

[SAPMO-BArch DY 30/J I)V 2/2/1808, Bl. 35 – 53,
Abschrift (Auszug; Auslassungen mit <...> gekennzeichnet)]

Anlage Nr. 5 zum Protokoll Nr. 45/79 vom 20.11.1979

Betreff: Konzeption und weiteres Vorgehen zu anstehenden politischen und ökonomischen Fragen des S-Bahnverkehrs in Westberlin.

Beschluß: Die Konzeption und weiteres Vorgehen zu anstehenden politischen und ökonomischen Fragen wird bestätigt.

Verantwortlich für die Durchführung: Genosse Otto Arndt

K o n z e p t i o n

und weiteres Vorgehen zu anstehenden politischen und ökonomischen Fragen des S-Bahnverkehrs in Westberlin

1. Zur Rechtslage

Nach dem 8. Mai 1945 unterlag die Deutsche Reichsbahn in der gesamten damaligen sowjetischen Besatzungszone einschließlich im heutigen Westberliner Gebiet der Hoheitsgewalt der sowjetischen Militäradministration in Deutschland.

Durch Befehl des Obersten Chefs der SMAD vom 1. August 1945 „über Maßnahmen zur Wiederherstellung des Eisenbahn- und Wasserstraßenverkehrs“ (Anlage 1) wurden 8 Reichsbahndirektionen, darunter die Reichsbahndirektion Berlin für den Eisenbahnverkehr in allen 4 Sektoren Berlins, gebildet. Sie unterstand der durch Befehl Nr. 17 vom 27. Juli 1945 gebildeten Deutschen Zentralverwaltung für Verkehr der sowjetischen Besatzungszone (Anlage 2).

Auch nach der Beteiligung der drei Westmächte an der Besetzung und Verwaltung Berlins besaßen diese keine Rechte zur Teilnahme an der Verwaltung des Eisenbahnwesens in Berlin. Sie verblieb in der ausschließlichen Kompetenz der sowjetischen und o.g. deutschen Organe.

Mit der Übergabe der Verwaltungsfunktionen der SMAD an die Regierung der DDR am 10. Oktober 1949 (Anlage 3) wurden der DDR auch sämtliche Funktionen hinsichtlich des Verkehrswesens einschließlich derjenigen für die Deutsche Reichsbahn in Westberlin übertragen. Seitdem wird der gesamte Betrieb der Deutschen Reichsbahn in Westberlin einschließlich des S-Bahnverkehrs unter der Zuständigkeit des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR durchgeführt.

Auch die Wahrung von Ordnung und Sicherheit im Betrieb der Deutschen Reichsbahn in Westberlin obliegt seitdem den zuständigen Organen der DDR.

Nach der Abspaltung der Westsektoren Berlins wurden von den Behörden der Westmächte in Westberlin und dem Westberliner Senat vielfältige Versuche unternommen, um die Rechte und Zuständigkeiten der DDR einzuschränken. Die Westmächte und der Westberliner Senat gehen dabei davon aus, daß die Deutsche Reichsbahn beschlagnahmtes Vermögen des ehemaligen Deutschen Reiches darstellt, über das ihnen in Westberlin die

Oberhoheit zusteht. Dementsprechend werden von ihnen nur „Betriebsrechte und -pflichten“ der Deutschen Reichsbahn und keinerlei hoheitsrechtliche Befugnisse des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR oder andere Organe der DDR anerkannt. In einer Reihe von „alliierten Anordnungen“ haben die Behörden der Westmächte in Westberlin sogar eigene gesetzliche Bestimmungen auf vermögensrechtlichem Gebiet und hinsichtlich des Ausübens von Polizeibefugnissen und Zollhandlungen auf dem Gebiet der Deutschen Reichsbahn erlassen.

Entsprechend dem „allgemeinen Zuständigkeitsgesetz“ des Westberliner Senats vom 2.10.1958 (Anlage 4) maßt sich dieser für alle Bereiche Zuständigkeiten an, die vor dem 8.5.1945 einem „Reichs- oder preußischen Minister zugewiesen waren“. Auf dieser Grundlage haben sich auch Westberliner Senatsdienststellen zunehmend Zuständigkeiten für Fragen des Eisenbahn- und S-Bahnverkehrs in Westberlin angemaßt. Auch durch die 1948 erfolgte Beschlagnahme des nicht unmittelbar dem Eisenbahnbetrieb dienenden Vermögens der Deutschen Reichsbahn in Westberlin wird die Deutsche Reichsbahn direkt geschädigt.

