

Berliner Stadtbahnbilder - Ein Abenteuerfilm

Wenn man sich mit der Geschichte der Berliner S-Bahn befasst, dann kommt man an einem Zeitdokument nicht vorbei. Der Film "Berliner Stadtbahnbilder" porträtiert auf sehr eindringliche Weise den Zustand und Niedergang der S-Bahn in Westberlin. 1980/81 drehte Regisseur Alfred Behrens, teilweise mit verborgener Kamera, diesen Film, der bis heute nichts an Intensität und Authentizität verloren hat. Zum 30jährigen Firmenjubiläum der Basis-Film Verleih GmbH Berlin gibt es nun endlich diesen Film auf DVD.

Eine DVD, die bei keinem S-Bahnfan fehlen sollte!

Im Vorfeld der Veröffentlichung sprachen wir mit Regisseur Alfred Behrens über diesen besonderen Film.

Über die Entstehung des Projektes

Alfred Behrens:

Ich bin ein Hamburger Kind, mein Großvater war Oberrangiermeister auf dem Güterbahnhof in Altona. Die Hamburger S-Bahn fuhr durch unser Blickfeld und ich bin mit ihr gefahren. Ich kam 1963 nach Berlin und bin mit S- und U-Bahn und mit den Bussen gefahren, um die Stadt kennen zu lernen. Meine Freundin wohnte in Moabit, ich kaufte mir einen Fotoapparat und fotografierte den S-Bahnhof Beusselstraße, weil ich das interessant fand. 1967 ging ich nach London und habe mir 1970 die erste Super 8 - Kamera gekauft und die Londoner U-Bahn gefilmt. Zurück in Deutschland drehte ich dann erste Aufnahmen der Westberliner und der Ostberliner S-Bahn. Mein Reisepass war ausgestellt von der Deutschen Botschaft in London, dadurch konnte ich relativ problemlos von Westberlin nach Ostberlin gehen. Ich drehte am S-Bahnhof Erkner einige Szenen. Unten auf der Straße fuhr eine russische Kolonne vor und ich versteckte meine Kamera.

Mit meinem Freund Volker Noth, von Beruf Grafiker, beschloss ich, sonntags mit den Kindern systematisch die Bahnhöfe zu fotografieren. Dabei kam mir im Jahre 1979 der Gedanke, darüber auch einen Film zu machen. Der Ullstein-Verlag brachte unseren ersten Bildband heraus.

Ich schrieb ein Exposé von ungefähr zehn Seiten und schickte dies an die Redaktion „Kleines Fernsehspiel“ beim ZDF. Ich bekam sehr schnell eine Rückantwort. Ich trat mit dem Projekt an die Produzentin Clara Burckner von Basis-Film heran, die das Konzept sehr interessant fand.

Als wir anfangen wollten zu drehen, kam uns der S-Bahn Streik 1980 in die Quere. Wir hatten noch keine Dreherlaubnis und telefonierten deshalb mit der Reichsbahndirektion in Ost-Berlin. Ein Mitarbeiter sagte uns: "Ich bin nicht befugt Westgespräche zu führen". Wir bekamen also keine Zusage und so machte ich mich mit Clara Burckner auf in die Wilhelm-Pieck-Straße zum Sitz der Reichsbahndirektion. Auch dort bekamen wir keine Zusage, so dass für Clara Burckner das Projekt so gut wie zu Ende war, da uns das ZDF niemals ohne Drehgenehmigung die Produktion ermöglichen würde. Ich beharrte jedoch auf dem Film, nahm ein Exemplar meines Buches „Berliner Stadtbahnbilder“ und ging zum

Justiziar des Schriftstellerverbandes. Ich bat ihn, ein kurzes Gutachten zur Urheberrechtssituation zu schreiben.

Dieses anderthalb seitige Gutachten schickte ich nach Mainz. Die Justiziere des ZDF überprüften es, sie befanden es für gut und das Geld wurde für die Produktion freigegeben.

Für die Kamera beauftragte ich Jürgen Jürges. Durch den vorangegangenen Streik drohte der Verkehr von heute auf morgen eingestellt zu werden, so dass wir schnellstmöglichst anfangen zu drehen.

Wir fingen also an, ohne richtiges Team die Dreharbeiten zu beginnen, nur der Kameramann und ich als Regisseur.

