

Anschläge auf Einrichtungen der DR

16. August 1983

Information Nr. 268/83 über Anschläge auf Anlagen und Einrichtungen der Deutschen Reichsbahn sowie widerrechtliche Handlungen und Aktivitäten der Westberliner Polizei- und Zollorgane auf dem Gelände der Deutschen Reichsbahn in Berlin (West)

Quelle

BStU, MfS, ZAIG 3335, Bl. 1–12 (7. Expl.).

Serie

Informationen.

Verteiler

Fischer – MfS: Mittig, Leiter HA XIX, Leiter BV Berlin, Rechtsstelle, ZAIG/1, Ablage.

Feststellungen der zuständigen Organe der DDR zufolge sind im Verlauf des 1. Halbjahres 1983 zahlreiche Anschläge gegen Anlagen und Einrichtungen der Deutschen Reichsbahn in Berlin (West),¹ insbesondere in Form krimineller Handlungen wie Brandstiftungen, Beschuss und Steinwürfe, Beschädigungen von Inneneinrichtungen des Wagenparks, Zerstörungen an Bahnhofsgebäuden und Signaleinrichtungen sowie von Angriffen gegen Angehörige der Deutschen Reichsbahn begangen worden.

Bei diesen Anschlägen und den daraus resultierenden Gefahrensituationen wurden vor allem das Leben, die Gesundheit und die Sicherheit der Reisenden und der Angehörigen der Deutschen Reichsbahn teilweise in erheblichem Maße gefährdet und zum Teil beträchtliche Schäden an Fahrzeugen und Anlagen sowie Störungen im Betriebsablauf des Eisenbahnverkehrs herbeigeführt.

Seit dem Wirksamwerden der für das Westberliner S-Bahnnetz der Deutschen Reichsbahn beschlossenen Rationalisierungsmaßnahmen im September/Oktober 1980 (zeitweilige Stilllegung von 79 der insgesamt vorhandenen 160 Streckenkilometer mit 41 Bahnhöfen, einschließlich der dazu gehörenden Stellwerke)² wurden die Möglichkeiten für das verbrecherische Vorgehen krimineller Elemente zumindest teilweise eingeschränkt, was sich auch in einem bestimmten Rückgang entsprechender Handlungen zeigte.

Vorliegenden Einschätzungen zufolge ist jedoch die Anzahl der gegen Anlagen und Einrichtungen der Deutschen Reichsbahn in Westberlin gerichteten Anschläge im 1. Halbjahr 1983 gegenüber vergleichbaren früheren Zeiträumen wieder gestiegen. Nachfolgend eine entsprechende Übersicht:

[Anschläge]	1. Halbjahr 1981	1. Halbjahr 1982	Halbjahr 1983
Brandstiftungen	13	10	11
Angedrohte Gewaltakte	4	–	2
Hindernisbereitungen	115	91	183
Beschuss/Steinwürfe	38	33	47
Angriffe/Gewaltakte gegen Angehörige der DR	3	–	2

Die nach wie vor hohe Anzahl verbrecherischer Anschläge auf Angehörige und Einrichtungen der Deutschen Reichsbahn in Westberlin bestätigt frühere Einschätzungen, wonach das Vorgehen krimineller Elemente offensichtlich auch weiterhin von den zuständigen Behörden des Westberliner Senats geduldet wird und weitgehend ungehindert erfolgen kann.

Im Zusammenhang mit den im 1. Halbjahr 1983 erfolgten *Brandstiftungen* konnten durch rechtzeitiges Erkennen und von Angehörigen der Deutschen Reichsbahn umgehend eingeleitete Maßnahmen größere Schäden verhindert werden.

Als besonders schwerwiegend ist die steigende Anzahl schwerer *Hindernisbereitungen* einzuschätzen, wodurch die Sicherheit im S-Bahnverkehr, vereinzelt auch im Fernreiseverkehr, und das Leben und die Gesundheit der Reisenden und der Triebfahrzeugführer teilweise in hohem Umfang gefährdet bzw. beeinträchtigt wurden. Es wurden gleichzeitig hohe Sachschäden verursacht.

Eine Konzentration derartiger Anschläge trat besonders in den Streckenabschnitten Yorkstraße – Papestraße (22), Großgörschenstraße – Schöneberg (zurzeit kein öffentlicher S-Bahnverkehr, nur Betriebsfahrten (12), Schulzendorf – Tegel (11) und Südende – Lankwitz (9) auf.