Diesen Bestrebungen ist die DDR in Abstimmung mit der UdSSR bisher stets konsequent entgegengetreten. Dabei wurde von dem Grundsatz des Vierseitigen Abkommens ausgegangen, wonach „ungeachtet der Unterschiede in den Rechtsauffassungen die Lage, die sich in diesem Gebiet (Westberlin) entwickelt hat,... nicht einseitig verändert wird“.

2. Zur allgemeinen Situation der S-Bahn in Westberlin

Entsprechend der gegen die DDR gerichteten politischen Position des Westberliner Senats und der von ihm vertretenen Zuständigkeitsanmaßung führt er insbesondere seit 1961 zielgerichtet die vielfältigsten Aktivitäten gegen die S-Bahn in Westberlin durch. Nach dem 31.8.1961 wurde die Westberliner Bevölkerung direkt zum Boykott der S-Bahn aufgerufen. In den folgenden Jahren wurde parallel zur S-Bahn ein Omnibusnetz für den innerstädtischen Verkehr aufgebaut. Die ständigen Anschläge gegen die S-Bahn in Westberlin, die häufig ernste Gefahren für das Leben und die Gesundheit der Reisenden hervorrufen, werden vom Senat trotz wiederholter Forderungen der DDR nicht unterbunden.

Diese Gesamtentwicklung führte zu einem rapiden Rückgang der Fahrgastzahlen. Gegenwärtig beträgt der Anteil der S-Bahn am gesamten städtischen Nahverkehr in Westberlin lediglich noch 5 %.

Aus inoffiziellen Äußerungen des Westberliner Senats geht hervor, daß er auf Grund des inzwischen ausgebauten Nahverkehrsnetzes keinen Wert auf die S-Bahn legt. Forderungen der DDR, das Defizit an dem S-Bahnbetrieb zu übernehmen, hat der Senat abgelehnt.

In zunehmendem Maße hat sich der Westberliner Senat in die Angelegenheiten der Deutschen Reichsbahn in Westberlin einschließlich der S-Bahn eingemischt. Allein im 1. Halbjahr 1979 wurden 145 widerrechtliche Polizeieinsätze und 1635 „Kontrolleinsätze“ des Westberliner Zolls auf S-Bahngelände in Westberlin durchgeführt.

Die Wahrung der Rechte und Zuständigkeiten der DDR für die Deutsche Reichsbahn in Westberlin gestaltet sich auch nach Abschluß des Vierseitigen Abkommens immer komplizierter.

Angesichts dieser Situation sind von seiten der DDR bereits seit Jahren nur die für die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit unbedingt erforderlichen Investitionen durchgeführt worden. Deshalb befinden sich die Anlagen der Deutschen Reichsbahn in Westberlin in einem Zustand, der auch für das politische Ansehen der DDR nachteilig ist.

Durch das Ministerium für Verkehrswesen wird das Ziel verfolgt, unter Ausnutzung der Interessenlage des Westberliner Senats, insbesondere im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme von Gelände der Deutschen Reichsbahn, Baumaßnahmen auch zur Rationalisierung des Eisenbahnverkehrs zu realisieren, deren Kosten durch den Westberliner Senat zu tragen sind.

So konnte durchgesetzt werden, daß die Westberliner Seite zum Beispiel in den Jahren 1978/1979 für 14 Einzelobjekte die Kosten in Höhe von ca. 50 Mio DM übernimmt, so zum Beispiel für Baumaßnahmen in den Bahnhofsbereichen Marienfelde, Innsbrucker Platz, Tegel und Putlitzstraße.

