

Petition Landtag Brandenburg

Klaus-Dieter Zentgraf - 16.02.2017

Gegen ein Sterben einer Kulturlandschaft Eisenbahn Für eine kulturvolle, serviceorientierte Mobilität Für einen zukunftsfähigen Schienenverkehr

Frankfurter Allgemeine Seite 1 am 01.02.2017 (Der bessere Bahnchef)

„Das Brot- und Buttergeschäft läuft schon lange nicht glatt. Der Fernverkehr steht wegen der Fernbusse und niedriger Spritpreise unter Druck, im Nahverkehr verdrängen Wettbewerber die alte Bahn. Dramatisch ist die Lage bei der Güterbahn, die seit Jahrzehnten auf keinen grünen Zweig kommt. Die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene erweist sich immer mehr als Trugbild. Für den Bund ist das ein Problem, hat er doch außer Lippenbekenntnisse seit her kein eigenes Konzept für die Bahn.“

Unsere öffentliche Diskussion und unsere Ergebnisse

Seit fünf Jahren (2012-2017) arbeiteten wir an einer Analyse zur Geschichte, Gegenwart und Zukunft des Schienenverkehrs an Hand einer konkreten zeitlichen, örtlichen und inhaltlichen Aufgabenstellung, die die Entwicklung der Infrastruktur und Mobilität am Beispiel eines Landes, Brandenburg, zur Aufgabe hat und auch Rückschlüsse auf andere Bundesländer zulässt. In dieser Zeit wurden folgende Aufgaben und Ergebnisse vorgelegt:

- Erster bis Dritter kulturpolitischer Bericht - Bahn in Brandenburg (2014, 2015, 2016)
(Friedhof der 1000 Bahnhöfe, Güterbahnhof, Sterben einer Kulturlandschaft Eisenbahn)
- 4 Landeskonzferenzen - Bahn in Brandenburg (2013, 2014, 2015, 2016)
- Erklärungen: Pirschheide, Wiesenburg, Joachimsthal und Dannenwalde
- Gründung eines Bündnisses BB21 - Bahn in Brandenburg
- Herausgabe einer Zeitung „BB21“ zu bestimmten Themen
- Ausstellungen (2012 Landtag Brandenburg, 2013 Potsdam, 2014 Stuttgart, 2015 Wilhelmshorst)
- Diskussion auf unterschiedlicher Ebene zu wichtigen politischen, kulturellen und sozialen Fragen der Entwicklung des Schienenverkehrs
- Tag des Bahnhofes am 28.10. für das Land Brandenburg (Bündnis BB21 seit 2015)

Welche Themen wurde in der Diskussion behandelt: Kultur (Reisekultur, Bahnhofskultur, Aufenthaltskultur, Kultur des Wartens, Servicekultur, Sicherheitskultur, Informationskultur, Wegeleitkultur, Kulturlandschaft Eisenbahn, Kultur des öffentlichen Raumes usw.), Stilllegung, Verkehrsgeografie, Gleisanschlüsse, Service, klassische Güterbahnhöfe, Bahnsteige, Menschenrechte, Digitalisierung, Industrielandschaft Brandenburgs, regionale Wirtschaftskreisläufe, Güterverkehr, Volkswirtschaft, Öffentlichkeit und gesellschaftliches Bewusstsein, Monopolkommission, Geschichte/Zukunft und VBB usw.

Welche allgemeinen Ergebnisse können wir vorlegen: 3000 Bahnhöfe gab es im Land Brandenburg (1017 Personenbahnhöfe, 794 Güterbahnhöfe, 1100 Gleisanschlussbahnhöfe, 100 Betriebsbahnhöfe), wovon z.B. nur noch 6 Personenbahnhöfe mit einem Reisecenter ausgestattet sind. Es gibt noch 314 Stationen mit ausgestatteten WSE (Wetterschutzeinrichtung) und nur noch 12 Güterzentren. Die klassischen Güterbahnhöfe wurden alle geschlossen. Es gibt nur noch ca. 180 Gleisanschlüsse mit einer ungewissen Zukunft. Im Bereich des Services können folgende Zahlen vorlegt werden: 12.899 Serviceangebote 1838-2013 (9500 im Jahre 1989) und 2014 sind nur noch 650 Serviceangebote vorhanden. Das ist ein Rückgang von 93,2 %. Dies ist die gegenwärtige Situation in Brandenburg und in ganz Deutschland kann man ein Rückgang des Services um 155.664 Angebote verzeichnen. Unter Service verstehen wir: Bahnpost, Fahrkartenverkauf, Warteräume, Expressgut, Koffertransport, Stückgutabfertigung, Gleisanschlüsse usw. Durch Erfahrungen in anderen Bundesländern und durch statistische Hochrechnungen kann man die Situation auf ganz Deutschland berechnen.

