

S. 23

Einführung Diskussionsstandpunkte 2014

Mit diesem Abschnitt des Berichtes möchte ich die Diskussion über bestimmte Themen, Fragen und Standpunkte weiterführen und verbreitern. Neue Aspekte, Themen, Arbeitsmethoden und Ergebnisse werden eingeführt.

Seit zwei Jahren versuche ich, auf der Grundlage einiger Veranstaltungen, Ausstellungen und Veröffentlichungen das Thema „Bahn in Brandenburg“ stärker in die öffentliche Diskussion zu rücken. Die Reaktion ist minimal. Folgende Aktionen/Veröffentlichungen wurden durchgeführt:

- Ausstellung im Landtag Brandenburg bei der Linken: Der Bahnhof im Land Brandenburg.
- Zeitschrift „Die Roten Hähne“ hat ein Heft zum Thema „Der Bahnhof 2012“ gestaltet
- Zeitung unter dem Titel „BB 21“ wurde in mehreren Ausgaben gedruckt.
- Ausstellung „Friedhof der 1000 Bahnhöfe“ wurde in Stuttgart, Berlin und Potsdam gezeigt
- 30.11.2013: 1. Landeskonferenz BB 21 mit 30 Teilnehmern.
- 29.11.2014: 2. Konferenz im Bahnhof Wiesenburg (in Vorbereitung).
- Teilnahme Konferenz in Stuttgart „20 Jahre Bahnreform“ und Leitung des 12.Workshop.
- Zeitungsartikel: Märkische Allgemeine, Neues Deutschland, PNN.
- Bündnis Bahn in Brandenburg wurde gegründet usw.

Aufklärung ist ein langer und steiniger Weg. Was ist Aufklärung? Der Philosoph Bloch hat in Schriften und Vorträgen sich immer auf Kant bezogen: „...Aufklärung ist der Ausgang des Menschen aus seiner selbstverschuldeten Unmündigkeit...“¹

Aber erwarten Sie von mir keine allumfassende Erklärung und Beantwortung vieler Fragen. Darum kann es in diesem Bericht auch gar nicht gehen. Was ich kann, ist eine Diskussion weiterführen und vertiefen. Es geht um Fragen der Menschenrechte, moderne Architektur, Ethik, Soziologie, Philosophie, Ästhetik, Geschichte, Politik, Kultur, Bahnpolitik, Volkswirtschaft, Betriebswirtschaft, Recht, Sprache, Wirtschaft und Wirtschaftskreisläufe, Demokratie, Parlamentarismus, Bürgerbewegungen, Öffentlichkeit und Presse, Geschichtsbewusstsein, Sicherheitspolitik, Internet, Statistik und zuletzt auch um den Bahnhof und die Bahn. Die verschiedenen kurzen Beiträge mögen die Diskussion gegen eine neoliberale Politik weiterbringen.

S. 30

„Deutsche Leitkultur“ und Leid der Kultur

Kabarett: Christoph Sieber, Programm: Alles ist nie genug! 2013 24
Zukunft der Kultur?

„Was erwartet man von uns als Bürger in dieser Gesellschaft? Ich sage es Ihnen: Von uns erwartet man noch eins, nicht das wir Quotenbeschaffer werden oder Wahlhelfer oder Wahlvieh am Ende. Am Ende erwartet man von uns nur noch eins, dass wir Konsumenten sind. Hauptsache die Binnennachfrage stimmt. Ich frage mich oft, wie soll ich es machen beim Kauf. Oft stehe ich mit meinem Wägelchen im Supermarkt und habe das Gefühl, ich störe diesen reibungslosen Ablauf. Bei Aldi zieht man es nun noch rüber. Man muss dankbar sein, dass die Aldi-Kassiererin noch da ist. Bei Ikea stehe ich selber da und ziehe es ab. Wenn ich einkaufe und sie steht hinter mir und guckt (Mitarbeiter von Ikea), ob ich es richtig mache.

