

BERLIN

S-BAHN-BOYKOTT

Zu teuer

Ludwig Erhard selber sprach das letzte Wort. Mit Fernschreiben Nummer 84 ließ er in der zweiten März-Woche den Berliner DGB-Vorsitzenden Sickert wissen, daß der Bund nicht gewillt sei, die hohen Bonner Steuerzuschüsse für die (West-)Berliner Verkehrs-Gesellschaft (BVG) weiter aufzustocken.

Das Kanzler-Wort, durch eine Anfrage Sickerts provoziert, droht das Ende einer Aktion herbeizuführen, die unter dem Namen „S-Bahn-Boykott“ zweieinhalb Jahre lang der Bundesrepublik wie der DDR Millionenverluste beschert hat.

Nach dem kommunistischen Mauerbau vom 13. August 1961 hatten die BVG-Arbeitnehmer über ihre Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) alle Berliner aufgerufen, die von Ostberlin aus betriebene Westberliner S-Bahn zu meiden. Streikposten vor den Bahnhöfen, mit Pappschildern behängt, mahnten die Passanten: „Wer S-Bahn fährt, bezahlt Ulbrichts Stacheldraht.“ Und der Vorstand der Berliner SPD unter Vorsitz Willy Brandts verkündete: „Es ist politisch wichtig, daß wir Berliner uns ... so verhalten, denn das allein entspricht einer solidarischen Haltung mit den bedrängten Brüdern im Ostteil unserer Stadt.“

In aller Eile mußte die BVG-Direktion auf Weisung des Senats das Verkehrsnetz erweitern und die Linienführung der S-Bahn in Westberlin durch parallel geführte Buslinien abdecken. Da der BVG-eigene Wagenpark für dieses unwirtschaftliche Vorhaben nicht ausreichte, sorgte die Gewerkschaft ÖTV dafür, daß 178 Busse westdeutscher städtischer Verkehrsgesellschaften über die Interzonen-Autobahn nach Berlin rollten.

Der Erfolg war imposant. Innerhalb einer Woche sank die Zahl der täglich beförderten S-Bahn-Fahrgäste in Westberlin von fast einer halben Million auf knappe 100 000. Oft holperten die S-Bahn-Wagen wie Geisterzüge ohne einen einzigen Fahrgast über die Geleise in Westberlin. Die Westmark-Einnahmen der DDR aus dem Westberliner S-Bahn-Geschäft sanken von jährlich 36 Millionen auf sieben Millionen Mark. Das reichte nicht einmal aus, die Betriebskosten zu decken.

Dennoch wies das SED-Politbüro die Ostberliner Reichsbahn-Direktion an, die S-Bahn im Westen der Stadt weiterlaufen zu lassen. Aus der mageren Valuta-Schatulle der DDR mußten dafür jährlich sieben Millionen Westmark aufgewendet werden.

Die Funktionäre brachten dieses Opfer, weil ihnen nicht verborgen geblieben war, daß sich hinter dem Boykott mehr als nur ein Akt politischer Verachtung verbarg: Der inzwischen verstorbene Westberliner Innensenator und ÖTV-Mann Joachim Lipschitz hoffte, die DDR-Stützpunkte auf dem Westberliner Reichsbahngelände langsam aushungern zu können.

Lipschitz wollte auf diesem Umweg zu dem Ziel kommen, das ihm die drei auf den Viermächtevereinbarungen beharrenden Westmächte verbaut hatten:

Sie lehnten seine Forderung ab, das der Reichsbahn 1945 überlassene Betriebsrecht im Westsektor dem Westberliner Senat zu übertragen.

Der alliierte Bescheid war eine Folge der Drohung des DDR-Verkehrsministers Kramer, die alliierten Interzonen-Militärzüge zu blockieren, falls die S-Bahn beschlagnahmt würde. Kramer: „Die verkehrstechnischen Sicherheitseinrichtungen der S-Bahn und der Fernzüge sind ... in Westberlin gekoppelt.“

Noch tiefer als die DDR aber mußte die Bundesregierung in die Kasse greifen, um die finanziellen Folgen des Boykotts abzudecken. Wirtschaftlich notwendige Fahrpreiserhöhungen der BVG blieben aus politischen Gründen aus. Der Senat erwirkte sogar eine

einen allgemeinen Zuschuß von rund 1,4 Milliarden Mark. Über diesen Betrag hinauszugehen, ist leider nicht möglich.“ Und der Appell des Westberliner DGB-Chefs Sickert an Bundeskanzler Erhard schlug gleichfalls fehl.

Wegen des Bonner Vetos mußte die BVG nun vom 1. April an ihre Fahrpreise für U-Bahn, Straßenbahn und Busse um Spannen bis zu 50 Prozent erhöhen. Eine Bus-Einzelfahrt kostet künftig 50 Pfennig statt bisher 40, ein Straßenbahnnumsteiger 60 statt 40 Pfennig. Auf einigen Strecken ist die BVG damit dreimal so teuer wie die — schnellere — S-Bahn.

Verkehrssenator Otto Theuner hofft zwar, „daß die Bevölkerung ihre bewundernswerte Disziplin (beim S-Bahn-



Berliner S-Bahn-Demonstranten 1961: Für Rentner eine Luxussteuer?

Tarifsenkung, damit die BVG mit der S-Bahn (Einzelfahrt 20 Pfennig) konkurrieren konnte.

Im Verlauf von knapp drei Jahren schwoll das aus Bonner Mitteln beglichene Defizit der BVG von 14 Millionen auf 93,7 Millionen Mark an: Um der DDR im fernen Westberlin die Finanz-Niederlage von jährlich 29 Millionen Mark zu bereiten, mußte Bonn den dreifachen Betrag aufwenden.

Als durch Lohnerhöhungen bei der BVG jetzt weitere 23 Zuschuß-Millionen fällig werden sollten, erteilte Bonn dem Senat eine Abfuhr. Finanzminister Dahlgrün beschied den Stadtkämmerer Hoppe: „Die Bundesregierung leistet zum Ausgleich des Berliner Haushalts

Boykott) beibehält“. BVG-Direktor König aber kalkuliert realistischer. Nach seiner Berechnung werden nach der Fahrpreiserhöhung im Tagesdurchschnitt 100 000 Kunden von der BVG abwandern und wieder auf Ulbrichts S-Bahn umsteigen.

Damit wäre der S-Bahn-Boykott — die einzige politisch eindrucksvolle Gegenmaßnahme des Westens auf Ulbrichts Mauerbau — am Ende.

Westberlins „Tagesspiegel“ zog das Fazit: „Wer einen Kleinrentner, der durch die S-Bahn-Sperre geht, künftig scheel ansieht, erwartet von ihm das Zahlen einer politischen Luxussteuer, die in keinem Verhältnis zu seinem Einkommen steht.“