Das Ergebnis einer außerparlamentarischen Arbeit (ehrenamtlich) wird nicht anerkannt. Wir haben für ganz Deutschland eine einmalige Arbeit vorgelegt, z.B. in Form der Berichte und Konferenzen. Die Berichte wurden in fast allen Bundesländern (661 Exemplare) verkauft oder verteilt. Das ist unsere Arbeit zur Teilnahme an einer notwendigen gesellschaftlichen Diskussion als Bestandteil einer lebendigen Demokratie.

Wir haben unsere Stimme erhoben (Beratungen, Veranstaltungen), habe Briefe geschrieben (Bundeskanzlerin, Parteivorsitzende, Minister), unsere Erklärungen verteilt, haben Bücher geschrieben, Ausstellungen aufgebaut und in Gesprächen unser Standpunkt erläutert. Im diesem demokratischen Prozess hat man uns nicht gehört.

Thesen – Dritter kulturpolitischer Bericht – Bahn in Brandenburg 2016

Das System Eisenbahn wurde systematisch zerstört durch eine noch nie dagewesene Rationalisierung und Umstrukturierung. Die Funktionalität (Service, Erreichbarkeit, Zukunftsfähigkeit, Umweltschutz, Menschenrechte usw.) wird nicht mehr gesichert. Es sind nur noch Reste von nicht mehr funktionierenden Elementen vorhanden. Damit ist eine finanzielle Rentabilität auch nicht mehr gegeben. Die Thesen sind auf einer systemtheoretischen Basis des Denkens entstanden.

