

Die S-Bahn im Kalten Krieg Propaganda auf Schienen



6. Juli 1987: Ein Zug hat den Nordbahnhof, einen der vier Geisterbahnhöfe auf der Nord-Süd-Strecke, passiert und nähert sich der Grenze zu West-Berlin. Foto: Jörn Hasselmann

Von Andreas Conrad

Monate vor dem Mauerbau warben auf dem Askanischen Platz gleich zwei Bären um Aufmerksamkeit. Vor dem Hintergrund des Gebäudes, in dem heute der Tagesspiegel sitzt, warnte ein Schild, hier sei der „letzte S-Bahnhof im Westsektor in Richtung Potsdamer Platz“. Dazu war das Stadtwappen abgebildet, halb zur Seite gekippt, mit einem darin tanzenden Berliner Bären. Im Treppenabgang dagegen wurde für ein im Osten der Stadt gebrautes Bier geworben, wiederum mit Berlins Wappentier, das sich gerade eine Molle hinter die Binde goss. Zwei Bären, die konkurrierende politische

Systeme vertraten, versammelt um die zu den Bahnsteigen der Station Anhalter Bahnhof führende Treppe – ein für die Situation der S-Bahn im damals noch nicht ganz geteilten, doch bereits aufgeteilten Berlin symbolkräftiges Bild. Darin spiegelt sich die sehr spezielle Rolle, die die S-Bahn im Kalten Krieg einnahm.

Beschlagnahmtes Netz

Ihr Netz war, wie die anderen innerstädtischen Bahnanlagen, von den Sowjets 1945 beschlagnahmt, der Betrieb für ganz Berlin aber der Deutschen Reichsbahn in Ost-Berlin übertragen worden. Die West-Alliierten akzeptierten das, behielten sich jedoch die Hoheitsrechte für die in West-Berlin liegenden Anlagen vor. Angesichts des immer schärferen Ost-West-Konflikts barg diese Struktur erhebliches Konfliktpotential.

So streikte im Frühjahr 1949 das in West-Berlin tätige und wohnende, doch in Ost-Mark entlohnte Bahnpersonal – ein Arbeitskampf, der zur zeitweisen Einstellung des S-Bahn- und Güterverkehrs und zu Konfrontationen zwischen Streikenden, Ost-Berliner Schlägertrupps und Reichsbahn-Polizisten führte. Letztere sollen sogar Schusswaffen eingesetzt haben, was die West-Polizei einschreiten ließ, während der US-Stadtkommandant bereits mit Militärpolizei drohte – so ein Bericht des Tagesspiegels.

„Ami go home“ stand denn auch im Spätsommer 1951, anlässlich der Weltfestspiele in Ost-Berlin, groß am S-Bahnhof Bornholmer Straße. Zunehmend wurde die S-Bahn Instrument im Propagandakrieg, so beim Flaggenstreit im Herbst 1959. Die DDR sah die West-Berliner Bahnanlagen als Teil ihres Hoheitsgebiets an und ließ zu ihrem zehnten Jahrestag auf dortigen S-Bahn-Gebäuden die Flagge mit Hammer und Zirkel hissen. West-Polizisten rissen die Fahnen teilweise ab, es kam zu Schlägereien mit Ost-Eisenbahnern, woraufhin Willy Brandt bei den West-Alliierten vorstellig wurde. Über den Vorgang beriet man sogar in Washington, Paris und London, ließ schließlich die Sowjets wissen, im Wiederholungsfall würden alliierte Soldaten die Flaggen herunterholen. Hammer und Zirkel verschwanden.

Trotz solchen hochpolitischen Fingerhakelns erfüllte die S-Bahn auch in West-Berlin zuverlässig ihre Aufgabe, war geradezu eine Klammer, die die

auseinander driftenden Stadthälften im Alltag zusammenhielt. Das Hin und Her zwischen Ost und West verlief weitgehend problemlos, allerdings mussten Personen, die Ost-Berlins Behörden irgendwie misslieblich waren, dort stets Kontrollen und Festnahmen befürchten.