Wir drehten 5 Tage im Dezember. Mit Jürgen Jürges lag ich am S-Bahnhof Papestraße im Schnee und wir filmten die Leute, die uns nicht bemerkten. Da ich noch mit zwei anderen Projekten beschäftigt war, drehten wir immer dann, wenn der Kameramann und ich Zeit hatten. Später kam noch ein Tonmann hinzu und wir nahmen dann auch Töne auf.

Frage: Wie begegneten Ihnen die Mitarbeiter der Reichsbahn? Waren sie dem Projekt gegenüber aufgeschlossen oder interessierte es sie nicht?

Die Reaktionen waren ganz unterschiedlich. Eine relativ große Fraktion von Leuten, denen es egal war, andere Mitarbeiter hatten die „preußische Attitüde“, da musste man sich eben entfernen. Wiederum andere waren interessiert und hilfreich. Auf dem Bahnhof Charlottenburg, Bahnsteig D, ermöglichte es uns eine Aufsicht, dort ungestört zu drehen. Sie selber hatte keine Angst vor Ärger, da sie mit einem alliierten Offizier verheiratet war.

Uns kam auch zugute, dass ich genau wusste, wo die nächste Bahnhofswache der Bahnpolizei war. Mein Kameramann war der Ansicht, dass wir Schwierigkeiten bekommen könnten. Ich sagte zu ihm: Die können frühestens in 18 Minuten hier sein! So hatte er ungefähr 16 Minuten Zeit, was nicht viel ist, um anständige Bilder zu machen. Aber da er ein hervorragender Kameramann war und immer noch ist und ich das Gelände von meinem früheren Fotografieren gut kannte, gelangen uns gute Bilder. Auch die beiden anderen Kameramänner waren gute Leute. Es war spannend, fast ein Underground-Film.

Frage: Sind bei den Aufnahmen während der Fahrt Absprachen mit dem Triebfahrzeugführer gemacht wurden oder wurde einfach nur das Fenster heruntergemacht und angefangen zu drehen?

Für die Aufnahmen aus dem fahrenden Zug benutzten wir ein Saugstativ. An den älteren Zügen konnte man das Fenster weit herunterziehen, was heute leider nicht mehr geht. Wir putzten die Fenster, damit das Saugstativ besser halten konnte. Zusätzlich wurde die Kamera mit einem Ledergürtel gesichert. Für diese Aufnahmen benutzten wir meist die hinteren Wagen, auch, damit man viel Außenhaut des Wagens sieht.

Bei den letzten Dreharbeiten regnete es dann auch das erste Mal. Ich wollte während des Filmes alle Jahreszeiten einfangen, alle Wetter-Situationen

Frage: Wie nahm der Reisende die Dreharbeiten auf? Kam er interessiert auf sie zu oder war er doch eher gleichgültig?

Die Reisenden waren auf angenehme Weise, eigentlich untypisch für Berliner, den Dreharbeiten sehr zugänglich.

Frage: Was war der Grund, einen Kamerafilm anstatt eines Dokumentarfilmes zu drehen? Was ist der Unterschied zwischen einem Kamera- und einem Dokumentarfilm?

Die Bezeichnung Kamerafilm ist eine Erfindung der Redaktion „Kleines Fernsehspiel“. Man hat damit versucht zu differenzieren zwischen einer Produktion mit größerem Budget und andererseits Filmen mit kleinem Budget, diese hat man Kamerafilme genannt. Zu deren Programmatik gehörte auch dazu, dass man viele Freiheiten hat und dass man etwas macht mit dem Bewusstsein, das der Film mit der Kamera geschrieben wird, so wie ein Gedicht oder ein Roman vom Autor mit der Hand oder mit der Schreibmaschine geschrieben wird. Kamerafilme stehen in Verwandtschaft mit dem Autorenfilm, bei dem der Autor oder Regisseur die bestimmende Figur der Produktion ist und nicht der Produzent. Der klassische Spielfilm war bis zur Ausarbeitung der so genannten Autorentheorie Produzentenkino. Das wurde dann durch Leute wie Goddard, Truffaut oder in Deutschland durch Fassbinder, Wenders und Herzog usw. und weltweit auch durch New Hollywood verändert. Und so durfte auch ein Kamerafilm laut der Redaktion „Kleines Fernsehspiel“ ein Film sein, der von der Vision des Autors bzw. Regisseurs geprägt ist. Ich hatte „Carte blanche“, mir hat da niemand reingeredet. Wenn ich darum bat, gab man mir eine Einschätzung. Sehr hilfreich war der Dramaturg Karsten Witte, der einen seltenen Beruf im Filmgeschäft hat. Der Beruf des Dramaturgen verschwand aus Kostengründen in den 1950er Jahren. Die Basis-Film und Produzentin Clara Burckner haben sich dadurch ausgezeichnet, dass sie beinahe die ersten waren, die wieder einen Dramaturgen einstellten. Karsten Witte half mit, die wichtigsten ästhetischen Entscheidungen zusammen mit dem Redakteur Eckart Stein zu treffen.

