kompliziertheit der Gesamtsituation schließen lässt. Wie es dann Ende 1983 doch noch zu einer für beide Seiten akzeptablen Lösung des Problems „S-Bahn-Betrieb in West-Berlin“ kam, zeigt der zweiteilige Aufsatz.

Mit dem Bau der Berliner Mauer am 13. August 1961 war die bis dahin die Stadt und das Umland verbindende S-Bahn an zwölf Stellen getrennt und somit der durchgehende S-Bahn-Verkehr unterbrochen worden. Die Wut der West-Berliner Bürger darüber richtete sich nach einer Aufforderung des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB) am 16. August 1961 in den nachfolgenden Tagen gegen die rotgelben Züge; es kam zum S-Bahn-Boykott.

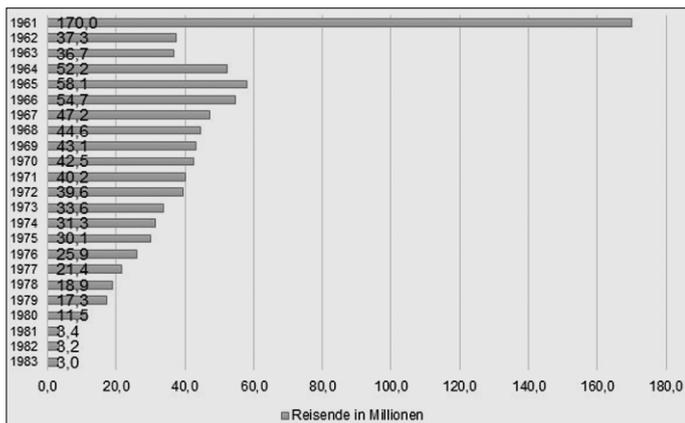
Fuhren nach [1] im Jahre 1960 in Berlin gesamt noch 417 Millionen Reisende, so sank die Zahl im Jahr des Mauerbaus auf 334 Millionen, 1962 auf 215 Millionen. Die Anzahl der West-Berliner Reisenden sind in der Tabelle (Bild 1) aufgeführt.

1945: Der „Status quo“ wird geschaffen

Dass die in Ost-Berlin ansässige Deutsche Reichsbahn den S-Bahn-Verkehr in West-Berlin betrieb, war eine Folge des Zweiten Weltkrieges. Die späteren Siegermächte hatten schon im Herbst 1944 die Aufteilung Deutschlands in drei Besatzungszonen sowie eine gemeinsame Besatzungshoheit für Groß-Berlin beschlossen. Die sowjetischen Truppen eroberten als Erste die Stadt und besetzten sie nach der Kapitulation des Naziregimes. Die von ihnen

Bild 1 Übersicht zur Entwicklung der Anzahl der Reisenden in West-Berlin, nach [2], Wert für 1961 nach [1]

(Zeichnung Mike Straschewski)



bezüglich des Berliner Eisenbahnnetzes getroffenen Anordnungen und Befehle wurden von den Anfang Juli 1945 eintreffenden amerikanischen und britischen – und später auch von den französischen – Besatzungstruppen akzeptiert. Die Proklamation Nr. 2 des Alliierten Kontrollrates vom 20. September 1945 regelte die Übertragung des Hoheitsrechtes über das Eisenbahnwesen der jeweiligen Besatzungsmacht; für Berlin war jedoch diesbezüglich keine besondere Vereinbarung festgehalten worden. Dieser somit geschaffene „Status quo“ – lateinisch für: bestehender Zustand – war in den späteren Jahren des aufkommenden Ost-West-Konflikts immer problembehaftet, und beide Seiten taten sich bis 1983 schwer, daran etwas zu ändern.

Der nachfolgende Aufsatz beschränkt sich auf die Darstellung des S-Bahn-Defizits ohne detaillierte Betrachtung von Lohn- und Fahrpreiserhöhungen. Im Text werden dreimal Aufzählungen mit unterschiedlichen Angaben zur Anzahl der S-Bahnhöfe in West-Berlin zitiert. Die richtige Anzahl sind 77 Bahnhöfe (ohne Bahnhof Friedrichstraße).