Wie die Untersuchungen der zuständigen Organe ergaben, waren die entstandenen Schäden zum Teil so schwerwiegend, dass eine Anzahl von Zügen ihre Fahrt nicht fortsetzen konnte (z. B. Abriss der Stromabnehmer bzw. Schleifschuhe in 13 Fällen) und zeitweilige Unterbrechungen (18) bzw. Ausfälle fahrplanmäßiger Züge (4) eintraten.

Zur Bereitung von Hindernissen benutzten die Täter u. a. metallische Gegenstände wie z. B. Rohre und Profile bis zu 4 m Länge, Waschmaschinengehäuse, Drahtgitter, Baumaterialien wie z. B. Betonteile, Pflastersteine, Kabelabdeckplatten und Schottermaterial sowie offensichtlich in unmittelbarer Nähe der Anlagen der Deutschen Reichsbahn auf Westberliner Territorium liegende Baumstämme (bis 2,00 m Länge), Bohlen, Bretter und Äste.

Durch Experten wird eingeschätzt, dass die Gefährlichkeit derartiger Angriffe zugenommen hat, da von den insgesamt verübten 183 Hindernisbereitungen allein 48 so angelegt waren, dass sie bei nicht rechtzeitigem Erkennen zu schwerwiegenden Auswirkungen hätten führen können.

Einige ausgewählte Beispiele:

Eine über die Auslaufspitze der Stromschiene angebrachte zusammengeschlossene Sicherungskette für Motorräder führte am 9.1.1983 im Streckenabschnitt Hermsdorf – Waidmannslust zum Abriss sämtlicher vier Schleifschuhe eines S-Bahnzuges und so zum zwangsweisen Halt. Der S-Bahnzug musste ausgesetzt werden.

In diesem Streckenbereich wiederholte sich am darauffolgenden Tag (10.1.1983) ein analoger Anschlag mittels eines über die Auslaufspitze der Stromschiene gelegten Autoreifens.

Durch unbekannte Täter wurde am 12.3.1983 ein im Bereich der Hohenzollern-Brücke in Wilmersdorf freiliegendes, spannungsloses Starkstromkabel (380 kV; Baustelle des Senats) aus seiner Befestigung gelöst und über die Brückenbegrenzung in das Gleisprofil des Streckenabschnittes Halensee – Grunewald geworfen. Dadurch entstand Sachschaden an den Bahnanlagen und am Triebfahrzeug eines Güterzuges, der erst nach mehrstündiger Unterbrechung des Betriebsablaufes beseitigt werden konnte.

Angehörige der Deutschen Reichsbahn stellten bei einer Streckenkontrolle des Fernbahngleises Zoologischer Garten – Spandau am 26.4.1983 in der Mitte der Eisenbahnüberführung über die Stadtautobahn fest, dass unbekannte Täter die Verbindungsfaschen beider Schienenstoßverbindungen gelöst, die Schraubenbolzen entfernt und in das Schotterbrett geworfen hatten. (In diesem Streckenabschnitt verkehren die Fernreisezüge mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h.)

Die Gefahr des Entgleisens eines S-Bahnzuges im Streckenabschnitt Marienfelde-Buckower Chaussee entstand, als ein am 23.5.1983 mit etwa 55 km/h verkehrender S-Bahnzug einen auf die Fahrschiene abgelegten Hemmschuh überfuhr.

Im Berichtszeitraum wurden zwei Vorkommnisse des *Beschusses fahrender S-Bahnzüge* festgestellt, die die Sicherheit des Betriebspersonals und der Reisenden sowie die ordnungsgemäße Betriebsführung gefährdeten.

So beschoss am 8.3.1983 ein Westberliner Bürger im Streckenabschnitt Buckower Chaussee – Lichtenrade einen vorbeifahrenden S-Bahnzug aus einer Trommelschreckschusspistole mit Leuchtspurnmunition, wodurch u. a. an der gegenüberliegenden Gleisseite ein Böschungsbrand entstand. (Der Täter wurde der Westberliner Polizei übergeben.)

Im gleichen Streckenabschnitt wiederholte sich dieses Vorkommnis am 15.3.1983. Der S-Bahnzug musste ausgesetzt werden.