Ich sehe mich selber im Supermarkt, räume morgens ein. Auch das wird kommen. Bevor ich einkaufe, werde ich durchwischen. Ich sehe mich schon den Spargel selber stechen im nächsten Jahr. Bevor ich ihn wasche, verpacke, im Lkw zum Supermarkt fahre, einräume, durchwische und selber komme und sage: Oh, frischer Spargel! Da nehm` ich doch was mit.“

Dieses Kabarettstück von Christoph Sieber sollte in der Zukunft spielen und sollte eine Satire sein auf die „Deutsche Leitkultur“ 2013 im Einzelhandel. Bei der Bahn ist es schon Alltag. Was Sieber noch in einer spaßigen Art beschreibt, ist auf tausenden deutscher Bahnsteige (mehr als Bahnsteige gibt es nicht, weil tausende Bahnhofsgebäude geschlossen sind) die nackte Tatsache.

Aber es gibt Hilfe. Ihre Deutsche Bahn ist bei Ihnen,

1. Wenn das Licht auf dem Bahnsteig ausgeht, rufen Sie die 3S-Zentralen an.
2. Wenn eine Reisende wieder angegriffen wird, rufen Sie die Bundespolizei an.
3. Wenn wieder ein Automat ausgeraubt wird, machen Sie das gleiche: Bundespolizei.
4. Wenn der Fahrkartenautomat im Zug nicht geht, gibt es eine Nummer: 0800-2886644.
5. Wenn es in Wusterwitz schneit, bringen Sie einen Schneeschieber mit.
6. Wenn Sie eine Fahrkarte brauchen, kümmern Sie sich rechtzeitig darum (Internet).
7. Wenn es kalt in Deutschland ist, ziehen Sie sich warm an oder nutzen Sie die WSE/DB.
8. Wenn sie weitere Fragen haben: 0180-5996633 oder 0900-1990599 oder 0180-5512512

S. 121

Fall 005: Überprüfung der 3S-Zentralen

Die 3S-Zentrale ist das Letzte an Kultur, was sich die Deutsche Bahn leistet. Manche sind der Auffassung, das der Discounter Aldi das Ende einer Kulturentwicklung in Deutschland (Brandenburg) ist. Aber sie (Aldi) haben eine feste Unterkunft, die warm, sicher und trocken ist. Mitarbeiter stehen bereit, die Waren abzukassieren, Fragen zu beantworten und wo es nötig ist, auch persönlich zu helfen. Man bekommt auch Auskunft, wenn man es wünscht, über die Waren und manchmal gib es ein nettes Wort. Das ist Aldi.

Das vergleichen Sie mal z.B. mit den Bahnhöfen Velten, Senftenberg, Ruhland, Wittstock und etwa 300 anderen Bahnhöfen in Brandenburg. Suchen Sie mal einen Mitarbeiter. Bei Aldi finden sie einen Menschen, bei der DB finden sie den Hinweis „Rufen Sie uns an. Wir helfen Ihnen gern“. Das größte Problem ist, dafür auch noch Geld zu bezahlen. Im Jahr 2013 hat die DB die Unkosten für den Reisenden auf 143 % angehoben (Festnetz 0,20 € und Handy 0,60 €).¹⁴ Service der DB kostet mich Geld, selbst wenn ich anrufe, weil am Bahnhof (Verkehrsstation) das Licht defekt ist.

Die Reisenden werden nicht über die 3S-Zentralen, über deren Funktion, Inhalt und Aufgaben auf dem Bahnsteig aufgeklärt. Wenn überhaupt, ist ein Hinweis in der Größe von A4 im „Schaukasten der DB“ angebracht. Das ist das nächste Problem. Der Hinweis beginnt mit den Worten „Wenn das Licht auf dem Bahnsteig defekt ist“ rufen Sie die 3S-Zentrale an. Alle weiteren Hinweise, die man unter „<http://de.wikipedia.org/wiki/3-S-Zentrale>“ findet, sind nicht aufgelistet.

Ich habe einen Test gemacht und die für das Land Brandenburg zuständigen 3S-Zentralen angerufen. Das Ergebnis ist im Protokoll vom 09.07.2013 nachzulesen. 66 % der Zentralen (von 3, die ich angerufen habe), waren nicht zu erreichen.

