



Neue Gesellschaft für bildende Kunst e.V. 1 Berlin 12 · Hardenbergstr. 9 · Telefon 31 61 82

DIE BERLINER S-BAHN

GESELLSCHAFTSGESCHICHTE EINES INDUSTRIELLEN VERKEHRSMITTELS

AUSSTELLUNG

1. Träger

NEUE GESELLSCHAFT FÜR BILDENDE KUNST (NGBK) in Zusammenarbeit mit dem Museumspädagogischen Dienst, dem Künstlerhaus Bethanien und Verlag und Redaktion Ästhetik und Kommunikation.

2. Zeit und Ort der Ausstellung

Die Ausstellung findet statt vom 28. November 1982 bis 12. Januar 1983 im Künstlerhaus Bethanien am Mariannenplatz, 1000 Berlin 36. Die Eröffnung ist am Sonntag, den 28.11.1982 um 16 Uhr. Öffnungszeiten: Dienstag - Freitag 10 - 18 Uhr, Samstag - Sonntag 11 - 18 Uhr, Montag geschlossen. Führungen für Schulklassen und andere Gruppen nach Vereinbarung.

3. Konzeption

Die Berliner S-Bahn ist Medium und Leitfaden, an dem entlang Alltag und Kultur einer sich rapide industrialisierenden Metropole in die Erinnerung und in die Anschauung geholt werden soll. Mit der Entwicklung eines modernen und leistungsfähigen Verkehrssystems von Stadt-, Ring- und Vorortbahnen war eine Voraussetzung geschaffen für die Industrialisierung und die Verstädterung einer ganzen Region. Für Millionen von Menschen war die S-Bahn (und ist es noch heute im anderen Teil der Stadt) das Verkehrsmittel, mit dem sie täglich die Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz zurücklegen, mit dem sie auch größere Traglasten transportieren konnten und das ihnen die Naherholungsgebiete im Umkreis von Berlin erschloß.

Der zunehmende Ost-West-Konflikt, der nach der endlichen Niederschlagung des Nazi-Regimes einsetzte, die Teilung Deutschlands in zwei Staaten und die besondere Situation Berlins machte diese vielfältigen Funktionen der S-Bahn weitgehend zunichte. Während die Deutsche Reichsbahn immer weniger für Ausbau und Erhalt der im Westteil Berlins ihrer eigentlichen Aufgabe beraubten und dadurch difizitär werdenden S-Bahn investierte, betrieb gleichzeitig der Senat eine Politik der Nicht-Integration des S-Bahn- in das West-Berliner Verkehrssystem durch den Ausbau von parallelen Streckenführungen von BVG-Bussen und U-Bahn, bis hin zu Boykottaufrufen als Reaktion auf den Bau der Mauer 1961. Anti-Kommunismus verhinderte bis heute, daß vernünftige und für die Bevölkerung auch brauchbare Lösungen gefunden wurden, die dem Leben und der besonderen Geschichte dieser Stadt Rechnung tragen.

Inzwischen ist durch weitere Streckenstillegungen und Fahrplanverdünnungen das Westnetz der S-Bahn als Nahverkehrssystem nahezu funktionslos geworden, und obwohl ihre Betriebssicherheit noch immer gewährleistet ist, werden mit Millionenaufwand die ehrgeizigen, nicht immer sinnvollen Ausbaupläne für die U-Bahn weiterverfolgt.

Erst in jüngster Zeit hat der Senat Berlins zu erkennen gegeben, daß er über eine Integration der S-Bahn nachzudenken bereit ist. Was bisher von diesen Plänen an die Öffentlichkeit drang, läßt eine Abriß-Modernisierung vermuten, wie sie für Berlin typisch ist. Viele S-Bahnhöfe dürften abgerissen und durch Betonklötze ersetzt werden, der gesamte Wagenpark soll ausgetauscht werden. Von einer Magnetbahn ist da die Rede, von Investitionen in Milliardenhöhe, mit deren Hilfe Ende der 90er Jahre eine neue, stromlinienförmige Schnellbahn präsentiert werden soll. Es steht zu vermuten, daß die jahrzehntelange Ausblendung der S-Bahn aus dem öffentlichen Bewußtsein kompensiert werden soll durch den Aufbau einer gänzlich neuen Schnellbahn, die die Gegenstände beseitigt, an denen sich historische Erinnerung und Stadterfahrung festgemacht hat, und die das nach wie vor intakte Netz im Ostteil der Stadt sowie im Umland ignoriert.

