

Ausstellungsgruppe Berliner S-Bahn der Neuen Gesellschaft für Bildende Kunst (NGBK)

Die Berliner S-Bahn

Ausstellung

Gesellschaftsgeschichte eines industriellen Verkehrsmittels

im Künstlerhaus Bethanien - Mariannenplatz, vom 28.11.82 bis 12.1.83

Was wir mit der Ausstellung wollen

Trennungsgeschichten

Wäre die Berliner S-Bahn ein normales, innerstädtisches Verkehrsmittel, es bestünde sicherlich kein besonderer Anlaß, sich ihrer in Form einer Ausstellung anzunehmen. Aber die Berliner S-Bahn ist weniger und mehr zugleich. Sie hat als Verkehrsmittel viele ihrer Funktionen eingebüßt, zumindest im westlichen Teil Berlins, und sie ist gleichzeitig immer noch die einzige anschauliche Klammer für die gemeinsame Geschichte. Die Teilungsgeschichte Deutschlands hat sie ramponiert, vieler ihrer Bedeutungen beraubt. Erzwungene Währungsreform, einseitig von den damaligen drei westlichen Sektoren verordnet, und darauffolgender Streik der Reichsbahner 1949; separate Staatengründung der Bundesrepublik, die ein halbes Jahr später von der DDR nachvollzogen wurde; Mauerbau und S-Bahn-Boykott 1961, schließlich erneuter S-Bahner-Streik 1980 und sich anschließende umfangreiche Streckenstilllegungen markieren die wichtigsten Nachkriegssituationen der Bahn.

Dazwischen liegt die Geschichte einer geteilten Stadt, die Trennungsgeschichte ihrer Bewohner, die auseinandertreibende Entwicklung der beiden Teile Berlins. Die S-Bahn hat diese Trennungen nicht überbrücken können, aber ihre Existenz hält die Erinnerungen wach, an die eine gemeinsame Geschichte, deren Spuren bis heute noch wirksam sind, hier wie drüben. Im Westen eine darniederliegende industrielle Großstadt, mit viel Subventionen einigermaßen funktionsfähig gehalten, durch Tourismus und Kongresse, durch kulturelle Aktivitäten und politische Bewegungen zum urbanen Leben gebracht; - im Osten 'die Hauptstadt', das politische und wirtschaftliche Zentrum der anderen, sozialistischen Hälfte, mit viel administrativer Kälte und staatlichen Vorschriften, aber auch mit zahllosen Nischen. Die Berliner S-Bahn liegt quer zu dieser Trennungsgeschichte, verbindet noch immer die beiden Teile, obwohl diese sich längst in ihren Funktionen und Lebensweisen voneinander abgekoppelt haben. Aber nicht ohne Rest. Was bleibt, ist das Gefühl der wechselseitigen Unvollständigkeit, die Empfindung der Künstlichkeit, mit der die Trennungen herbeigeführt wurden. Wer diese Stadt sich aneignen möchte, muß mit Verklüsterungen umgehen lernen, muß sie erst freilegen aus einseitigen Schuldzuweisungen, die sich hier in Form des Antikommunismus festgesetzt haben.

Das Bedürfnis nach einem gemeinsamen Deutschland wurde mit der Formel von der Wiedervereinigung symbolisch befriedigt, um desto ungerührter die Teilung Deutschlands und die Integration der westlichen Zonen ins westliche Bündnis betreiben zu können.

Industrie und Kultur

Die Berliner S-Bahn erinnert an die Ungereimtheiten dieser Entwicklung; an die einzige, wirkliche Großstadt Deutschlands.

Es ist die eine, gemeinsame Geschichte einer industriellen Dynamik, die innerhalb von nur 150 Jahren das Gesicht dieser Stadt und das Leben ihrer Menschen fast völlig umgewälzt hat; die Geschichte eines fast unglaublichen industriellen Wachstums, das schließlich auch mit dem Wachstum der Arbeiterbewegung einherging; die Geschichte des preußischen Machtzentrums und des städtischen, liberalen Widerstandes gegen ein Übermaß staatlicher

Autorität; die Geschichte der hilflosen Gehversuche in Richtung auf eine demokratische Republik, die durch die Kehrtwendung in den Nationalsozialismus unterbrochen wurden; schließlich die Zerstörung der Stadt, durch die Bombenteppiche des Krieges und durch die Abrißpolitik nach dem Kriege, hier und drüben. Geschichte sollte planiert, weggeräumt, von den Spuren der Vergangenheit gesäubert werden. Abriß statt Aufarbeitung der Vergangenheit.