Die vorsätzlichen *Beschädigungen von Inneneinrichtungen* am Wagenpark der S-Bahn und Beschädigungen an stillgelegten Anlagen hielten unvermindert an. Im Zusammenhang mit den von Angehörigen der Deutschen Reichsbahn bzw. von Bahnpolizisten³ vorgenommenen Kontrollen gelang es, im Zusammenhang mit vorgenannten Straftaten im 1. Halbjahr 1983 insgesamt 36 Täter bzw. Tatverdächtige auf frischer Tat zu stellen. Sie wurden an die Westberliner Polizei übergeben. Über die von Westberliner Seite in diesem Zusammenhang eingeleiteten Maßnahmen liegen den zuständigen Organen der DDR keine konkreten Angaben vor.

Dazu folgende Übersicht:

S-Bahnbeschädigungen	1. Halbjahr 1981	1. Halbjahr 1982	1. Halbjahr 1983
Fälle	302	466	374
beschädigte Teile	1 165	1 311	879

gestellte Täter	33	34	36
-----------------	----	----	----

Am 27.1.1983 beschädigten und zerstörten unbekannte Täter in einem auf der Strecke Frohnau – Lichtenrade verkehrenden S-Bahnzug Sitz- und Rückenlehnpolster, Fenstertische und Reklamescheiben (insgesamt 17 Teile) und warfen diese teilweise aus dem S-Bahnzug. Unbekannte Täter zerstörten bzw. beschädigten am 29.5.1983 in einem S-Bahnzug auf der Strecke – Frohnau – Lichtenfelde insgesamt 19 Teile der Inneneinrichtung (Fenstertische, Armlehnen, Aschenbecher, Rückenlehnen aus Holz) und warfen diese Gegenstände aus dem S-Bahnzug. Auf 29 der insgesamt 41 stillgelegten Bahnhöfe sind vor allem Beleuchtungsanlagen, Fenster und Türen zum Teil erheblich beschädigt worden. Auf dem S-Bahnhof Hermsdorf wurden zum Beispiel zwei Bahnhofsuhren, ein Richtungsanzeiger und 72 Fensterscheiben zerstört. Im 1. Halbjahr 1983 nahmen Diebstähle bzw. das »fachkundige« Abbauen von Kabel- und Sicherungsteilen auf stillgelegten S-Bahnstrecken stark zu. Dabei wurden umfangreiche Materialien (Schienenstoßverbinder, Kupferverbindungsseile, Kupferspulen) so gezielt entfernt, dass ganze Streckenabschnitte sicherungstechnisch unbrauchbar wurden. Besonders betroffen sind die Streckenabschnitte zwischen den Bahnhöfen

- Heerstraße – Eichkamp,
- Heerstraße – Olympiastadion,
- Westkreuz – Eichkamp,
- Jungfernheide – Beusselstraße.

Die im 1. Halbjahr 1983 bekannt gewordenen *angedrohten Gewaltakte* richteten sich hauptsächlich gegen Anlagen und Einrichtungen des Bahnhofes Zoologischer Garten.

Am 2.1.1983 legten unbekannte Täter in der Bahnhofshalle des Bahnhofes Zoologischer Garten vor der Tür der Bahnpolizeiwache einen handgeschriebenen Zettel, der die Androhung eines Sprengstoffanschlages enthielt.

Die durch die Bahnpolizei verständigte Westberliner Polizei verneinte die Ernsthaftigkeit dieser Androhung.

Am 14.5.1983 erfolgte in der Gepäckaufbewahrung des Bahnhofes Zoologischer Garten über Postapparat ein anonymer Anruf mit dem Hinweis, dass sich in einem Schließfach eine Bombe befindet, die in 50 Minuten detonieren würde.

Die durch die Bahnpolizei verständigte Westberliner Polizei leitete aus dem gleichen, vorgenannten Grund keine Maßnahmen ein.

Im Zusammenhang mit den geschilderten Anschlägen gegen Anlagen und Einrichtungen der Deutschen Reichsbahn in Westberlin wurden den zuständigen Westberliner Behörden im Verlauf des 1. Halbjahres 1983 vonseiten der DDR umfangreiche Materialien zur weiteren Verfolgung zur Verfügung gestellt.