1962 bis 1974: Das Festhalten am „Status quo“

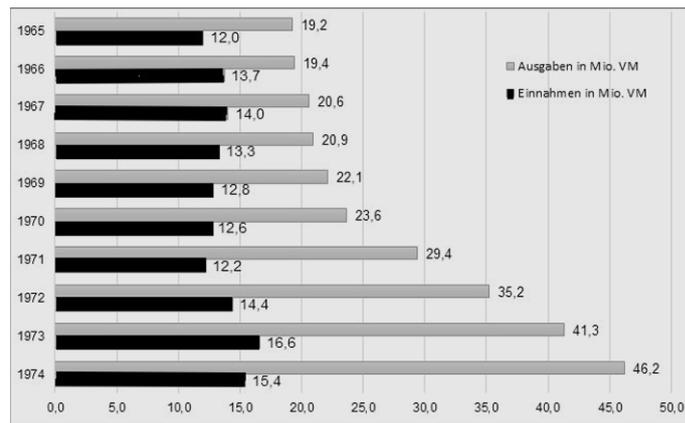
Der Mauerbau vom August 1961 war eine Zäsur für die Berliner S-Bahn. Das einst vorbildlich geschaffene und organisierte Netz wurde innerhalb einer Nacht geteilt. Der Rückgang der Reisendenzahlen in West-Berlin ist nicht nur mit dem S-Bahn-Boykott erklärbar, es muss auch beachtet werden, dass das bis dahin die Stadt Berlin mit ihren Umland verbindende Netz innerhalb West-Berlins zu einem innerstädtischen Verkehrsmittel degradiert worden war. Zudem verlor West-Berlin in den nachfolgenden Jahren auch Einwohner.

In den Jahren 1962 bis 1974 häufte die S-Bahn in West-Berlin somit zunehmend ein Defizit an. Betrug die Differenz zwischen den Einnahmen und Ausgaben 1965 noch ca. 37 %, so erhöhte sich dieser Fehlbetrag im Jahre 1974 auf ca. 66 %. [3]

Dreizehn Jahre nach dem Mauerbau klaffte die Schere zwischen den Einnahmen und Ausgaben immer weiter auseinander. 1973 war

Bild 2 Übersicht zur Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben in West-Berlin, Einnahmen nach [2], Ausgaben nach [3]

(Zeichnung Mike Straschewski)



Im Aufsatz werden verschiedene Währungseinheiten aufgeführt. Nachfolgend ein Überblick über deren Verwendungszeiträume (nach Wikipedia):

DM/Ost – Deutsche Mark der Deutschen Notenbank (DDR) – 24. Juli 1948 bis 31. Juli 1964

MDN – Mark der Deutschen Notenbank (DDR) – 1. August 1964 bis 31. Dezember 1967

M – Mark (DDR) – 1. Januar 1968 bis 30. Juni 1990

DM – Deutsche Mark (BRD) – 21. Juni 1948 bis 31. Dezember 2001

VM – Valutamark (DDR) – finanzpolitischer Begriff der DDR für die freikonvertierbare DM. Der offizielle Umtauschkurs zwischen der Valutamark und der DDR-Mark war bis zum Ende der DDR 1:1.

Eine DDR-Erläuterung dazu: „Seit Jahren wird für die Planung, Plan-durchführung und Abrechnung der Exporte der DDR in das nichtsozialistische Wirtschaftsgebiet und der Importe aus dem nichtsozialistischen Wirtschaftsgebiet sowie für die kommerziellen Dienstleistungen die Valutamark angewandt. Die Valutamark beruht seit jeher auf dem Verhältnis 1:1 zur Westmark. Davon abgeleitet werden die Umrechnungsverhältnisse zu den anderen kapitalistischen Währungen festgelegt (z. B. 1 US-Dollar = 2,50 Valutamark).“