Die Berliner S-Bahn hält die Erinnerung an diese Geschichte wach, macht sie gegenständlich, wahrnehmbar gerade dadurch, daß sie am industriellen Wachstum, an der Zunahme an Beton und glatten Flächen, an 'verkehrsgerechten' Räumen nicht mehr so recht teilgenommen hat. An dem Körper der S-Bahn ist die Industriegeschichte Berlins noch spürbar, an ihrer Architektur der Bahnhöfe und Brücken, an den Fahrzeugen und den betriebstechnischen Anlagen. Das macht die S-Bahn unsicher. Nicht in betrieblicher Hinsicht - die damals moderne Technik der 20er Jahre ist bis heute betriebssicher geblieben -, sondern im Hinblick auf unsere eigenen, ungesicherten Erfahrungen, die die Gesellschaftsgeschichte der S-Bahn immer wieder ins Gedächtnis ruft. Vielleicht ist dies, neben Funktionsverlust und Boykott, ein wichtiger Grund dafür, warum so viele Berliner ihre S-Bahn aus ihrer Gegenwart verdrängen. Lebendig ist sie offensichtlich nur noch als Folie von Kindheitserinnerungen.

Unsere Ausstellung zur Berliner S-Bahn will diese Geschichte wieder ins Gedächtnis holen, als Gegenwärtiges. Sie stellt nicht eine Funktion der S-Bahn vor, sondern die Vielfalt an Bedeutungen, die der S-Bahn im Laufe ihrer über hundertjährigen Geschichte zugewachsen sind. Sie ist für uns ein Leitfaden durch die Industriegeschichte dieser Stadt, den wir wieder in die Hand bekommen müssen.

Deshalb erweitern wir auch nicht die vorhandenen Nahverkehrs- und Integrationskonzepte um eine Variante; wir wollen nicht mit den Senatskonzepten auf einer Ebene konkurrieren. und uns auf bloß verkehrstechnische Diskussionen beschränken lassen. Sondern wir arbeiten geschichtliches Material, Material kollektiver Erinnerungen auf, das sich einer glatten Modernisierung in den Weg stellt.

Denn wir befürchten, daß die Ansprüche nach einer Modernisierung der S-Bahn als Vorwand benutzt werden könnte, eine Inbetriebnahme so lange hinauszuschieben, daß sie schon aus Kostengründen gar nicht mehr realisiert werden kann. Modern ist ein Nahverkehrsmittel dann, wenn es in der Lage ist, eine große Bevölkerungszahl in kurzer Zeit betriebssicher zu befördern. Die Geschichte der S-Bahn hat dafür einen Standard bereits in den 20er Jahren geschaffen, der heute noch unerreicht ist: eine Zugfolge von 1 1/2 Minuten, eine mittlere Geschwindigkeit von 80 km auf vielen Strecken, einen sicheren Betrieb mit sehr geringen Störungen und Unregelmäßigkeiten. Alles andere ist eine Frage der ästhetischen Erscheinung. Wer nur daran sich stört, der möge sich zum Vergleich die S- und U-Bahnen von Paris, London oder New York ansehen. Auch sie werden von ihren Bewohnern angenommen, obwohl sie zu einem großen Teil in einem schlechteren Zustand sind als unsere Berliner S-Bahn.

Forderungen

Damit wir hier, im Westen dieser Stadt, wieder ein ganz selbstverständliches Verhältnis zur S-Bahn gewinnen, muß erst einmal der S-Bahn-Boykott von 1961 öffentlich zurückgenommen werden. Er war schon damals, als Reaktion auf den Mauerbau, politisch fatal, weil er die ganzen ungelösten Probleme der deutschen Nachkriegsgeschichte auf die Schultern der Reichsbahner abwälzte. Wer S-Bahn fährt, bezahlt den Stacheldraht, so hieß es damals, aber in Wahrheit bezahlte man nur für ein wichtiges Verkehrsmittel im Westen der Stadt. Der Schnitt ging in's eigene Fleisch. Anstatt die Defizite der S-Bahn in West-Berlin von zuletzt 140 Millionen D-Mark (1980) ebenso auszugleichen wie die 480 Mill. DM der Berliner-Verkehrs-Betriebe - kein Nahverkehrssystem kommt ohne öffentliche Subventionen aus -, wurde erbittert konkurriert, fast um jeden Preis. Parallele Busstrecken wurden eingerichtet, der kostenspielige Ausbau der U-Bahn vorangetrieben, die bereits bestehenden Verknüpfungen der S-Bahn mit den anderen Verkehrsmitteln gekappt und neue erst gar nicht eingerichtet.

Die wirklichen Probleme aber liegen in der Propagierung einer 'autogerechten Stadt', der bedenkenlos den Vorrang eingeräumt wurde, selbst noch zu einer Zeit, als die zerstörerischen Auswirkungen des Individualverkehrs auf den städtischen Raum und die natürliche Umwelt für alle absehbar und wahrnehmbar wurden.

Die S-Bahn verschwand fast völlig aus dem öffentlichen Bewußtsein dieser Stadt; aus vielen Plänen und touristischen Informationen, aus Wanderkarten und Hinweisen. Die S-Bahn wurde zu einem Nicht-Ort, den es zwar weiterhin noch gab, an dem die städtische Merkfähigkeit aber vorbeiging. Die sozialpsychologischen Abgrenzungsbedürfnisse waren der Hebel, um die politischen und wirtschaftlichen Interessen umso ungehinderter durchzusetzen, bis heute. Auf der Strecke blieb die S-Bahn und mit ihr ein Rest an gemeinsamer Geschichte.