Frage: Welche Gründe gab es, 16mm-Filmmaterial dem klassischen 35mm-Filmmaterial vorzuziehen?

35mm hätten wir uns nicht leisten können, es wäre einfach zu teuer gewesen. Wir hatten ein Budget von 100.000,-DM, das durfte nicht überschritten werden. Hinzu kam auch, dass 16mm-Kameras kleiner und handlicher waren und Dokumentarfilm wurde zu der Zeit weltweit überwiegend mit 16mm-Technik gedreht. 35mm-Technik war einfach zu teuer.

Frage: Der ursprüngliche Rohschnitt des Filmes war 90 Minuten, warum wurde er auf 60 Minuten gekürzt?

Der ursprüngliche Titel war „Berliner Stadtbahngeschichten“ und die Idee war gewesen, Menschen danach zu fragen, was sie im Laufe ihres Lebens erlebt haben, auf der S-Bahn. Ich habe eine Presseveröffentlichung gemacht, auf die sich Menschen gemeldet haben, die im Laufe ihres Lebens mit der S-Bahn etwas erlebt haben. Wir haben dann mit mehreren Leuten gedreht. Jedoch, das was sie uns und wie sie es uns erzählt haben, war nicht so aufregend wie das, was man in den 60 Minuten des Filmes sieht.

Eine Szene behielten wir jedoch im Film: Ein Fahrgast schwärmt am Kiosk im S-Bahnhof Anhalter Bahnhof über die alten Zeiten. Wir hatten das Gefühl, es ist ungestellt, authentisch und es wurde von uns nicht arrangiert. Wir stellten uns einfach mit der Kamera und dem Tonbandgerät hinzu und nahmen es auf.

Die anderen Sachen waren nicht so gut. Das Problem hat man öfters, wenn man Dokumentarfilme macht. Es ist eigentlich eine Frage der Inszenierung:

- a) wie kann ich einen Menschen dahin bringen, etwas zu erzählen
- b) das er das auf eine Art und Weise bringt, die interessant ist
- c) das er sich dabei selbst wohl fühlt, sonst wird es gequält
- d) bitte ich ihn sich hinzusetzen oder hinzustellen oder sich doch vielleicht in ein S-Bahnabteil hineinzusetzen. Das jedoch hätte den Dreh wiederum komplizierter gemacht.

Die Texte sind jedoch im Buch „Berliner Stadtbahnbilder“ enthalten.

Frage: Wie entwickelt man ein Konzept für so einen Film? Wie wurden während der Dreharbeiten weitere Ideen eingearbeitet? Standen die Mitarbeiter des Drehstabes hinter dem Projekt?

Für die Crewmitglieder war es mehr als ein Job, sonst wäre der Film nicht so schön geworden. Jeder bekam ein Buch, die Kameraleute lud ich zu mir nach Hause ein, wo wir Dias anschauten. Wir hatten damals über 2000 Dias fotografiert. Dadurch konnte ich meine Begeisterung über das Thema auf sie übertragen.