1. Das System Eisenbahn ist auf eine Art weiterentwickelt worden, die einer Fragmentierung des Gesamtsystems entspricht. Verschiedene Eigentumsformen sind entstanden, verschiedene Organisationsformen wurden neu entwickelt, verschiedene Strukturen wurden abgewickelt, verkauft, reduziert und umgewandelt.
2. Die direkte menschliche Dienstleistung der Deutschen Bahn, von Mensch zu Mensch, ist nur noch rudimentär vorhanden. Es kommt einer Enthauptung des Systems Service gleich. Im Land Brandenburg sind nur noch sechs Bahnhöfe mit einem Reisezentrum ausgestattet und dies mit einem stark reduzierten Angebot für die Kunden.
3. Die demokratische Mitbestimmung bei der Weiterentwicklung, Umstrukturierung und Reduzierung der Eisenbahn ist beendet worden. Die Abkopplung des Betriebssystems Bahn war radikal. Obwohl der Eigentümer das wichtigste demokratische Element einer parlamentarischen Demokratie ist, wird ihm der Einfluss genommen und den Bürgern und Abgeordneten die gestalterischen Möglichkeiten entzogen.
4. Der Raum, als öffentlicher Raum, wurde weitgehend in der Aufgabe, Struktur und Gestaltung entkernt. Der Bahnhof als ein wichtiges Element menschlicher Daseinskultur wurde auf eine Kostenstelle reduziert. Kultur, Service, Entwicklung, Raumplanung und Raumgestaltung unterliegen nur noch betriebswirtschaftlichen Überlegungen.
5. Der stolze Eisenbahner mit Kompetenz, Autorität, Fachwissen, Achtung und Sicherheitsaufgaben wurde zu einem einfachen Mitarbeiter herabgestuft. Tausende hochqualifizierte Eisenbahner haben das System Bahn verlassen und der Eisenbahn frustriert den Rücken gekehrt.
6. Eine breite Diskussion zum System Bahn ist auf allen Ebenen eingestellt worden und wird nur noch sporadisch zu ausgewählten Themen praktiziert. Am Beispiel zum Thema „Geschichte und Geschichtsbewusstsein im Land Brandenburg“ kann man die negativen Entwicklungen analysieren. Oft hat die Diskussion nur noch Alibifunktion.
7. Zentralisierung, Rationalisierung, Intensivierung und Digitalisierung wird in allen Bereichen nur noch unter einem betriebswirtschaftlichen Aspekt umgesetzt. Dazu hat die Wirtschaft der Republik (Konzerne) die Deutsche Bahn übernommen. Zentrales Kriterium der Unternehmensleitung ist nicht die Erhaltung des Systems Bahn, z.B. für die regionale Entwicklung, die Mittelstandsförderung und für den Ausbau des Service, sondern die Verwertung.
8. Die Internationalisierung der Deutschen Bahn wurde auf Kosten der Reduktion der Bahn in Deutschland vorgenommen und finanziert. Damit ist ein kolossaler Rückbau in der Fläche zum Beispiel im Land Brandenburg zu verzeichnen. Die Infrastruktur wurde auf ein Mindestmaß reduziert, um im Ausland tausende von Betrieben aufzukaufen.
9. Das System Eisenbahn wurde zur Ausplünderung freigegeben. Verschiedene Gruppen haben sich auf den Weg gemacht, politisch, ideologisch, propagandistisch, wirtschaftlich und wissenschaftlich, um der Bahn ihre eigenen Interessen überzuordnen. Die sachliche Information zum Thema Eisenbahn wurde zur Propaganda herabgestuft. Es gibt keine Visionen zur Entwicklung der Bahn mehr.
10. Die materielle, finanzielle, organisatorische und personale Basis wurde überspannt. Bestimmte betriebliche Abläufe können nicht mehr gewährleistet werden. Ein Beispiel ist der Eisenbahngüterverkehr. Das Problem ist eine nicht mehr rückbaufähige Entwicklung, die in den letzten Jahren bei der DB AG vollzogen wurde.
11. Der Reisende oder der Betriebsleiter in einem kleinen mittelständischen Unternehmen werden alleingelassen. Frühmorgens stehen über 300.000 Menschen auf den Bahnsteigen des Landes Brandenburg, ohne dass ein Mitarbeiter der Deutschen Bahn da ist und den Reisenden damit auch keine Hilfe und Beratung gegeben wird.
12. Die Politik hat bei ihren Gestaltungsmöglichkeiten versagt. Fehler wurden nicht benannt. Es interessiert auch keinen und es fehlt das gesellschaftliche Bewusstsein; auch Verantwortung ist kaum vorhanden. Die Bedürfnisse der Menschen werden reduziert auf Pünktlichkeit und digitale Erreichbarkeit. Der Mensch hat aber noch andere Bedürfnisse (Beratung, Betreuung, Sicherheit, Wissen, Anerkennung, Reisekultur und Hilfe).
13. Die Autoindustrie (Individualverkehr) hat weiterhin erste Priorität in der Gesellschaft der Republik. Die Werbung ist zu fast 100 Prozent auf das Auto zugeschnitten.
14. Die Medien und besonders die Presse spielen leider auch noch eine wichtige Rolle bei der Bewusstseinsentwicklung und der offenen Diskussion über die Fragen zur Zukunft der Verkehrsentwicklung. Solange das Auto weiterhin eine solche Aufmerksamkeit besitzt, wird es keine Veränderung in der Verkehrspolitik geben.

Fragen und Forderungen

1. Verantwortung bei der Entwicklung der Deutschen Bahn und dem Schienenverkehr

Wer hat die politische, personelle, strukturelle, administrative, soziale, kulturelle, betriebswirtschaftliche und rechtliche Verantwortung? Wie wird die Verantwortung in Bezug zur Deutschen Bahn wahrgenommen? Wer ist für eine fehlende politische und sachliche Konzeption (Frankfurter Allgemeine) verantwortlich?

Begründung: In vielen Diskussionen, in Veranstaltungen, Fernsehbeiträgen (Bundestagsdebatten) und in der Literatur wird die Deutsche Bahn kritisiert. Auf der anderen Seite wird von der DB die Politik zur Verantwortung gezogen, weil sie nicht die richtigen Maßnahmen vorschlägt und durchsetzt. Auch innerhalb der Bevölkerung ist wegen fehlender Konzepte eine zwiespältige Diskussion feststellbar. Auf der einen Seite wird die vollständige Privatisierung gefordert und auf der anderen Seite die stärkere Verantwortung des Staates, weil die alleinige Orientierung auf reine betriebswirtschaftliche Belange zu einer Katastrophe geführt hat.