Geschlossene Stationen

Das hielt die zunehmende Zahl von DDR-Bürgern, die ihr Land verlassen wollten, nicht davon ab, es gerne per S-Bahn zu versuchen, zumal der Weg in die Freiheit außerhalb Berlins sich immer mehr geschlossen hatte. Der 13. August 1961 nahm Fluchtwilligen auch diese Möglichkeit und beendete für Jahrzehnte die Existenz eines geschlossenen S-Bahn-Netzes. Der weiterhin von der Reichsbahn betriebene Teil in West-Berlin endete nun an dessen Stadtgrenze. Nur die Stadtbahn führte bis zum Bahnhof Friedrichstraße, dem wichtigsten innerstädtischen Grenzübergang mit der 1962 eröffneten, bald „Tränenpalast“ genannten Ausreisehalle.

Offen blieb der S-Bahnhof Friedrichstraße, als einzige der auf Ost-Berliner Gebiet liegenden Stationen der Nord-Süd-Strecke. Potsdamer Platz, Unter den Linden, Oranienburger Straße und Nordbahnhof wurden geschlossen, ihre Zugänge verschwanden fast spurlos. Alten West-Berlinern hat sich die Erinnerung an diese Geisterbahnhöfe tief eingegraben: düstere, heruntergekommene Stationen, bewacht von bewaffneten Transportpolizisten, passiert ohne Aufenthalt. Was man nicht sah, waren die zusätzlichen, immer perfekteren Sicherungsanlagen gegen Fluchtversuche. Fast trubelig ging es dagegen auf dem S-Bahnhof Friedrichstraße zu – als viel genutztes Tor nach und aus Ost-Berlin und wegen des dort auf West-Kundschaft wartenden preiswerten Intershop-Sortiments.

Die West-Berliner Fahrgastzahlen brachen mit dem Mauerbau ein, auch als Folge eines vom DGB ausgerufenen Boykotts. Mit Schildern wie „Jeder Westberliner S-Bahnfahrer bezahlt den Stacheldraht!“ postierten sich Demonstranten vor den Bahnhöfen, unterstrichen das schon mal mit schlagenden Argumenten.

Willy Brandt forderte am 16. August 1961 vor dem Rathaus Schöneberg sogar, die Alliierten mögen endlich Schluss machen mit der Reichsbahn in West-

Berlin, jenem „kommunistischen Trojanischen Pferd“ – vergeblich. Vorerst blieb dem Senat nur, den U-Bahnbau voranzutreiben und neue Abschnitte der Stadtautobahn mit Haltestellen auszustatten, um parallel zur S-Bahn Buslinien anbieten zu können. Es gibt sie noch immer, längst verwaist. Brandts Wunsch erfüllte sich erst 1984, als die BVG die S-Bahn in West-Berlin übernahm. Das war eine indirekte Folge des zweiten Reichsbahner-Streiks 1980, der mithilfe sowjetischer Soldaten gebrochen wurde und das Ansehen der ohnehin maroden S-Bahn endgültig ruinierte. Auch strich die Reichsbahn bis auf drei Strecken alle Verbindungen, einige Abschnitte wie die Siemensbahn sind noch heute außer Betrieb.

Die mit massiven wirtschaftlichen Problemen kämpfenden DDR war nun bereit, sich von dem völlig unrentablen Restnetz zu trennen, während man in West-Berlin die S-Bahn als brachliegendes, ins eigene Nahverkehrsnetz integrierbares Potenzial erkannte. Nach der am 9. Januar 1984 erfolgten Übernahme durch die BVG waren zunächst nur zwei Teilstrecken in Betrieb, die Wannseebahn zum Beispiel wurde erst gut ein Jahr später reaktiviert. Aber egal: Die S-Bahn war nicht länger ein Vehikel des Kalten Krieges. Noch fünf Jahre bis zum Mauerfall.