Das Konzept ist eigentlich mehr Improvisation. Das hängt auch vom Naturell ab, was man selber als Autor und Regisseur hat. Ich bereite mich einerseits sehr intensiv vor, wenn ich dann jedoch mit Drehen anfangen, vergesse ich alles, was ich mir vorbereitet habe. Ich muss in jeder Situation die Augen und Ohren weit offen haben und alles was sich aus dem Augenblick heraus anbietet, muss ich sofort prüfen und entweder verwerfen oder annehmen. Wenn man Dokumentarfilme dreht, lernt man als erstes den Satz: Ein Dokumentarfilm entsteht eigentlich erst am Schneidetisch. Dann erreicht man irgendwann die Phase, dass man auf diese Weise furchtbar viel Geld verballert. Also versucht man alles ganz genau vorzubereiten und dann macht man trotzdem wieder die Erfahrung: Der Film entsteht im Schneiderraum. Man schneidet ein Bild an ein anderes und merkt, es geht nicht. Also sucht man ein drittes Bild, welches man dazwischen setzen kann, damit man es doch aneinander bekommt. Dabei merkt man vielleicht, es geht immer noch nicht. Dann sagt man sich: Wir hatten noch einen tollen O-Ton, wenn wir den dazu tun, vielleicht geht es dann. Dann merkt man, es geht auch noch nicht, dann probiert man es mit einem Stück Musik und dann geht es plötzlich. Und dann fällt einem ein, dass man eigentlich was ganz

anderes machen könnte und da hatte man doch noch ein Bild, das irgendwo ist. Und so vergeht die Zeit.
Es ist also Improvisation auf einer möglichst soliden Grundlage von Vorbereitung.

Frage: Bemerkenswert am Film ist der Tonschnitt, man hört die S-Bahn, sieht eine Kameramitfahrt, und im nächsten Augenblick fährt die S-Bahn in den Bahnhof ein und man hört die Bremsgeräusche. Es passt einfach alles. Wie schafft man das?

Zu einem guten Film gehört auch ein gutes Maß an Zufällen. Da sind zwei Dinge zusammengekommen: Ich brauchte von einem Tag auf dem anderen einen Tonmann und ein Produzent bot mir Manfred Herold an. Ich erzählte ihm, dass ich seit Jahren Hörspiele mache und es stellte sich heraus, dass er sich sehr für Hörspiele interessiert und viel hört. Wir haben sehr schnell eine intensive Arbeitsbeziehung aufgebaut. Hinterher, als die Dreharbeiten schon fertig waren, wurden die Tonaufnahmen gemacht. Der Film ist weitestgehend nachvertont, er ist überwiegend stumm gedreht, oder nur mit einem Arbeitston. Mit der Cutterin Ursula Höf und mit viel Zeit haben wir im Schneiderraum die Töne sehr sorgfältig angelegt oder verschoben. Das muss auch so sein bei einem solchen Film: wenn man einen minimalistischen Film macht wie diesen, dann muss das wenige stimmen, und zwar ganz exakt.

Der entscheidende Satz ist: Filmemachen ist die Kunst der Zusammenarbeit. Leider wird in der Kritik und in der Filmpublizistik zu oft so getan, als wäre da immer so ein übermäßig begabtes Individuum namens Regisseur, was das alles machen würde, aber das ist Schwachsinn. Ein guter Film entsteht dann, wenn eine gute Idee und eine Gruppe von Menschen, die gemeinsam das Gleiche wollen, zusammenkommen. Und wenn dann nichts schief geht, wenn alle sich gut vertragen, was auch selten ist, dann entsteht ein guter Film, weil dann denkt man im Kopf des anderen oder der anderen. Dann hat man ein blindes Verständnis. Das ist so wie beim Fußballspiel, wenn eine Mannschaft eingespielt ist, dann kennt man die Laufwege, dann schiebt man den Ball dahin, wo man weiß, der linke Außenverteidiger kommt von hinten und nimmt den Ball, den ich jetzt nach vorne schiebe, auf. Und so ist das auch beim Filmemachen. Sie können keinen Film machen, wenn sie alles endlos lange diskutieren müssen. Da muss einfach ein Blick genügen. Das muss so funktionieren. Wenn man alles verbalisieren muss, dann hat das keinen Sinn.

Frage: Welche Gefühle hat man so bei den Dreharbeiten? Gleich am Anfang sieht man eine Fahrt durch das Grenzgebiet von Gesundbrunnen über Bornholmer Straße nach Wollankstraße, bei der die Kamera tief hinein in die Grenzanlagen filmt. War man ständig auf der Hut?

