BERLIN

Für immer und ewig

Westboykott und Mauerjahre trieben die Berliner S-Bahn in die Agonie. Jetzt wird die legendäre Ringbahn rund um die Innenstadt wieder in Betrieb genommen.

Es war der 12. August 1961, genau 21.40 Uhr und Schichtwechsel im Treptower Stellwerk Vtw hart an der Sektorengrenze zu West-Berlin. Bei Jürgen Falkenberg meldeten sich Besucher, die dem Reichsbahner wie „zwei Galgenvögel“ vorkamen. Sie verlangten, die nach Westen führenden Weichen mit einem Vorhängeschloss zu blockieren. Den Schlüssel behielten die Herren von der Stasi.

Noch in der Nacht wurden die Ringbahn-Gleise in Richtung Sonnenallee und Gesundbrunnen geschleift. Ein Zug gar musste, berichtet der Bahner in der Neuauflage der Publikation „Strecke ohne Ende“, Monate stehen bleiben, weil die Schienen vor und hinter dem Gefährt herausgerissen worden waren. Dem Bahner kam der vergessene Zug „wie ein Symbol für ein letztes einheitliches Element“ vor.

Mit dem konfusen Übereifer endete 1961 eine Ära, die 84 Jahre zuvor mit einer Bahnstrecke für Militärkranke und Viehtransporte begonnen hatte: Die Ringbahn, der alte Kern des Berliner S-Bahn-Netzes, war gekappt. Übrig blieben u-förmige Teile der Ringbahn in beiden Stadthälften sowie zwei Ost-West-Strecken, die über den Grenzpunkt Friedrichstraße gingen.

Vom Osten nur noch auf Verschleiß betrieben, vom Westen gemieden und boykottiert, rumpelte das einst größte, modernste, billigste und leistungsfähigste Nahverkehrssystem Europas im Westteil in die Agonie. 1980, nach einem gescheiterten Streik von Reichsbahnern im Westen, legten deren östliche Dienstherren die Westtrasse der Ringbahn still, vier Jahre später wurden alle Westteile der West-Berliner Konkurrenz BVG übereignet, die vorsorglich Parallelstrecken aufgebaut hatte.

Doch ab kommendem Sonntag, vier Uhr, läuft die Ringbahn wieder gänzlich rund. Mit den letzten 3 der insgesamt 37 Kilometer wird – bahntechnisch – die letzte Mauerwunde geschlossen. Die S-Bahn, so Stadtentwicklungssenator Peter Strieder (SPD), hat „ihr altes Rückgrat“ wieder.

Wie gehabt nehmen die Züge mit dem Einheitston, deren Dröhnen und Singen der Elektromotoren man, so der Schriftsteller und S-Bahn-Fan Horst Bosetzky, „für immer und ewig in den Ohren behält“, den Kreisverkehr auf – ganz eine Reminiszenz an gestern. Die Planer, die den „letzten emotionalen Lückenschluss nach der Wiedervereinigung“ (S-Bahn-Sprecher Ingo Priegnitz) rühmen, setzen nicht ohne Zögern auf den Nostalgie-Effekt. Der Renaissance der S-Bahn, wissen Manager der heutigen Betreiberin, einer Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn, stehen noch immer viele Ressentiments aus den Zeiten des Kalten Kriegs entgegen.

Noch im Kriegsjahr 1943, in dem tout Berlin mit der S-Bahn zum Schwarzmarkt oder zu Hamsterfahrten fuhr, transportierte sie beinahe so viele Passagiere wie heute die BVG (797 Millionen). Danach blieb die S-Bahn nur im Osten konkurrenzlos vorn. Sie war dort Massentransportmittel, gleichzeitig aber auch bis zur Spaltung Berlins das billigste Fluchtvehikel. Im Westen aber fuhren 1980 gerade noch fünf Millionen S-Bahn-Passagiere mit.

Nach dem Mauerbau waren es noch 25 Millionen gewesen – doch die riskierten die Brandmarkung als „Kommunistenschweine“. Es gab damals ein ungeschriebenes, gleichwohl unerbittliches Gesetz: Mit der S-Bahn, als Konkursmasse des Dritten Reichs von den Siegermächten der Ost-Berliner Reichsbahn zugeschlagen, fuhr man nicht. Sie war Bestandteil der „Zone“ und galt wie alles aus dem Osten als schmutzig, ärmlich und minderwertig.

Selbst der DGB rief zum Boykott auf. Posten am Bahnhof Zoo und an anderen Knotenpunkten trugen Stangenplakate: „Jeder West-Berliner S-Bahn-Fahrer bezahlt den Stacheldraht am Brandenburger Tor“. Vandalismus, Steinwürfe auf und Sabotage an „Ulbrichts Klapperkisten“ waren die Folge. Selbst der Zeitgeist tobte sich an ihnen aus: Nach einem Konzert der Rolling Stones in der Waldbühne demolierten Randalierer gleich 17 Züge.

Doch auch die DDR-Betreiber provozierten. Ost-Transportpolizisten gingen verbotenerweise Streife oder kontrollierten ohne Hoheitsrechte Kioskbesitzer auf Ostgeldbestände. Im Oktober 1959, zum 10. Jahrestag ihrer Staatsgründung, hisste die Reichsbahn die „Spalterflagge“ mit Hammer, Zirkel und Ährenkranz auf Westperrons – als Antwort ließ Bundestagspräsident Eugen Gerstenmaier die Bundesflagge auf dem Reichstag hochziehen.

1970 noch war der Literat Uwe Johnson ein einsamer Rufer, als er die gemauerten Viaduktbögen, die Gewächshausaufgänge wie das angejahrte Emaille der S-Bahn beschrieb und resümierte: „Die weiten Bahnsteige gehören zur Landschaft der Stadt, und da wird auf uns gewartet.“

Das hat jetzt ein Ende. Nach Investitionen von rund vier Milliarden Euro in Schienen, Bahnhöfe und 1000 moderne S-Bahn-Züge, die bis 2004 die Restbestände aus der alten Holzklasse der zwanziger Jahre ablösen sollen, werde die S-Bahn, so Sprecher Priegnitz, „von außen nicht mehr als Ostunternehmen wahrgenommen, sondern als traditionsreiches Berliner Unternehmen“. Ein Indiz dafür ist der kollektive Aufschrei aus dem Kreis der Nutzer, als die Bahn mit anderer Farbgebung experimentierte – bei Gelb-Rot sollte es bleiben.

Nicht immer obsiegt die Tradition. Den „Vollring“ von einst, wo Jugendliche auf „Knutschtouren“ die hellen Holzbänke im Dauerkreisverkehr drückten, wird es nicht mehr geben. Nach anderthalb Runden verlassen die Züge den Ring. Weil sie schneller fahren und zeitversetzt starten, ist die „Strecke ohne Ende“ von einst unmöglich geworden.

WOLFGANG BAYER

ULLSTEIN BILDERDIENST

S-Bahn im Bahnhof Friedrichstraße (1947): *„Die weiten Bahnsteige gehören zur Landschaft der Stadt“*