Auch für die vorgesehene Umgestaltung von Verkehrsanlagen im Südbereich Westberlins, durch die auch eine Rationalisierung des Eisenbahnverkehrs erfolgt, soll der Westberliner Senat Kosten in Höhe von 450 Mio DM übernehmen. Die entsprechende Vereinbarung dazu steht unmittelbar vor dem Abschluß.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß die Situation der S-Bahn in Westberlin durch folgende Bedingungen charakterisiert ist:

- Der Westberliner Senat erkennt die Zuständigkeit der DDR für die Deutsche Reichsbahn in Westberlin nicht an, sondern billigt ihr lediglich Betriebsrechte und -pflichten zu.
- Obwohl sich der Senat Zuständigkeiten für die S-Bahn anmaßt, ist er nicht bereit, sich an den Kosten für den Betrieb dieses Nahverkehrsmittels, das ausschließlich im Interesse der Westberliner Bevölkerung betrieben wird, zu beteiligen. Der Westberliner Senat unternimmt vielfältige Aktivitäten, um den S-Bahnbetrieb in Westberlin zu diskreditieren.

In diesem Zusammenhang muß festgestellt werden, daß der Westberliner Senat ein derartiges gegen die S-Bahn gerichtetes Vorgehen im Bereich des Personen- und Güterfernverkehrs in Westberlin nicht praktiziert, da er den Transitverkehr zwischen Westberlin und der BRD, den Güter- und Personenverkehr zwischen Westberlin und der DDR sowie den Transitverkehr zwischen Westberlin und anderen Staaten nicht gefährden will.

3. Zur ökonomischen Situation der S-Bahn in Westberlin

3.1 Kurzcharakteristik

Die Deutsche Reichsbahn betreibt den S-Bahnverkehr in Westberlin mit einem speziellen S-Bahnstreckennetz von 140 km. Den Reisenden stehen 78 S-Bahnhöfe und -Haltepunkte zur Verfügung. Bei der S-Bahn in Westberlin sind 2.093 Eisenbahner tätig, darunter 1.891 Bürger Westberlins.

Abgesehen vom Besucherverkehr zwischen der DDR und Westberlin dient der S-Bahnverkehr fast ausschließlich dem innerstädtischen Nahverkehr Westberlins. Der Westberliner Senat hat dies bei seiner im Jahre 1972 erarbeiteten Nahverkehrskonzeption zwar formal berücksichtigt, jedoch in den zurückliegenden Jahren keinerlei konstruktive Schritte zur ökonomischen Sicherstellung dieses Teils des Nahverkehrs unternommen.

Die Aufwendungen des Westberliner Senats zur Stützung des von ihm betriebenen Nahverkehrs betragen für das Jahr 1978 ca. 375 Mio DM. Hingegen wurden alle

Forderungen der DDR zu einer finanziellen Beteiligung am Defizit der S-Bahn vom Westberliner Senat abgelehnt.

3.2 Einnahmen und Ausgaben des S-Bahnverkehrs in Westberlin

Im Ergebnis der destruktiven Haltung der Westberliner Seite gegenüber der S-Bahn haben sich die Beförderungsleistungen wie folgt rückläufig entwickelt:

<u>Jahr</u>	<u>1975</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>V.-Ist 1979</u>
beförderte Personen (Mio)	30,1	25,9	21,5	18,9	17,3
Rückgang zum Vorjahr (%)	-	14	17	12	8,5

Die Fahrpreise für eine Einzelfahrt wurden wie folgt erhöht:

1.9.1972	auf	0,50 DM
1.7.1976	auf	0,80 DM
1.11.1977	auf	1,00 DM
1.11.1979	auf	1,30 DM

Im Ergebnis dieser Maßnahmen ergibt sich folgende Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben:

<u>in Mio DM</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>V.-Ist 1979</u>	<u>Planentwurf 1980</u>
Einnahmen	15,2	15,2	15,3	14,0	14,0
Ausgaben	54,1	49,5	46,7	46,8	48,0
Saldo	-38,9	-34,3	-31,4	-32,8	-34,0

Aufgliederung der effektiven Kosten nach wichtigen Kostenkomplexen siehe Anlage 5.