Ja. Immer. Der ganze Film ist entstanden aus einem permanenten Gefühl gesteigerter Sensibilisierung. Man steht permanent unter Strom, aber das ist bei jedem Film so. Ich nenne das: Ich stehe unter Drehstrom. Das geht dann morgens los: man wacht anders auf. So ein Film macht ja auch Spaß, einen kreativen Dokumentarfilm zu machen macht mehr Spaß als einen Spielfilm zu machen. Bei einem Spielfilm regiert die Disposition, die alles sehr genau festsetzt. Man weiß dann auch, was den ganzen Tag passieren wird. Man dreht drei Stunden im Wohnzimmer, innen, eine Dialogszene und dann wird man rausgehen und filmt, wie sie unten aus

der Tür herauskommen. Nachmittags dreht man eine Autofahrt oder so. Bei einem Dokumentarfilm wissen sie morgens nicht, wo sie abends landen werden. Und das ist schon ein Abenteuer.

Frage: Die Ausleuchtung im Film ist dann teilweise auch extrem dunkel. Ist es extra so gewollt?

Wir benutzten

- a) kein Kunstlicht, um erstens nicht aufzufallen
- b) es war kein Geld dafür da.
- c) Wo hätten wir ohne Drehgenehmigung der Reichsbahn einen Stecker in die Steckdose zum Aufladen stecken können?
- d) Ich war damals und bin es heute noch ein Liebhaber des existierenden Lichtes.

Schon im ersten Gespräch mit Hauptkameramann Jürgen Jürges war schon klar, dass wir mir High-Speed-Linsen, also mit Hochleistungsobjektiven, arbeiten würden und mit extrem empfindlichem Filmmaterial. Und dann haben wir noch teilweise ein oder zwei Blenden forciert. Der Film oder auch das Kino haben ja eine Affinität zur Nacht und insofern kann es auch sein, das ich im Schneiderraum Nachtbilder ein Stück weit bevorzugt habe gegenüber Tagaufnahmen.

Ich habe darauf geachtet, die Materialität des Objektes einzufangen. Es ist schön zu sehen, wie bei Sonne die Schatten über die Außenhaut der Züge gleiten. Siegfried Kracauer hat darüber ein Buch geschrieben, „Die Errettung der äußeren Wirklichkeit“, und das ist äußere Wirklichkeit. Kamerarealität, Fluss des Lebens, die Materialität der Außenhaut dieser Züge, das ist etwas, was die Zuschauer, die den Film gesehen haben, egal ob in Deutschland oder in Indien oder in den USA, fasziniert hat. Und dann auch noch das Gelände, wo die Zeit stehen geblieben ist.

Frage: Wie kam der Kontakt zu dem Triebfahrzeugführer (Tf) Dieter Müller auf, der einen Großteil der Aufnahmen ermöglichte?

Ich habe allen Leuten, das mache ich heute auch noch so, bei jeder Arbeit, erzählt, was ich mache oder vorhabe. Das habe ich jemandem im RIAS erzählt, vielleicht auch direkt dem Sigurd Hilkenbach. Vielleicht kam er auch auf mich zu, da wir ja eine große Pressekampagne gemacht hatten, bei der alle Berliner Zeitungen beteiligt waren.

Über Sigurd Hilkenbach wurde ich auf Detlef Jentzsch verwiesen, den eine langjährige Freundschaft mit dem Tf Dieter Müller verband. Es gab dann mal an einem Sonntagmorgen einen Termin auf einer Fahrt nach Frohnau, bei der ich Dieter Müller kennen lernte. Wir machten dann einen Termin aus, bei dem ich dann mit einem Kameramann filmen konnte. Einen weiteren Drehtermin ermöglichte Detlef Jentzsch bei der Aufsicht in Charlottenburg, bei dem wir aus dem Dienstraum filmen konnten. Dieter Müller war der einzige Tf, der in das Projekt involviert war.

Frage: In Minute 17 filmen Sie einen Bahnsteig, im Hintergrund sieht man eine weiße Plakatwand. Man hört Schritte, eine Aufsicht läuft von links nach rechts, der Zug fährt ein und fährt wieder ab und die Aufsicht läuft wieder zurück. War diese Szene gestellt oder nur Glück?

Es war Glück und es war dann auch ein bisschen Gespür. Ich schaute durch den Sucher der Kamera und dachte: Lass laufen. Ich dachte mir, wenn die so lang läuft, dann läuft die auch wieder zurück. Und das hat sie dann auch gemacht.

Frage: Der Film wurde 1982 ausgezeichnet mit dem Bundesfilmpreis im Kino Zoopalast. Was hat der Film angestoßen, wie war die Resonanz insgesamt auf den Film, auch innerhalb von Berlin?