Wenn wir über die Verantwortung eine Aufklärung verlangen, wollen wir es auf der Grundlage der gegenwärtigen Analyse an Hand konkreter Sachverhalte fordern. Warum sind die klassischen Güterbahnhöfe zu 100 % geschlossen worden? Warum ist der Service der Bahn zu 93 % abgeschafft worden? Warum ist eine fast totale Zentralisation von Prozessen vorgenommen worden (Zerstörung von regionalen Wirtschaftskreisläufen, Verantwortung vor Ort)? Warum ist die Entmenschlichung von wirtschaftlichen Beziehungen und serviceorientierten Angeboten vorgenommen worden (Kunden, Reisender, Angestellte usw.)? Warum sind natürliche, notwendige betriebliche Abläufe unterbrochen und vollkommen unnatürliche neue Bereiche errichtet worden? Warum hat der Bundestag so lange zugeschaut?

Eine Frage, von vielen anderen Fragen, konnte uns bisher nicht beantwortet werden. Die DB ist zu 100 % im Besitz des Bundes. Der Besitzer hat die Aufgabe, das Vermögen zu schützen und zu vermehren. Ganze Betriebe, Strecken wurden zu einem Euro verkauft. Der Staat hat eine Zwitterstellung eingenommen, indem er unter allen Umständen den Wettbewerb forcieren wollte, auch unter der Voraussetzung, dass sein eigener Betrieb Schaden nimmt. Das verstehen wir nicht.

2. Analyse ist eine Voraussetzung für eine erfolgreiche Konzeption

Die notwendige Diskussion wird von der Politik, der Gesellschaft und der Bahn auf eine Frage reduziert, die Frage der Pünktlichkeit von Zügen im Personenverkehr/Bahn. Eine breit angelegte Untersuchung, wie wir sie in fünf Jahren ohne finanzielle, organisatorische und praktische Hilfe, durchgeführt haben, wird verweigert. Warum? Es gibt von staatlicher Seite und von Seiten der Parteien keine zukunftsweisenden Publikationen zum Thema Eisenbahn/Schienenverkehr, in dem philosophische, volkswirtschaftliche, kulturelle, politische, soziologische, systemtheoretische und strukturelle Fragen usw. behandelt werden. Das wäre eine Voraussetzung für eine echte Diskussion und eine klare Analyse.

Begründung: Wir möchten auf einige Probleme hinweisen. Seit fünf Jahren schreiben, reden und diskutieren wir über die Rolle der Kultur im „Eisenbahngeschäft“. Das Thema haben wir immer unter verschiedenen Aspekten aufgeworfen und es diskutiert. Kultur ist ein wichtiger Bestandteil unseres Lebens. Die Antwort von einem Mitarbeiter einer Abgeordneten des Bundestages: „Sie (Abgeordnete) weiß auch nicht, wie wir uns in den kulturpolitischen Bereich einklinken könnten - und auf verkehrspolitischer Ebene sieht sie (Abgeordnete), das wir immer auf Granit beißen und in der Frage nicht viel erreichen.“

Der Kulturbegriff wird bei den Abgeordneten auf die Kunst (Oper, Kino, Malerei, klassische Musik usw.) reduziert. Die verkehrspolitischen Abgeordneten sehen sich als Sprecher einer administrativen und technischen Richtung - Pünktlichkeit, Sicherheit und Ordnung. Züge müssen zwischen Punkten fahren und Personen befördern. Das ist ihre Aufgabe. Mehr nicht? Kultur ist mehr und das wird nicht anerkannt und auch nicht gewollt. Wenn in der Politik (Bundestag) bestimmte Fragen ausgeklammert werden, wird die Analyse falsch und greift zu kurz.

Wenn uns die Verkehrsfachleute nicht verstehen, dann müssen wir uns an die Kulturfachleute wenden. Das haben wir auch getan. Wir haben uns einen Termin bei einer Abteilungsleiterin des zuständigen Bereiches im Land Brandenburg besorgt. Im Gespräch haben wir uns wie Vertreter eines Modelleisenbahnvereins gefühlt. Sie haben uns nicht verstanden und die Frage gestellt, warum wir uns nicht beim Infrastrukturministerium melden. Sie sind auch nicht für die Führung von kulturpolitischen Diskussionen zuständig, sondern sind Administratoren von Prozessen. Nach einer Stunde hat man uns höflichst verabschiedet. Wir haben nichts mehr voneinander gehört.