(entnommen: SED-Politbüro-Protokoll 24/75 vom 10.06.1975)

die Anzahl der S-Bahn-Reisenden unter den Wert der ersten beiden Boykottjahre 1962 und 1963 gefallen (vgl. Bild 1). Wie schwierig im Jahre 1974 die Situation der S-Bahn war, zeigt eine im Januar 1976 dem Politbüro vorgestellte Information (nachfolgend alle Ausführungen nach [4]). Auf einem Streckennetz von 140 Kilometern mit einer Gleislänge von 300 Kilometern führte man mit 229 S-Bahn-Fahrzeugen den Verkehr an 75 Bahnhöfen und Haltepunkten durch. Auf 20 Kilometern gab es einen Gemeinschaftsbetrieb mit dem Güterverkehr. Als einzige Station West-Berlins diente der Bahnhof Zoologischer Garten dem Fern- und dem S-Bahn-Verkehr.

Von den insgesamt **1330 Arbeitskräften**, die im Jahre 1974 für die S-Bahn tätig waren, waren

- 1120 Bürger West-Berlins mit einem Lohnaufwand von 20,3 Millionen VM und
- 210 DDR-Bürger mit einem Lohnaufwand von 1,6 Millionen M.

Übersicht über die Personalstruktur:

- 240 Triebwagenführer,
- 370 Stellwerks- und Aufsichtspersonal,
- 180 Fahrkartenverkäufer,
- 330 Unterhaltungskräfte der S-Bahn-Fahrzeuge,
- 210 Unterhaltungskräfte der Bahnanlagen.

Die DDR-Bürger waren dabei „überwiegend als Triebwagenführer und Unterhaltungskräfte eingesetzt.“ [4]

Nach einer Arbeitsplatzanalyse musste man weitere ca. 1000 Beschäftigte mit einem Lohnaufwand von 19 Millionen VM hinzurechnen, deren Arbeitsplätze beide Bereiche der Reichsbahn – Fern- und S-Bahn – bedienten. Im Einzelnen bedeutete dies:

- ca. 550 Arbeitskräfte für Strecken-, Stellwerks- und Aufsichtsdienst (dazu zählen Fahrdienstleiter, Stellwerks-wärter, Aufsichten, Schrankenwärter, Streckenläufer, Bahnunterhaltungsarbeiter) mit einem Lohnaufwand von 10,4 Millionen VM,
- ca. 200 Arbeitskräfte für die Lenkung und Leitung des Betriebs- und Verkehrsdienstes (dazu zählen Dienstvorsteher, Brigadeführer, Dienstregler, Kaderbearbeiter, Geräte-verwalter, Materialbereitsteller) mit einem Lohnaufwand von 3,8 Millionen VM,
- ca. 150 Arbeitskräfte für zentrale Dienststellen (dazu zählen Lehrer der Betriebsschulen, Bahnpolizisten, Mitarbeiter der Bezirkskasse sowie sozialer Einrichtungen mit einem Lohnaufwand von 2,9 Millionen VM,

- ca. 150 Arbeitskräfte für Anlagenreparaturen (dazu zählen Schlosser, Schneeräumkräfte, Unfallbereitschaften und Signalwerker) mit einem Lohnaufwand von 1,9 Millionen VM.

Somit ergaben sich für das Jahr 1974 Lohnkosten von 39,3 Millionen VM plus 1,6 Millionen M Lohnkosten für die 210 DDR-Bürger. Eine Gegenüberstellung zeigt die **Kosten-aufwendungen** und Einnahmen für die Durchführung des S-Bahn-Verkehrs.

Tabelle 1 Kostenaufwendungen S-Bahn West-Berlin im Jahre 1974

	Mio. VM	Mio. M
Abschreibungen ¹	—	14,5
Material ²	—	12,8
Strombezug von BEWAG West-Berlin ³	1,0	—
Reparaturkosten Fahrzeuge und Anlagen ⁴	6,9	9,0
Lohnkosten	39,3	1,6
übrige Kosten ⁵	—	27,0
gesamt ⁶	47,2	64,9