Die Resonanz war sehr positiv. Ich habe eigentlich kaum jemanden getroffen in all den Jahren, dem der Film nicht gefallen hätte. Alle waren beeindruckt, weil es, glaube ich, ein einzigartiges Experiment ist. Er ist auch sehr oft vom Fernsehen, vom ZDF, ausgestrahlt worden.

Frage: Sie sind mit dem Film auf der Welt herumgereist. Wo überall waren Sie? Wer war der Auftraggeber?

Der Auftraggeber war das Goethe-Institut. Die mochten den Film. Das Goethe-Institut hat immer noch die Aufgabe, so etwas wie eine Außendarstellung der deutschen Kultur zu leisten. Da hat man eben auch erkannt, dass dieser Film etwas ganz besonderes ist und das man ihn eben zur Außendarstellung nutzen kann. Ich reiste nach Los Angeles, San Francisco, Seattle, Houston (Texas), nach Pune, Madras, Bombay, Athen, Tel Aviv, Jerusalem und Kairo.

Frage: Kann man sagen, dass dieser Film etwas angestoßen hat in dieser Stadt? Ein Umdenken in Sachen S-Bahn?

Weiß ich nicht. Kann sein. Zusammen mit dem Buch – ein kleines bisschen vielleicht, aber das ist schwer zu sagen.

Frage: Welche Gefühle und Empfindungen hat man jetzt nach über 23 Jahren über den Film?

Es war eine wunderschöne Arbeit. Es war anstrengend, wie Filmemachen immer anstrengend ist. Es war ein Abenteuerfilm. Ein Kritiker in der „Zeit“ hat ihn als Abenteuerfilm bezeichnet, der aber nicht wie alle anderen Abenteuerfilme von Menschen handelt, sondern von Dingen, von Gegenständen, von Zügen und Bahnhöfen - ein großer Abenteuerfilm. Das war er auch beim Drehen. Es war sehr schön, dass wir viel Zeit hatten. Drehtage hatten wir nur etwa fünfzehn, glaube ich. Aber das ich völlig frei entscheiden konnte, wann ich drehe und nicht alle fünfzehn am Stück, ich wollte ja fast alle Jahreszeiten drin haben. Und es war schön, das ich lange Zeit im Schneiderraum zur Verfügung hatte, das ich eine Produzentin und einen

Redakteur hatte, die ganz genau wussten, das Entscheidende bei so einem Film ist lange Schnittzeit.

Frage: Die Produzentin Clara Burckner bekam nach der Verleihung des Bundesfilmpreises Einreiseverbot nach Ost-Berlin, welches erst mit dem Mauerfall 1989 aufgehoben wurde. Hatten Sie, nach dem der Film im Fernsehen lief, Reaktionen aus der DDR, von der Deutschen Reichsbahn? Hatten Sie Schwierigkeiten im Transitverkehr?

Gar nichts. Jürgen Jürges meinte, wir werden Schwierigkeiten kriegen. Er ist dann eine Zeitlang nach Hannover geflogen, sein Assistent fuhr dann seinen Volvo hinterher. Er hat mir das auch sehr empfohlen. Ich bin weiter ganz normal mit meinem Passat durch die DDR gefahren. Ich habe nie nichts dergleichen erlebt.

Als die Mauer fiel, habe ich relativ schnell Kontakt aufgenommen zu einem Ostberliner Kameramann. Er erzählte mir gleich, dass man meinen Film kannte und mochte.

Nachtrag:

Dem Triebwagenführer Dieter Müller wurde dann fast sein Fahrschalterschlüssel zum Verhängnis. Im Buch "Berliner Stadtbahnbilder" prangt auf den Doppelseiten 72/73 sein Fahrschalterschlüssel in ganzer Pracht. Daraufhin wurde er in seine Dienststelle, das damalige S-Bahnbetriebswerk Nordbahnhof zitiert. Jedoch konnte ihm nie nachgewiesen werden, dass er der einzige Tf ist, der einen solchen Schlüssel besitzt, noch dass er an der Erstellung des Filmes beteiligt war. Den Schlüssel ließ er dann vorerst verschwinden, er befindet sich jedoch noch heute in seinem Besitz.

Das Gespräch mit Alfred Behrens führten Detlef Jentzsch, Markus Jurziczek und Mike Straschewski im März 2004.

Alle Rechte an diesem Interview liegen bei www.stadtschnellbahn-berlin.de.