Dazu folgende Übersicht:

[geschilderte Anschläge]	1. Halbjahr 1981	1. Halbjahr 1982	1. Halbjahr 1983
Übergabe von Ermittlungsakten an Westberliner Justizorgane davon zu bekannten Tätern	132	124	137
Übergabe von Tätern bzw. tatverdächtigen Personen	30	33	30
an Westberliner Polizei	84	88	94

Es liegen gegenwärtig jedoch keine Erkenntnisse vor, ob und in welcher Form die Westberliner Strafverfolgungsorgane auf der Grundlage der ihnen übergebenen Unterlagen entsprechend reagiert haben.

Die seit Langem anhaltenden, immer wieder feststellbaren widerrechtlichen Aktivitäten der *Westberliner Polizei* auf dem Gelände der Deutschen Reichsbahn haben im 1. Halbjahr 1983 zugenommen:

[widerrechtliche Aktivitäten]	1. Halbjahr 1981	1. Halbjahr 1982	1. Halbjahr 1983
-------------------------------	------------------	------------------	------------------

Fälle widerrechtlicher Tätigkeit insgesamt,	80	66	129
davon:			
Ermittlungen	52	44	71
Aktionen	8	14	30
Streifen­tätigkeit	20	8	28

Diese widerrechtlichen Aktivitäten wurden von den Westberliner Polizeiorganen überwiegend damit zu begründen versucht, dass diese im Rahmen bundesweiter Fahndungen, zur Verhinderung illegaler Einreisen oder zur Absicherung von Fußball-Schlachtenbummlern erforderlich gewesen seien.

Sogenannte Repräsentationsstreifen der Westberliner Polizei führten auf dem Bahnhof Zoologischer Garten bei ankommenden Fernzügen fast täglich eine beobachtende Tätigkeit durch, ohne anderweitig aktiv zu werden.

Angeblich im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Verhinderung »illegaler Einreisen« führten Einsatzkommandos der Westberliner Polizei mit massivem Kräfteinsatz (bis zu 20 Polizeiangehörigen) in den aus Richtung Friedrichstraße einfallenden S-Bahnzügen auf den Westberliner S-Bahn­höfen Lehrter Bahnhof, Anhalter Bahnhof und Humboldtthain wiederholt Personenkontrollen durch. Dabei betrat­en Polizeikräfte teilweise auch die S-Bahnzüge bzw. fuhren bis zu den nächstfolgenden S-Bahn­höfen mit und verbrachten einzelne S-Bahnreisende offensichtlich zu weiterführenden Kontrollmaßnahmen auf Westberliner Territorium. Der fahrplanmäßige S-Bahnverkehr wurde durch derartige widerrechtliche Maßnahmen teilweise beeinträchtigt.

Auch im 1. Halbjahr 1983 leiteten die Westberliner Polizeiorgane wiederum *widerrechtliche Maßnahmen gegen Angehörige der Bahn­polizei* ein und behinderten diese z. T. in bedeutendem Maße an der Wahrnehmung deren Verantwortlichkeit.

Am 27.1.1983, gegen 16.15 Uhr, drangen z. B. insgesamt zehn Angehörige der Westberliner Polizei in die Wache der Bahn­polizei auf dem Bahnhof Gesundbrunnen ein und erklärten die anwesenden Bahn­polizisten für vorläufig festgenommen, da diese angeblich die Personalien einer auf dem Gelände der Deutschen Reichsbahn geschädigten Person vorenthalten würden. Erst nach entschiedenem Protest des Schichtleiters der Bahn­polizeiwache gegen die widerrechtliche Festnahme beendeten die Westberliner Polizeiangehörigen diese Aktion.

Am 6.3.1983, in der Zeit von 19.00 Uhr bis 21.55 Uhr, erfolgte unter Androhung von Waffengewalt die Festnahme von vier sich in Ausübung dienstlicher Pflichten auf dem Gelände der Deutschen Reichsbahn zwischen den Bahnhöfen Buckower Chaussee und Lichtenrade aufhaltenden Angehörigen der Bahn­polizei mit der fadenscheinigen »Begründung«, diese hätten einen Kohlendiebstahl begangen. Nach entschiedenem Protest gegenüber Vertretern der amerikanischen Besatzungsmacht erfolgte die Freilassung.