- 1 Abschreibungskosten u. a. für die Fahrzeuge, Gebäude, Maschinen, Gleisbildstellwerke, Sicherungsanlagen, Fahrleitungs-, Funk und Fernmeldeanlagen, Brücken und dem Nord-Süd-S-Bahn-Tunnel
- 2 Materialkosten durch anteilige Berechnung des Stroms für Beleuchtung und elektrische Arbeitsgeräte, Fahrstrom, Oberbaumaterial und sonstiges Material
- 3 anteilige Berechnung des Stroms für Beleuchtung und elektrische Arbeitsgeräte
- 4 Investitionen und Reparaturkosten durch Fremdfirmen sowie Reparaturkosten des Raw Schöneeweide für die 229 Viertelzüge
- 5 anteilige Leitungskosten der West-Berliner Dienststellen, der Rbd Berlin sowie anderer Dienststellen der DDR und anteilige soziale Kosten
- 6 nach [2] Gesamtkosten der Spalte Mio VM; 46,2 Mio VM

Diesen Kosten standen 1974 nach [4] 15,0 Millionen VM an **Einnahmen** gegenüber. Zieht man diese von den 47,2 Millionen VM ab, so bleibt ein Minus von 32,2 Millionen VM. Addiert man diese mit den 64,9 Millionen M, ergibt sich die Summe von **97,1 Millionen**. Da für die DDR der Umrechnungskurs der Valutamark zur Mark der DDR bis zu ihrem Ende bei 1:1 lag, erklärt sich dadurch nun auch das durch die Presse immer wieder verlautbarte Defizit von um die 100 Millionen Mark.

Auch wenn die hier dargestellte Information dem SED-Politbüro erst im Januar 1976 vorlag, so war ihnen schon im Jahre 1974 bewusst, dass es aus Kostensicht „höchste Eisenbahn“ war, endlich zu handeln. Im Ost-Berliner Verkehrsministerium (dort wahr-

Bild 3 Ein Halbzug passiert im Jahre 1976 die Blockstelle Gaswerk, ex Block 8, am ehemaligen Wegübergang Kamenzer Damm in Lankwitz/Mariendorf. Im Jahre 1976 wurde der Wegübergang geschlossen, die Blockstelle im Jahre 1977 betrieblich aufgelassen. (Foto Reinhard Uecker)





Bild 4 Blick aus dem Stellwerk Gartenfeld auf einen von Beusselstraße ankommenden Halbzug. Im Sommer 1976 waren umfangreiche Fahrplanänderungen in Kraft getreten. Die Zuggruppe B verkehrte seitdem außerhalb des Berufsverkehrs nur noch im 20-Minuten-Takt. Aufnahme um 1977.

(Foto Sammlung Reinhard Uecker)

scheinlich auch schon weit vorher) sowie im SED-Politbüro begann man nun nach Auswegen zu suchen, um eine Lösung für die stets devisenklamme DDR zu finden. Plötzlich war eine Verpachtung der S-Bahn nicht mehr ausgeschlossen, verkehrspolitische Verbesserungen für die West-Berliner Bevölkerung denkbar. Auch über Einschränkungen des S-Bahn-Verkehrs sowie über Streckenstilllegungen dachte man nun nach. Diesen Sinneswandel unterstützte wahrscheinlich auch eine im Auftrag des West-Berliner Senats erstellte Nahverkehrs-Konzeption vom Oktober 1974, in der Möglichkeiten einer Integration von S-Bahn-Strecken in das West-Berliner Nahverkehrsnetz als eine Variante erwähnt wurde.

1975: Neue Wege, ohne den „Status quo“ zu berühren

Im März 1972 beauftragte der Senat ein ressortübergreifendes Planungsteam mit der Erstellung einer detaillierten langfristigen Nahverkehrskonzeption. Im Oktober 1974 legte man den Abschlussbericht vor. [5] Dieser ist auch in Ost-Berlin gelesen worden, da dessen Grundtenor grundsätzlich von einer Einbeziehung der S-Bahn ausgeht.