Daran hat sich bis heute nur wenig geändert. Wenn man wirklich die Integration der S-Bahn in den Nahverkehr von West-Berlin betreiben will und ihn nicht nur aus wahltaktischen Gründen bloß werbewirksam fordert, dann müssen die eingerasteten Feindbilder verflüssigt werden, dann müssen Ausgrenzungen zurückgenommen und neue, selbstverständliche Umgangsweisen miteinander gefunden werden. Dazu gehört, daß man die DDR als autonomen Verhandlungspartner ernstnimmt, der seine Besitz- und Rechtsbestände nicht einfach überspringen kann. Sicher ist, daß die DDR ihre Ansprüche auf den Betrieb der S-Bahn im Westen der Stadt nicht aufgibt, und dafür gibt es auch ganz plausible, betriebstechnische Gründe. Andererseits kann ihr nicht abgezwungen werden, daß sie für West-Berlin ein defizitäres Nahverkehrssystem unterhält, von dem sie selbst nichts außer einem Rechtsanspruch hat, zumal in Zeiten eigener wirtschaftlicher Schwierigkeiten.

Wenn man die S-Bahn wirklich will, und dazu bedarf es eines kräftigen Drucks von unten, von der Seite der Betroffenen, dann muß ein Integrationskonzept in praktischen, überschaubaren Schritten entwickelt werden. Und eben nicht mit dem Anspruch von Globalmodernisierung mit Milliardeninvestitionen. Die S-Bahn muß sofort wieder in Betrieb genommen und schrittweise modernisiert werden, behutsam und mit viel Gespür für die geschichtliche und kulturelle Substanz, die in ihr steckt. Eine Planung muß gefunden werden, die die einzelnen Verkehrssysteme miteinander verbindet, die die städtische Umwelt schon und bewahrt und die die Teilung dieser Stadt nicht noch weiter vertieft.

Heute, wo energiepolitische, ökologische und wirtschaftspolitische Probleme eine wirksame Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs dringend erfordern, werden in allen großen Stadtregionen S-Bahn-Systeme vorrangig ausgebaut. Hamburg, München, Stuttgart, Nürnberg und das Ruhrgebiet stehen dafür als Beispiele.

Die räumliche Ausdehnung von Berlin-West, vor allem auch durch die Vielzahl an Stadtbezirkszentren, ist mit den Entwicklungen in Westdeutschland durchaus vergleichbar. Während jedoch dort mit hohem Planungsaufwand und erheblichen, auch finanziellen Belastungen erst die Voraussetzungen für Stadtbahn-Systeme geschaffen werden müssen, bietet sich für Berlin die einmalige Möglichkeit, durch die Wiederinbetriebnahme eines vorhandenen Streckennetzes und Wagenparks ein bewährtes und attraktives Nahverkehrsmittel der Bevölkerung zur Verfügung stellen zu können, in ganz kurzer Zeit und mit überschaubaren Kosten. Daß es hierfür an guten Vorsätzen bei den politisch Verantwortlichen nicht ganz fehlt, ist hin und wieder den Verlautbarungen der verschiedenen Parteien im Abgeordnetenhaus zu entnehmen. Was wir bislang vermissen, ist der politische Nachdruck, mit dem diese Zielsetzungen auch verfolgt werden. Was uns fehlt, ist die Bereitschaft, über wirtschaftliche und politische Einzelinteressen hinweg an übergreifenden Lösungen zu arbeiten, die der gesamten Bevölkerung Berlins und der Zukunft dieser Stadt zugutekommen.

Die S-Bahn-Ausstellung formuliert dafür Argumente, Materialien, historische und technische Zusammenhänge. Sie mobilisiert Geschichte und Erinnerungen, nicht als wehleidige Nostalgie von einer Zeit, die inzwischen ungefährlich geworden ist, sondern als Stachel gegen die Abrißpolitik in dieser Stadt, die Geschichte beseitigen möchte. Und sie vertraut darauf, daß in der bewußt angeeigneten Stadtgeschichte mehr Zukunft und mehr Triebkraft steckt als in noch so ausgefeilten verkehrstechnischen Entwürfen, die uns unsere alltäglichen Bedürfnisse nach einer anderen, freundlicheren Stadt vergessen machen. Dafür möchte unsere Ausstellung Anstöße vermitteln. Realisiert werden müssen sie draußen, in öffentlichen Diskussionen mit Politikern, in Bürgerinitiativen, in Aktionsformen, die die eingefrorene Politik in Bewegung und die S-Bahn zum Fahren bringt.



Die Berliner S-Bahn

Ausstellung zur Gesellschaftsgeschichte eines industriellen Verkehrsmittels
28. November '82 bis 12. Januar '83, Di.-Fr. 10-18 Uhr, Sa., So. 11-18 Uhr
Künstlerhaus Bethanien, Mariannenplatz, 1000 Berlin 36

Neue Gesellschaft für bildende Kunst

In Zusammenarbeit mit Künstlerhaus Bethanien · Museum für Verkehr und
Technik · Museumspädagogischer Dienst · Verlag Ästhetik und Kommunikation