Auch Mitarbeiter des Senats von Westberlin setzten ihre demonstrativen Einmischungsakte in die Zuständigkeiten der Deutschen Reichsbahn in Westberlin fort.

Im Zusammenhang mit der am 20.4.1983 auf dem Bahnhof Reinickendorf erfolgten Entgleisung einer Rangiereinheit und der dadurch bedingten Unterbrechung des durchgehenden S-Bahnverkehrs wurden Vertreter des Westberliner Senats, Bereich Wirtschaft/Verkehr (ehemalige Angehörige der Deutschen Reichsbahn) und Angehörige der Westberliner Polizei, wirksam, indem sie den Dienststellenleiter des Bahnhofes Berlin-Reinickendorf aufforderten, ihnen Auskünfte zu vorgenanntem Ereignis zu geben und den Zutritt zum Stellwerk zu ermöglichen. Da dieser Forderung nicht nachgekommen wurde, erschienen auf Veranlassung der Vertreter des Westberliner Senats Angehörige der französischen Besatzungsmacht, die – unter Berufung auf eine Weisung des französischen Stadtkommandanten – das Öffnen des verschlossenen Stellwerkes forderten. Als »Begründung« führten diese gegenüber den anwesenden Angehörigen der Deutschen Reichsbahn an, dass das Gelände der Deutschen Reichsbahn kein exterritoriales Gebiet darstelle und die Westberliner Polizei für alle auf diesem Gelände auftretenden Ereignisse zuständig sei.

Aufgrund der Forderung der französischen Armeeinghörigen musste den Vertretern des Westberliner Senats und der Westberliner Polizei der Zutritt zu dem verschlossenen Dienstraum des Stellwerkes gewährt werden. Im Verlaufe des über dreistündigen Aufenthaltes auf dem Gelände des S-Bahnhofes Berlin-Reinickendorf führten sie u. a. auch Befragungen von Reichsbahnangehörigen zum Sachverhalt durch und fotografierten am Ereignisort.

Die widerrechtlichen Aktivitäten der Westberliner Zollorgane bewegten sich annähernd im gleichen Rahmen wie in vorhergehenden Vergleichszeiträumen:

Fälle widerrechtlicher Tätigkeit insgesamt	664	731	697
davon Kontrollen in S-Bahnzügen	393	619	613
Kontrollen von Reisenden	96	11	55
Kontrolle von Angehörigen der Bahnpolizei und Transportpolizei	7	4	4
Kontrolle von Eisenbahnern	–	2	3
Aufklärung und Beobachtung	561	684	635

Diese Aktivitäten richteten sich überwiegend gegen Reisende in S-Bahnzügen und konzentrierten sich vor allem auf den Streckenabschnitt Friedrichstraße – Zoologischer Garten. (Offensichtlich standen diese Aktivitäten im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Verhinderung der Einfuhr von Intershopwaren.)⁴

Auch im 1. Halbjahr 1983 wurden wiederum Angehörige der Deutschen Reichsbahn bzw. der Bahn- und Transportpolizei widerrechtlichen Kontrollen unterzogen.

Zum Beispiel wurden am 23.2.1983 zwei Beschäftigte der Deutschen Reichsbahn durch zehn Angehörige des Westberliner Zolls auf dem Bahnsteig des Bahnhofes Humboldthain während des Geldtransportes aufgefordert, ihnen Einsicht in die Geldtasche zu gewähren. Da dieses verweigert wurde, erfolgte eine Zuführung zum Dienstfahrzeug des Westberliner Zolls auf dem Bahnhofsvorplatz, wo die Tasche abgenommen und geöffnet wurde.

Am 24.6.1983 wurde auf dem Bahnhof Zoologischer Garten der Triebfahrzeugführer (DDR-Bürger) des S-Bahnzuges Friedrichstraße – Wannsee im Führerstand durch einen Zöllner kontrolliert. Die geforderte Einsichtnahme in die persönliche Aktentasche wurde gewährt. Weiterhin wurde trotz Protest des Eisenbahners die Einsichtnahme in einen Schaltschrank vorgenommen.