Teilweise werden die Bahnhöfe auch mit Videokameras überwacht. „1984“ lässt grüßen.¹⁵

S. 132

Fall 011: Friedhof der 1000 Bahnhöfe - Brandenburg

Es wurde mit der Stilllegung der großen Industriebetriebe und ihren Betriebsbahnhöfen begonnen, dann kamen die regionalen Güterbahnhöfe an die Reihe, es folgten die

Bahnhofsgebäude und zum Schluss die „Personenbahnhöfe“ (Haltepunkte). Der Prozess ist nicht abgeschlossen. In einigen Jahren wird die DB nur nach 20 Bahnhofsgebäude bewirtschaften mit unterschiedlichen Ausstattungsmerkmalen. Das ganze Land Brandenburg wird heruntergestuft als ein Transitland, Arbeitskräftereserve und als Ausflugsregion für Berlin. Es gab einmal über 2000 Bahnhöfe im Land Brandenburg. Die 2000 Bahnhöfe sind eine grobe Schätzung, weil ich bei der Aufarbeitung der Bahnhofs-geschichte im Land Brandenburg erst am Anfang bin. Vieles wurde nicht aufgearbeitet, zum Beispiel die Militärbahnhöfe der NVA, der sowjetischen Armee in der DDR, die Betriebsbahnhöfe der Großbetriebe und der Deutschen Reichsbahn oder der Tagebaue. Wir denken nur in der Kategorie der Personenbahnhöfe. Das Sachbuch „Lexikon der Strecken und Bahnhöfe (Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Berlin, Sachsen-Anhalt, Thüringen und Sachsen) ist nicht hilfreich für die Aufarbeitung. Ich konnte mich in dieses Buch zum Thema „Bahnhöfe in Brandenburg“ nicht einarbeiten. Das Buch ist schwierig in der Handhabung. Das Beispiel eines Betriebsbahnhofs der Deutschen Reichsbahn möchte ich beschreiben. Da ich vom Ministerium in Brandenburg, von der Deutschen Bahn und von anderen Spezialisten keine Unterstützung erhalten habe, musste ich wieder die Methode „Jäger und Sammler“ anwenden. Es geht um den Bahnhof „Nesselgrund“. Selbst Einheimische konnten keine Auskunft geben. Der Bahnhof Nesselgrund liegt zwischen dem stillgelegten Potsdam Hbf (Pirschheide) und dem stillgelegten Bahnhof Bergholz (Kreuzungsbahnhof Magdeburg-Berlin und Berlin-Dessau und Berlin-Jüterbog). Es war ein Bahnhof für die betriebsbedingten Halte von Zügen zur Durchfahrt durch den Bahnhof Pirschheide (bis 1999 Hbf Potsdam). Es wird erzählt, dass der Bahnhof auch eine wichtige Rolle bei der Errichtung der Brücke über die Havel (Strecke Schönefeld-Brandenburg) gespielt hat.

Es gibt eine Reihe von Sachbüchern (von Schuhmacher, Preuß, Wolf und Raach/Baxmann)²⁶, die aber keine umfangreiche Hilfe geben. Die politische, soziale und kulturpolitische Geschichte der Bahn im Land Brandenburg wurde noch nicht geschrieben. Es wurde auch eine Arbeit zur gegenwärtigen und zukünftigen Aufgabe der Eisenbahn im Land Brandenburg noch nicht begonnen. Damit ist eine planerische und politische Aufgabenstellung nicht möglich. Mit der Zerstörung einer vernünftigen Betriebsstruktur der Bahn, die man auch ohne längere Untersuchungen feststellen kann, ist volkswirtschaftlich und politisch ein nicht mehr wieder herstellbarer Schaden entstanden. Allein die Zerstörung (Abriss, Verkauf, Stilllegung und aussetzende Pflege) der verschiedenen Bahnhofstypen in Brandenburg ist nicht mehr wieder gutzumachen. Es gibt keine politische und organisatorische Phalanx in der Vergangenheit und Gegenwart. Es ist auch für zukünftige Aufgabenstellungen weder auf der Ebene von Deutschland noch auf der Ebene des Landes Brandenburg sichtbar.

S. 156

Beschreibung zum Umbau des Hauptbahnhofes in Potsdam bis 2050

Vier Voraussetzungen müssen gegeben sein:

1. Die Deutsche Bahn muss die entsprechenden Flächen vom Center-Management mieten.
2. Der politische Wille zur Veränderung muss vorhanden sein.
3. Die Anzahl des Personals im Bahnhof wird erhöht und unter eine gemeinsame Struktur und Leitung gestellt.
4. Die Zusammenarbeit der Stadt, der Bahn und des Centers wird neu gestaltet.