Den Hauptanteil an den Valutaausgaben bilden die Lohnkosten (1978 = ca 82 %). Die Auswirkungen aus der notwendigen Anpassung der Durchschnittslöhne an die inflationäre Preisentwicklung in Westberlin konnten durch die Reduzierung der Anzahl der Arbeitskräfte ausgeglichen werden.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß sich aus dem Betreiben der S-Bahn in Westberlin für die DDR im Jahre 1979 eine finanzielle Belastung von

32,8 Mio DM
und 54,4 Mio M

ergibt (Anlagen 6 und 7).

4. Vorschläge für das weitere Vorgehen

- 4.1. Ausgehend von der Rechtslage, der eingetretenen Situation und den ökonomischen Belastungen der DDR wird zur Beseitigung des Defizits bei der S-Bahn in Westberlin eine schrittweise Stilllegung von Strecken gemäß Anlage 8 vorgeschlagen. Danach verbleibt lediglich die S-Bahnstrecke Friedrichstraße - Zoologischer Garten in Betrieb.
- 4.2. Mit der schrittweisen Stilllegung von Strecken der S-Bahn in Westberlin ist auch der Verkehr auf den U-Bahnstrecken C und D über die Hauptstadt der DDR, der den Westberliner Verkehrsbetrieben gegen Entrichtung einer Nutzungsgebühr einseitig gestattet wurde, einzustellen. Die Realisierung dieser Maßnahme hat einen Einnahmeausfall in Höhe von 4,23 Mio DM jährlich zur Folge.

Es sind Vorschläge zur eigenen Nutzung der U-Bahnlinien C und D für den Nahverkehr in der Hauptstadt auszuarbeiten und zur Bestätigung vorzulegen.

Des Weiteren sind die sich aus der Stilllegung der U-Bahnstrecken C und D ergebenden Konsequenzen auch hinsichtlich der von der DDR gegenwärtig genutzten U-Bahnkehranlage am Potsdamer Platz (Westberliner Gebiet) darzustellen und kurzfristig durch den Minister für Verkehrswesen im Zusammenwirken mit dem Minister für Auswärtige Angelegenheiten zur Entscheidung vorzulegen.

- 4.3. Der im Briefwechsel zwischen der DDR und dem Westberliner Senat vom 20.12.1971 ausdrücklich erwähnte Reise- und Besucherverkehr mit der S-Bahn und U-Bahn aus Westberlin in die DDR über die Grenzübergangsstelle Friedrichstraße wird lediglich für die S-Bahn auf der Strecke Friedrichstraße – Zoologischer Garten aufrechterhalten.

Zusammenfassung der ökonomischen Ergebnisse entsprechend den Vorschlägen für das weitere Vorgehen

Bei der Durchführung aller Vorschläge für das weitere Vorgehen wird sich das gegenwärtige Defizit für den S-Bahnverkehr in Westberlin um 25,5 Mio VM und 37,1 Mio M jährlich verringern. Demzufolge verbleibt für die DDR noch eine finanzielle Belastung in Höhe von 7,3 Mio VM und 17,3 Mio M.

Die Unterbindung des Verkehrs der Westberliner Verkehrsbetriebe auf den U-Bahnstrecken C und D führt zu Mindereinnahmen von 4,2 Mio VM jährlich.

Bekanntmachung über einen Befehl des Obersten Chefs der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland vom 1. August 1945 über Maßnahmen zur Wiederherstellung des Eisenbahn- und Wasserstraßenverkehrs

<...>

Anlage 1

Befehl Nr. 17 des Obersten Chefs der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland über die Bildung von Zentralverwaltungen in der sowjetischen Besatzungszone vom 27. Juli 1945 (Auszug)

<...>

Anlage 2

Anlage 3

Erklärung des Obersten Chefs der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland, Armeegeneral W.J. Tschuikow, vom 10. Oktober 1949 betreffend die Übertragung der Verwaltungsfunktionen an die Provisorische Regierung der Deutschen Demokratischen Republik und die Schaffung der Sowjetischen Kontrollkommission an Stelle der Sowjetischen Militäradministration (Auszug)

<...>

Anlage 4

Gesetz über die Zuständigkeiten in der allgemeinen Berliner Verwaltung (Allgemeines Zuständigkeitsgesetz – AZG)

<...>

Anlage 5

Aufgliederung der Valutakosten in DM für die S-Bahn in Westberlin nach wichtigen Kostenkomplexen