Es wird vorgeschlagen, diese Information im Rahmen der Gespräche zwischen dem Beauftragten der Regierung der DDR und dem Beauftragten des Senats von Westberlin bzw. im Rahmen der in Vorbereitung befindlichen Verhandlungen zwischen der DDR und dem Senat zur Verbesserung der ökonomischen Situation auf dem Streckennetz der Deutschen Reichsbahn in Westberlin⁵ in geeigneter Form auszuwerten, gegen die widerrechtlichen Aktivitäten der Westberliner Polizei- und Zollorgane Protest einzulegen und deren unverzügliche Einstellung zu fordern.

1

Die von der DDR betriebene Deutsche Reichsbahn verfügte aufgrund von Vereinbarungen der Siegermächte auch über das Verkehrsrecht in Westberlin, was die S-Bahn und den Fernverkehr betraf. Zum besonderen Status der Reichsbahn im Westteil der Stadt vgl. Ciesla, Burghard: Als der Osten durch den Westen fuhr. Die Geschichte der Deutschen Reichsbahn in Westberlin. Köln, Weimar, Wien 2006.

2

Der Betrieb der S-Bahn in Westberlin war für die Reichsbahn ein Zuschuss- bzw. ein Minusgeschäft (ca. 120–140 Mio. Mark jährlich). Hintergrund war ein flächendeckender Boykott der Westberliner in Reaktion auf den Mauerbau im Sommer 1961 sowie die Weigerung Westberlins, den S-Bahn-Verkehr zu subventionieren. Seit Mitte der 1970er-Jahre hatte die DDR dem Westberliner Senat angeboten, den S-Bahnbetrieb zu übernehmen, was jedoch nicht zuletzt am Veto der Westalliierten scheiterte. Um die Defizite zurückzufahren, wurden »Rationalisierungsmaßnahmen« beschlossen, die Streckenstilllegungen und Kündigungen vorsahen. Im September 1980 wurde z. B. der S-Bahnbetrieb insbesondere zwischen 21.00 und 5.00 Uhr ausgedünnt, um Strom- und Personalkosten einzusparen. Darauf reagierten die S-Bahn-Beschäftigten mit einem Streik, der zwei Wochen andauerte. Die Reichsbahn beschränkte anschließend ihr Angebot auf die Strecken Frohnau – Lichtenrade, Heiligensee – Lichterfelde Süd sowie Wannsee – Friedrichstraße. Vgl. Ciesla, Burghard: Als der Osten durch den Westen fuhr. Die Geschichte der Deutschen Reichsbahn in Westberlin. Köln, Weimar, Wien 2006, S. 249–260 u. 269–289.

3

Die DDR beanspruchte auch die Ausübung von Hoheitsrechten auf dem Reichsbahn- und Wasserstraßengelände in Westberlin. Dafür kam bis zum Mauerbau die Transportpolizei der DDR zum Einsatz. Sie wurde 1962 durch eine Bahnpolizei der Deutschen Reichsbahn ersetzt. Die Bahnpolizei trug als Bewaffnung nur einen Schlagstock, ihre Angehörigen waren ausschließlich Westberliner.

4

In den seit 1962 eingerichteten Läden der Intershop-Einzelhandelskette konnten ausländische Besucher mit westlichen Währungen

Westwaren und andere schwer erhältliche Produkte einkaufen. Die dadurch eingenommenen Devisen gingen an den Bereich Kommerzielle Koordinierung des Ministeriums für Außenhandel der DDR. Die hier erwähnten Zoll-Kontrollen hatten ihre Ursache in der Besonderheit, dass im Bahnhof Friedrichstraße ein Intershop existierte, in dem Westberliner und Bundesdeutsche einkaufen konnten, ohne formal in die DDR einreisen zu müssen, was jedoch steuerrechtlichen Regelungen der BRD widersprach. Westberliner nutzten trotzdem die Möglichkeit, günstige Waren zu erwerben, die in der Bundesrepublik mit hohen Verbrauchssteuern belegt waren, wie Spirituosen, Parfum, Zigaretten, Kaffee usw.

5

Gemeint sind hier Verhandlungen zur Übernahme des S-Bahnbetriebs in Westberlin durch den Westberliner Senat, die im Dezember 1983 in einer »S-Bahn-Vereinbarung« mündeten. Im Januar 1984 übernahm die Westberliner BVG den S-Bahnbetrieb in Westberlin. Vgl. Ciesla, Burghard: Als der Osten durch den Westen fuhr. Die Geschichte der Deutschen Reichsbahn in Westberlin. Köln, Weimar, Wien 2006, S. 285–289.