In dieser Situation hat eine Ausstellung über die Berliner S-Bahn die kritische Funktion, die historischen Bedeutungen wieder ins öffentliche Gedächtnis zurückzuholen, die sich einer glatten Modernisierung in den Weg stellen. Ganz ohne Nostalgie und ästhetisierende Betulichkeit, aber mit viel Gespür für die Bedeutung von historischen Orten und Gegenständen, die mit den Erfordernissen einer technischen Funktionabilität durchaus zusammenkommen können.

In diesem Sinne ist die Ausstellung mehreres zugleich: ein Stück Stadtgeschichte Berlins, in die sich die S-Bahn eingegraben hat, Kultur- und Gesellschaftsgeschichte eines industriellen Verkehrsmittels, an dessen kultureller Verarbeitung sich beispielhaft Verstärkerprozesse während der Industrialisierung festmachen lassen, die Entkoppelung von Wohn- und Arbeitsplätzen, das Entstehen von Urbanität, die Mobilisierung des großstädtischen Lebens, die Veränderung von Erfahrungs- und Wahrnehmungsweisen; aber gleichzeitig auch Aufklärung über die technischen und verkehrsgeschichtlichen Probleme eines in der Entstehungszeit modernen und neuartigen Verkehrssystems, über dessen Auswirkungen auf Stadtplanung und Stadtentwicklung; Information über die Funktionsweise der S-Bahn, über ihre Betriebsstruktur und ihre betriebstechnischen Merkmale; Detailanalysen zur Architektur der Bahnhöfe und Betriebsbauten, zur Entwicklung eines industriellen Designs, die bis heute das Bild der S-Bahn prägen.

Schließlich die Vergegenwärtigung der S-Bahn als ein spezifisches Lebens- und Produktionsmilieu, von den biologisch und ökologisch interessanten Grünzonen über die Vielzahl von Schrebergärten und Randbebauungen bis hin zu den vielfältigen gewerblichen Nutzungen auf dem Gebiet der S-Bahn.

In diesen vielfältigen Dimensionen und Bedeutungen wird die S-Bahn bis heute verarbeitet in ästhetischen Ausdrucksformen, sie hat einen festen Platz in Bildern und Grafiken, in Reiseberichten und Reportagen, in Fotografien und im Film, aber auch in Anekdoten und Alltagsgeschichten, die mit der S-Bahn zu tun haben. Und erst in dieser Vielfältigkeit kommt zum Bewußtsein, welche Bedeutungen diesem Medium S-Bahn historisch zugewachsen sind und welche Rolle sie noch heute spielen für ein großstädtisches Heimatbewußtsein.

4. Einzelthemen der Ausstellung

- Industriegeschichte und Industriekultur am Beispiel der S-Bahn
- Die S-Bahn an politischen Bruchpunkten ihrer Entwicklung
- Architektur und Lebensmilieu
- Verkehrs- und Technik-Geschichte der S-Bahn. Vergleich mit anderen Nahverkehrssystemen
- Betriebs- und Arbeitsstruktur der S-Bahn. Erinnerungen und aktuelle Beschreibungen
- Stadtplanung und Stadtentwicklung
- Die technischen Bauten im Umkreis der S-Bahn
- Die S-Bahn im Spiegel der Literatur, der bildenden Kunst, der Fotografie, von Film und Fernsehen
- Modell der Berliner Stadtbahn (Ausschnitt)