Am 11. März 1975 beschloss das Politbüro, dass der West-Berliner Senatskanzlei mitzuteilen wäre, es gäbe die Bereitschaft, „interne Sondierungsgespräche über Fragen zu führen, die mit Nahverkehrsproblemen im Zusammenhang“ ständen. Verkehrsminister Arndt wurde zudem beauftragt, eine „Konzeption zur Senkung der Valutaausgaben“ vorzulegen. [6]

Diese Bereitschaft für die Sondierungsgespräche signalisierte die DDR dem Senat am 9. April 1975. [6] Der Quelle nach wurde daraufhin von West-Berliner Seite diese Bereitschaft begrüßt und wenig später mitgeteilt, dass der Senat „über diesen Vorschlag der DDR die zuständigen Stellen auf seiner Seite informiert und entsprechende Konsultationen eingeleitet habe.“ Woher der Bericht seinen Optimismus bezog bleibt im Unklaren, da es nach Zeitzeugenaussagen keine entsprechenden Zusagen gab.

Des Weiteren kommt man im selben Schreiben zu der Schlussfolgerung, dass diese „Reaktion des Westberliner Senats (...) erkennen (lässt), daß er an den von der DDR vorgeschlagenen Gesprächen interessiert ist, weil er sich aus einer Zusammenarbeit mit der S-Bahn bestimmte Vorteile verspricht. In diesem

Zusammenhang ist zu berücksichtigen, daß seit einiger Zeit in Westberlin Erörterungen darüber geführt werden, wie die ständig zunehmenden Probleme des Nahverkehrs gelöst werden können.“ [7] Um einen entsprechenden Druck auf die West-Berliner Politik auszuüben, wurde in einer nachfolgenden Sitzung des Politbüros am 20. Mai 1975 beschlossen, mit einer ADN-Pressemitteilung zu verkünden, dass die S-Bahn „infolge der inflationistischen Entwicklung in Westberlin ein hohes Defizit hat und die Reichsbahndirektion Überlegungen anstellt, wie man weiter verfährt.“ [8] Wusste man im Zentralkomitee doch sehr wohl, dass man in der anderen Stadthälfte diese Verlautbarungen genau las und die Westpresse auf dieses Thema ansprang.

S-Bahn in Westberlin in roten Zahlen

Berlin (ADN). Wie seitens der Reichsbahndirektion mitgeteilt wird, sind die Kosten des S-Bahn-Verkehrs in Westberlin infolge der inflationären Entwicklung in den letzten Jahren in einem raschen Tempo angestiegen. Durch die Fahrpreise werden dieselben bei weitem nicht annähernd gedeckt. Im Gegenteil. Sie wachsen von Jahr zu Jahr. Der Verlust wird abgedeckt von Zuschüssen aus Mitteln der Reichsbahn, das heißt aus dem von den Bürgern der Deutschen Demokratischen Republik erarbeiteten Nationaleinkommen. Unter diesen Bedingungen wird, wie verlautet, die Reichsbahndirektion Berlin nicht umhinkommen, Überlegungen anzustellen, auf welche Weise diese für die Deutsche Demokratische Republik unzumutbaren finanziellen Belastungen beseitigt werden können. Bei der Beurteilung dieser Frage müßte man berücksichtigen, daß über 100 000 Westberliner Bürger täglich von Hunderten von S-Bahn-Zügen im Berufs- und Ausflugsverkehr auf dem 140 km langen Streckennetz der Deutschen Reichsbahn in Westberlin befördert werden.

In der zwei Wochen später stattfindenden Sitzung des SED-Politbüros lag ein detailliertes Dokument zur Zukunft der S-Bahn in West-Berlin vor [9], aus dem hier nachfolgend umfangreich zitiert wird. Um die Dramatik der davonlaufenden Kosten zu unterstreichen, verglich man die defizitäre Entwicklung über die Jahre (siehe Tabelle 2).

Aufgrund der Zahlen kam man zu folgender Erkenntnis: Die sich „aus dieser defizitären Entwicklung des S-Bahnverkehrs in Westberlin ergebenden finanziellen Belastungen wurden bisher allein von der DDR getragen, ohne daß sie hierfür vom Westberliner Senat eine Gegenleistung oder einen Ausgleich bekommt.“ [9] Und weiter heißt es: „Bei Aufrechterhaltung des gegenwärtigen