Bis vor 30 Jahren wurde das Thema Kulturlandschaft auf Objekte wie Schlösser, Parks und Gutshäuser reduziert. Anfang der neunziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts wurde der Kulturlandschaftsbegriff auf Flächen erweitert. Man begann von Industrielandschaft zu sprechen. Daraus ist sehr schnell auch die Untersuchung auf Verkehrsflächen/Bahn ausgeht worden.

Kulturfragen sind ein Thema von vielen anderen Problemfeldern. Wir können die Fragen der Analyse ohne Probleme auf hunderten Seiten fortsetzen. In der Anlage sind einige Dokumente, die wir bisher veröffentlicht haben, hinterlegt.



Am 10.10.2015 wurde diese Aufnahme auf dem Hauptbahnhof in Potsdam gemacht. Es war die Fahrt von Potsdam nach Berlin zur Anti-TTIP-Demo. Bei der Demonstration ging es auch um gelebte Demokratie. 250.000 Menschen waren da.



Es ist nicht das Original, es ist unser Gegenvorschlag. Es ist eine Art der Reisekultur, die Spaß und Lust auf Kultur im Land Brandenburg macht. 100 Jahre Modegeschichte werden gezeigt. Einmalig in der Gestaltung und Präsentation.



Diese Werbung ist in verschiedenen Berliner Bahnhöfe (z.B. Lichtenberg und Friedrichsstrasse) zu sehen. Diese Werbung ca. 3x2 m groß und nicht zu übersehen, wenn man die Stufen zu einem Bahnsteig hoch steigt.



Seit 2014 beobachte ich die Entwicklung der Spielautomaten in den Bahnhöfen. Diese Automaten stehen im Bahnhof in KWH. Der Abstand zu den Reisenden (auch für Kinder) beträgt nur wenige Zentimeter. Es gibt keine Kritik.

3. Rolle des gesellschaftlichen Bewusstseins in der Diskussion - Bahn in Deutschland

Die Rolle des gesellschaftlichen Bewusstseins in Bezug auf den Schienenverkehr wird nicht genügend beachtet. Eine Untersuchung wurde bisher nicht durchgeführt. Erst wenn wir das Bewusstsein ändern, werden wir bereit sein, notwendige Veränderung zu achten und sie auch mit zu gestalten. Dazu muss von Seiten des Bundestages, der Regierung und der Länder eine breite Diskussion in der Gesellschaft mit klaren Vorgaben zu Veränderung gestartet werden. Zurzeit sieht es nicht danach aus. Der Wille ist nicht vorhanden, nicht bei der Mehrheit der Parteien und bei der Gesellschaft.

Begründung: Wir möchten einige einfache Beispiele vorbringen. Wenn sie Google-Maps anklicken und nach Eisenbahnstrecken suchen, finden sie nur noch eine hellgraue Linie und oft sind die Hinweise auf Aldi und auf Strassen deutlicher in der Darstellung. Damit wird die Rolle der Eisenbahn im Bewusstsein heruntergespielt. Alle finden es normal.

Broschüre Kreis Prignitz – Infobroschüre (100 Seiten): In der Broschüre gibt es eine Reihe von Hinweisen auf die Verkehrsinfrastruktur. Seite 9: Der Landkreis auf einen Blick. In der Übersicht wird aufgezählt: Einwohner, Fläche, Schutzgebiete, Straßennetz, Radwegenetz, Fahrzeugbestand, Flüsse und Seen. Nicht ein Hinweis auf Bahnhöfe, Gleisanschlüsse und die Eisenbahnstrecke. Auch bei den Karten muss man zehnmals hinschauen, um die Gleise zu entdecken. Die Grafiker haben kein Gefühl für bestimmte Infrastrukturen und ihre politische Bedeutung.

Die regionale Presse in Brandenburg (Märkische Allgemeine, Märkische Oderzeitung und die Lausitzer Rundschau) hat vom Zweiten Bericht zum Thema Güterbahnhof keine Notiz genommen, obwohl im Sommer 2016 das Thema in aller Munde war. Der Zweite kulturpolitische Bericht lieferte eine Unmenge an Informationen zur gegenwärtigen Situation im Land Brandenburg. Man machte sich nicht die Mühe, einige Seiten zu lesen. Es werden einfach Pressemitteilungen abgedruckt. Der Zeitung Märkische Allgemeine haben wir ein Exemplar bei einer Pressekonferenz geschenkt. Dieses Buch ist bestimmt im Müll gelandet.