<u>Angabe in Mio DM</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>V.-Ist 1979</u>	<u>Planentwurf 1980</u>
Lohnkosten	38,8	38,4	37,5	38,0	38,7
Energie, Kraft- und Betriebsstoffe 1))	1,5	1,6	1,4	1,4	1,4
Wartung und Reparatur der Betriebsmittel	-	-	-	-	-
Werterhaltung, Reparatur und Rationalisierung der Anlagen	12,9	8,6	6,9	6,4	6,7
Sonstige Betriebskosten (z.B. Müllabfuhr, Straßenreinigung)	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
	53,3	48,7	45,9	45,9	46,9

1) Seit 1.1.1978 werden an die Westberliner BEWAG keine Valutazahlungen für den Elektroenergiebezug geleistet, weil in den Verhandlungen über eine neue Preisregelung noch keine Übereinstimmung erzielt wurde.

Anlage 6

Aufgliederung der Kosten in Mark der DDR für die S-Bahn in Westberlin nach wichtigen Kostenkomplexen

Angaben in Mio M	1976	1977	1978	V-Ist 1979	Planentwurf 1980
Lohnkosten	5,9	5,6	7,3	7,8	8,3
Energie, Kraft- und Betriebsstoffe	14,9	13,8	13,2	13,7	14,4
Wartung und Reparatur der Betriebsmittel	23,8	22,6	26,0	26,8	27,6
Werterhaltung, Reparatur und Rationalisierung der Anlagen	1,1	2,4	2,7	2,8	2,8
Sonstige Betriebs- kosten (z.B. Müllabfuhr, Straßenreinigung)	3,0	3,1	3,3	3,3	3,3
	48,7	47,5	52,5	54,4	56,4
	=====				

Anlage 7

Aufgliederung der Belastungen der DDR aus dem Betreiben der S-Bahn in Westberlin

in Mio	V.-Ist		Planentwurf		
	1976	1977	1978	1979	1980
DM-Erlöse der S-Bahn	15,2	15,2	15,3	14,0	14,0
DM-Aufwendungen der S-Bahn	53,3	48,7	45,9	45,9	46,9
DM-Aufwendungen für Sozialleistungen x)	0,8	0,8	0,8	0,9	1,1
Saldo DM	-38,9	-34,3	-31,4	-32,8	-34,0
M-Aufwendungen für S-Bahn	48,7	47,5	52,5	54,4	56,4

x)

Zahlungen der Sozialversicherung des FDGB insbesondere für die stationäre Behandlung von Westberliner Eisenbahnern und deren Angehörigen bei Krankenhausaufenthalt in Westberlin

Anlage 8

Programm über eine schrittweise Stilllegung von S-Bahnstrecken in Westberlin

E i n s p a r u n g

Stillzulegende Strecken	Arbeitskräfte Anzahl	Kosten VM	Kosten M	Saldoeinsparung unter Berücksichti- gung der Minder- einnahmen	
				Mio VM	Mio M
<hr/>					
1. Etappe					
Schönholz-Frohnau					
Zehlendorf-Düppel					
Jungfernheide-Spandau					
Tegel-Heiligensee					
Priesterweg-Lichterfelde/Süd					
Spandau West – Staaken					
Neukölln-Kölln. Heide					
	221	6,8	11,1	0,7	11,1
<hr/>					
2. Etappe					
Anhalter Bf.-Lichtenrade					
Schöneberg-Wannsee					
Westkreuz-Wannsee					
Westkreuz-Spandau West					
Jungfernheide-Gartenfeld					
Gesundbrunnen-Tegel					
	688	17,3	18,5	14,1	18,5
<hr/>					
3. Etappe					
Zool. Garten-Westkreuz					
Gesundbrunnen-Sonnenallee					
Anhalter Bf.-Schöneberg					
Gesundbrunnen-Anhalter-Bf.					
	593	18,9	7,5	10,7	7,5
<hr/>					
G e s a m t	1.502	43,0	37,1	25,5	37,1

Nach Realisierung der 3. Etappe wird nur noch die Strecke Friedrichstraße-Zool. Garten befahren.