Information zur Struktur des umgebauten Hbf Potsdam (siehe Zeichnung):

Warteraum für Gruppen und Einzelpersonen und ein Beratungsraum mit Anmeldung

Service-Zentrum (Deutsche Bahn - Alles zum Reisen.)
(Fahrkartenschalter, Auskunfts-/Beratungsschalter, Schalter für Bus und Straßenbahn,
Potsdam-Information, Stadtverwaltung - Bürgersprechstunde, Bahnhofsmision,
Gepäckaufbewahrung und Gütertransportausgabe und -annahme, Fundbüro der Bahn,
Post, Bahnhaltsleiter, Reisebüro - Bahnreisen)
Ein- und Ausgang zum Centermanagement und zur Stadt (Lange Brücke)
Ab- und Aufgang zu den Bahnsteigen
Unterführung von den Bahnsteigen zum Ausgang Friedrich-Engels-Straße
(der größte Teil der Unterführung ist fertig, wird aber nicht genutzt)
Aufgang und Abgang zur Friedrich-Engels-Straße

Mit diesem notwendigen Umbau, den man mit einigen Millionen Euro erreicht, werden viele positive Effekte erzielt. Vor allem der Service muss auf ein höheres Niveau gehoben werden. Der Reisende wird wieder als Kunde mit seinen vielfältigen Ansprüchen behandelt und betreut. Bisher zersplitterte Kräfte und Objekte werden in einem Leistungszentrum zusammengeführt. Bisherige Leistungen, die die Deutsche Bahn abgeschafft hat, werden wieder eingeführt. Dies betrifft die Fragen der Post, des Transportes von Gütern mit der Bahn, Hilfe auf dem Bahnhof (Bahnhofsmision), Warteraum usw. Mit dem Umbau wird der Bahnhof optisch vom Center getrennt. Das schafft eine stärkere Konzentration auf die Aufgaben des Bahnhofs.

Eine weitere Frage ist die Neugestaltung des Raumes des Bahnhofs in Struktur und Farbgestaltung nach einheitlichen Kriterien. Der Reisende steht im Mittelpunkt und er wird geführt durch die Struktur des Bahnhofs. Reiselust, Reisekultur wird erlebt. Ein Beispiel: Nicht ein größeres Bild (Gemälde) ist heute im Bahnhofcenter zu sehen. Die Schönheit der Stadt wird dem Kommerz untergeordnet. Mit dem Umbau werden Flächen an den Wänden und auf dem Boden zur Verfügung gestellt für Kunst, Geschichte und Kultur im allgemeinen. Der „öffentliche Raum“ wird zurückerobert. Bilder von der Stadt 3 x 2 m (Sanssouci, Parks, Gebäude der Stadt) strahlen von den Wänden. Ein Reisezugwagen (oder ein anderer Gegenstand) steht auf den Boden. Eine kleine Lokomotive kommt symbolisch aus der Wand. Der Eingang des Service-Zentrums ist als alter Bahnhof gestaltet. Eine Galerie mit wechselnden Ausstellungen im Warteraum zur Geschichte der Eisenbahn möchte das Geschichtsbewusstsein beflügeln. Zum Thema Information: Auf einer großen Wand wird eine aktuelle Karte zur Bahn in Europa oder Deutschland gezeigt, die auch mit digitalen Elementen verbunden ist. Das Land Brandenburg und Berlin wird mit verschiedenen Mitteln dem Reisenden nahe gebracht. Die persönliche Beratung wird mit verschiedenen weiteren Kommunikationsmitteln verknüpft.

Dieses Beispiel ist nur eines von tausenden anderen Möglichkeiten der Rückeroberung des Bahnhofs als Bahnhof. Die Diskussion ist eröffnet, nicht nur für Potsdam. Am 29.10. jedes Jahres wollen wir den „Tag des Bahnhofs“ begehen. Dieser Bericht ist ein Beitrag im Jahr 2014, um über eine Kultur des Reisens nachzudenken.