5. Ausstellungsebenen

Die Ausstellung beschränkt sich nicht auf die grafische und fotografische Dokumentation der Stadt- wie der S-Bahn-Geschichte. Vielmehr stehen im Mittelpunkt Versuche, die S-Bahn als industrieller Ort und als ästhetisch-kultureller Gegenstand den Betrachtern nahe-zubringen:

- durch die Ausstellung von Fundstücken und Funktionsgegenständen der S-Bahn, durch nachgestellte Environments, durch Nachbildungen von Funktionselementen
- durch szenische Inszenierungen und Spielangebote (S-Bahn-Revue, Spielmöglichkeiten mit Modellen, Zeichen- und Malwettbewerbe, Einrichtung einer Hobbywerkstatt für Kinder)
- durch mediale Angebote (Ton-Dia-Schau, Filme Video-Mitschnitte, Simulation einer S-Bahnfahrt im nachgebauten Führerstand)
- Einrichtung einer Erzählecke zum Austausch von Geschichten und Erinnerungen, die durch Wandzeitungen und einer Ausstellungszeitung rückvermittelt werden
- durch die Ausstellung von grafischen und bildnerischen Werken
- durch die Aufstellung eines Verkehrspavillons, in dem die S-Bahn-Reisen in die traditionellen Naherholungsgebiete Berlins simuliert werden

- durch die Veranstaltungen von Stadtrundfahrten mit der S-Bahn, durch Vorträge, Lesungen und Filmvorführungen
- durch ein verkehrspolitisches Hearing über die Zukunft der S-Bahn, über Utopien einer anderen Entwicklung
- durch eine Arbeitstagung über Industrialisierung und Kultur am Beispiel der Entwicklung Berlins.

6. Katalog

Der umfangreiche, farbig wie schwarzweiß illustrierte Katalog, der im Verlag Ästhetik und Kommunikation erscheint, soll die S-Bahn in ihren vielfältigen Zusammenhängen und Erscheinungsweisen sichtbar machen, als ein technisches Medium und zugleich als ein kultureller Gegenstand, die das Gesicht dieser Stadt, in beiden Teilen, entscheidend geprägt haben.

Der Katalog ergänzt die Ausstellung, indem er die einzelnen Themen weiter verfolgt und historische Zusammenhänge rekonstruiert, die sich im Medium einer Ausstellung nur schwer vermitteln lassen.

7. Ausstellungsmedien

In Zusammenarbeit mit dem Museumspädagogischen Dienst (MD) werden spezifische Medien und Ausstellungsaktivitäten entwickelt, die die Ausstellung für gezielte Interessenten (Schüler, Kinder, Behinderte, technisch Interessierte etc.) zugänglich machen sollen, etwa durch eine Ausstellungszeitung, durch Modell- und Schnittbögen, durch didaktisch aufbereitete Dokumente und audiovisuelle Materialien.

8. Ausstellungsgruppe

Die Ausstellungsgruppe besteht aus über vierzig Mitgliedern, die in den unterschiedlichen Arbeitsbereichen arbeiten. In ihr sind, der Vielfältigkeit des Gegenstands entsprechend, ganz unterschiedliche Berufe und Interessen vertreten:

Architekten und Städteplaner, ehemalige Mitarbeiter der Reichsbahn, Modellbauer und Verkehrsplaner, Kunstwissenschaftler, Fotografen und Filmer, Bauingenieure, Historiker, Sozialwissenschaftler, Sozialpädagogen und Lehrer.

9. Koordination

Eberhard Knödler-Bunte, Dr. Knut Hickethier, Rolf Külz

c/o Ästhetik und Kommunikation Verlags-GmbH.
Bogotastraße 27, 1000 Berlin 37
TEL: 030 / 802 87 89

10. Veranstalter

NEUE GESELLSCHAFT FÜR BILDENDE KUNST (NGBK)
Hardenbergstraße 9, 1000 Berlin 12
TEL: 030 / 31 61 82