Literatur: In diesem Jahr haben wir einen großen Bildband zu Brandenburg geschenkt bekommen. Titel: Brandenburg – Bilder eines Landes (Hinstorff Verlag 1995). Auf 143 Seiten und mit fast 80 großformatigen Aufnahmen wird ein Bild gezeichnet, das ein Land wiedergibt, was aus Schlössern, Herrenhäusern und Kirchen besteht. Die Entwicklung seit 1945 fand in diesem Buch nicht statt. Eine Industrialisierung hat es nach diesem Buch auch nicht gegeben. Im Untertitel heißt es: Bilder eines Landes!

4. Diskussion zur Veränderung im Bewusstsein der Gesellschaft

Das Thema Eisenbahn/Schienenverkehr wird ab und zu besprochen. Diese Diskussion wird aber nur als Scheindiskussion geführt, ohne dass es zu Konsequenzen in der Gesellschaft führt. Wenn der Begriff Gesellschaft hier geführt wird, meinen wir eine breite Diskussion von der Regierung bis zu den Stammtischen. In dieser Diskussion sollte z.B. nicht die Größe der Autos eine Rolle spielen, sondern der Wille nach einer veränderten Verkehrspolitik. Im Fernsehen gibt es schon Ansätze, z.B. in Informations- und Dokumentationssendungen. Die SPD, CDU und CSU sind aber weit von einer neuen Diskussionskultur entfernt..

Begründung: Es vergeht kein Tag, an dem die Autoindustrie und Hersteller von LKW und Bussen nicht in groß aufgemachten Werbeanzeigen und in versteckten Artikeln über die Entwicklung z.B. des Autos berichten. Psychologisch gut verpackt werden Heilsversprechen gegeben. Freude, Tempo, Freiheit, Natur, Schönheit und Eleganz sind die Schlagworte. Die Probleme der Städte, der Rohstoffentwicklung und des Verbrauchs kommen zu selten vor. Die Zeitungen leben von der Werbung.

Die Ausgabe „PS Welt“ der Zeitung „Welt am Sonntag“ ist am 10.04.2016 erschienen. 22 Seiten im Format von 57x40 cm, auf hochwertigem Papier, mit groß aufgemachten Fotos, mit sehr gutem Layout und psychologisch verpackten Überschriften und Untertiteln. Was liest man: Du machst uns neugierig. Du schenkst uns neue Freiheiten. Härter, lauter, schneller. Weltoffen. Frauenbewegung. Ich hatte einen Rolls in Afrika. Wir freuen uns auf dich. Hallo Zukunft. The next 100 years. BMW – Freude am Fahren. Solange solche Beilagen als Kult geschrieben und gelesen werden, solange wird es keine Veränderungen in der Verkehrspolitik geben. Darüber sollten wir uns sicher sein. Erst wenn vor dem Bundestag der Rasen nur noch zweimal im Jahr gemäht wird, erst wenn kein Auto in den Innenstädten schneller als 30 Stundenkilometer fährt und die Beilage „Bahn-Welt“ heißt, dann ist die Welt vielleicht gerettet.

Ein weiteres Thema ist die Liberalisierung des Fernbusmarktes. Die Berliner Zeitung hat in einem Artikel am 02.02.2017 auf einige Probleme hingewiesen. Doch die Presse und die Politik freuen sich immer noch über die niedrigen Preise. Eine neue Diskussion zu den vielen offenen Fragen findet nicht statt. Täglich schlängelt sich eine Busschlange von über 100 km auf den Autobahnen, unter dem Beifall von Politik, Presse und der Bevölkerung, zu ihren Ankunftszielen.

Bahn Welt 2020
Das Bahnmagazin in der
Welt am Sonntag



**Reise nach Kenia mit der
Deutschen Bahn**

Ist das ein Traum?

