

Der alte Mann und die Eisenbahn (Neues Deutschland 20.07.2019, S. 27)
Klaus-Dieter Zentgraf ringt seit 2012 wissenschaftlich mit Brandenburgs Bahnhöfen.
Von Andreas Fritsche

Mit bitterböser Ironie stuft sich Klaus-Dieter Zentgraf selbst als »nicht mehr sanierungsfähiges Humankapital« ein. Diesen menschenverachtenden Begriff für Lang-zeitarbeitslose, Alkoholabhängige oder andere Menschen, aus deren Arbeitskraft sich kein Profit mehr schlagen lässt, hat er einmal aufgeschnappt - und festgestellt, dass er durch seine Schwerbehinderung nach einem Schlaganfall auch darunterfällt. Dabei ist der 68-Jährige aus Wilhelmshorst bei Potsdam alles andere als untätig. Fast alle Bahnhöfe Brandenburgs hat er im Laufe einige Jahre aufgesucht, begutachtet und fotografiert. 50 000 Aufnahmen hat er dabei gemacht und 1200 nun für einen beachtlichen Bildband ausgesucht. Es ist das bislang umfänglichste Ergebnis dieser seiner Tätigkeit. Die technischen Details einer Lokomotive haben ihn nie sonderlich interessiert. Er untersucht das System Eisenbahn soziologisch, überlegt, in welchem Zustand sich dieses Kulturgut befindet und was verbessert werden könnte. Seit 2012 arbeitete er täglich zwei bis fünf Stunden daran und brachte fast jedes Jahr einen Zwischenbericht heraus.

Hat er damit etwas bewirkt? »Nein«, lautet ohne zu zögern sein Urteil. Er beschreibt sein Ringen mit der Deutschen Bahn AG, dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, mit Parlamenten und Medien als einen Boxkampf über zwölf Runden, in dem er - »der alte Mann« - gegen jeden einzelnen Gegner k. o. gegangen sei. Doch frustriert hat ihn das nicht. Für ihn waren es nützliche Lehrstunden in Sachen Demokratie. Dass die Ergebnisse seiner Forschungen so wenig Beachtung fanden, sei doch auch schon wieder hochinteressant, sagt er. Komplette vergeblich waren seine Bemühungen nicht. Der Bundestag nahm immerhin im vergangenen Jahr eine 700 Seiten lange Petition aus seiner Feder an. Doch praktisch sei dabei nichts herausgekommen, stellt Zentgraf fest. Für vergeblich hält er die Mühe aber nicht, die er sich mit der Petition gemacht hat. Denn: »Ich werde ein Buch daraus machen.« Gut verkauft hat sich Zentgrafs 2014 veröffentlichter Bericht »Friedhof der 1000 Bahnhöfe«. 600 Exemplare hat er davon abgesetzt, zwölf Zeitungen haben darüber berichtet. Über den nachfolgenden Band zu den Güterbahnhöfen informierte dann nur das »nd«. Lediglich 60 Exemplare konnte Zentgraf verkaufen. Bei den übrigen Bänden sind die Zahlen noch bescheidener. Der Staatswissenschaftler macht einen Tunnelblick der Bevölkerung dafür verantwortlich. Das Augenmerk richte sich auf die Personenbahnhöfe und blende die anderen Aspekte aus. Doch verbittert ist Zentgraf deswegen nicht. Im Gegenteil. Was sich niederschmetternd anhören mag, erzählt er mit einem Lächeln auf den Lippen. »Für mich hat sich das gelohnt«, betont er. Nach seinem Schlaganfall im Jahr 2008 konnte er gerade einmal noch drei Worte sagen. 2012 lief ein Gespräch mit ihm immer noch schleppend. Doch inzwischen kann er wieder ziemlich flüssig artikulieren. Die Arbeit an der selbst gewählten Aufgabe hat ihn geistig und körperlich belebt, auch wenn er einige Einschränkungen nicht mehr loswerden wird. Kürzlich hat er sogar wieder auf einer Konferenz in Minsk einen Vortrag gehalten.

Ohne die Arbeit wäre er vielleicht schon tot, mutmaßt Zentgraf. Und was er zusammengetragen hat über das System Eisenbahn in Brandenburg, dass werde in 20 oder 30 Jahren für die Forschung relevant sein. Eigentlich habe er bereits zu Lebzeiten etwas bewirken wollen. Doch mancher Maler sei auch erst postum berühmt geworden, schmünzelt Zentgraf. »Was bleibt, sind 50 000 Fotos, 10 000 Dokumente, die 95 Thesen und 15 Zeitungsartikel.« Dabei macht er sich keine Illusionen, dass sein Bildband auf einer Bestsellerliste landen könnte. Er empfiehlt, sich Johann Sebastian Bachs »Brandenburgische Konzerte« anzuhören und dabei das Buch durchzublättern. Dabei soll ein Gefühl für die Schönheit der Bahnhöfe und Gleisanlagen entstehen. Denn diesmal wählte Zentgraf eine andere Herangehensweise. Er formulierte keine Kritik. Er möchte begeistern für das Kulturgut Eisenbahn - ganz egal, ob es sich dabei um verfallene Gebäude und rostendes Metall handelt. »Vielleicht muss man die Veränderung nicht nur schlecht finden, vielleicht muss man sie auch akzeptieren«, meint Zentgraf, ohne damit von seiner früher geäußerten Kritik an der Servicewüste und an der Verwahrlosung abzugehen. Aber eine Burgruine werde doch auch als schön empfunden. Warum sollte dies mit den Überbleibseln der Eisenbahn, einem Stück Industriegeschichte, unmöglich sein? Wenige Menschen sind auf den vielen Bildern zu Foto: Klaus-Dieter Zentgraf sehen. Eine der besten Aufnahmen zeigt eine Frau und ein Kind, wartend auf einem Bahnsteig. Zentgraf hat die Szene fotografiert und die Frau erst anschließend darauf aufmerksam gemacht. Ein Problem der modernen sozialen Fotografie sei die Angst wegen der Bildrechte, die manche gute Aufnahme verhindere, erzählt er. Denn den Abgelichteten vorher nach seinem Einverständnis zu fragen, bedeute nichts anderes, als die Situation zu beeinflussen und damit zu zerstören. In den 1920er Jahren habe sich ein Fotograf deswegen keine Sorgen machen müssen. Doch wegen der rabiaten Methoden der Regenbogenpresse sind inzwischen rechtliche Grenzen gesetzt und die Menschen sind misstrauisch geworden.

Klaus-Dieter Zentgraf: »Brandenburgische Wanderung. Impressionen 2012-2019«. Edition Winterwork, 536 S., geb., 59,90 €;
»Nicht mehr sanierungsfähiges Humankapital. - Zwölf Runden im politischen Boxkampf über stehen«. Edition Winterwork, 243 S., brosch., 17 €.