Anlagen 1-40 zur Petition (714 Seiten)

1	1. kulturpolitischer Bericht 2014	Friedhof der 1000 Bahnhöfe	Seiten 180
2	2. kulturpolitischer Bericht 2015	Güterbahnhof	Seiten 218
3	3. kulturpolitischer Bericht 2016	Sterben einer Kulturlandschaft Eisenbahn	Seiten 232
4	1. Landeskonzferenz 2013	Pirschheidener Erklärung - 20 Jahre Bahnreform	Seite 1
5	2. Landeskonzferenz 2014	Wiesenburger Erklärungen - Mensch und Bahnhof	Seiten 4
6	3. Landeskonzferenz 2015	Joachimsthaler Erklärungen - Grenzen überwinden	Seiten 4
7	4. Landeskonzferenz 2016	Dannenwalder Erklärungen - Geschichtsbewusstsein	Seiten 4
8	Verteilung der Berichte 2014-17	Information des Verlages Winterwork	Seite 1
9	Statistisches Jahrbuch	Alternatives statistisches Jahrbuch 2015 - Entwurf (Auszug)	Seiten 11
10	Zeitschrift 2012	Die roten Hähne - Bahnhöfe Brandenburgs (Auszug)	Seiten 9
11	Plakate	Uckermark Bahnhofsgebäude 2012-2013 (A3)	Seite 1
12	Plakate	Dahme-Spreewald Bahnhof Brand Fotografie 1910 (A3)	Seite 1
13	Plakate	2. Bericht 2015 - Güterbahnhof (A3)	Seite 1
14	Plakate	1838-2013 Eisenbahn Brandenburg - Ausstellung (A3)	Seite 1
15	Plakate	Beispiele Anschlussgleise Brandenburg 2016 (A3)	Seite 1
16	Plakate	Bahnhof Wittstock—Fotografie 2012-2015 (A3)	Seite 1
17	Zeitungen	www.bahninbrandenburg.de Nr. 2 2012 - Erkner (A3)	Seiten 2
18	Zeitungen	BB21 Nr. 50 30.11.2013 - Konferenz Zeitung (A3)	Seiten 2
19	Zeitungen	BB21 Nr. 32 26.07.2013 - Regierungsprogramm (A3)	Seiten 2
20	Zeitungen	BB21 Nr. 45 07.11.2014 - Bericht / Wilhelmshorst (A3)	Seiten 2
21	Zeitungen	BB21 Nr. 72 02.05.2014 - Ausstellung Mai 2014 (A3)	Seiten 2
22	Zeitungen	BB21 Nr. 19 13.05.2016 - Die Firma McKinsey/DB (A3)	Seiten 2
23	Zeitungen	BB21 Nr. 15 15.04.2016 - Die Brücke (A3)	Seiten 2
24	Zeitungen	BB21 Nr. 16 22.04.2016—Ministerin Schneider (A3)	Seiten 2
25	Zeitungsartikel	Märkische Oderzeitung 31.10.2016 - BB21 Konferenz	Seite 1
26	Zeitungsartikel	Neues Deutschland 17.01.17 - 3. Bericht Anschlussgleise	Seite 1
27	Zeitungsartikel	ND 15.10.2015 - Vom Güter- zum Geisterbahnhof	Seite 1
28	Zeitungsartikel	Berliner Zeitung 13.10.15 - So verfallen die Bahnhöfe...	Seite 1
29	Zeitungsartikel	Märkische Oderzeitung 28.10.2014 - Tod der Bahnhöfe	Seite 1
30	Informationsblatt	Öffentlicher Raum - Diskussion (A4)	Seite 1
31	Informationsblatt	Menschenrechte - Diskussion (A4)	Seite 1
32	Informationsblatt	Werbung und Bahn - Diskussion (A4)	Seite 1
33	Vortrag Bündnis BB21	Anhörung Ausschuss Infrastruktur (Auszug) 12.11.2015	Seiten 7
34	Vortrag Bündnis BB21	Konferenz „20 Jahre Bahnreform“ Stuttgart April 2014	Seite 1
35	Vortrag Bündnis BB21	Anhörung Ausschuss Infrastruktur (Entwurf)	Seiten 4
36	Dokument E-Mail	E-Mail Antwort SPD 09.06.2016 - Herr Herrmann	Seite 1
37	Dokument Protokoll	Protokoll der Beratung BB21 / Deutschen Bahn 17.05.16	Seiten 4
38	Dokument Schreiben	Brief an Parteivorsitzende - Joachimsthaler Erklärungen	Seite 1
39	Dokument Listen	Liste der Übergabe der Wiesenburger Erklärungen	Seite 1
40	Dokument Bündnis BB21	Geschäftsordnung Bündnis BB21	Seite 1