

Dannenwalder Erklärungen

4. Landeskonferenz am 29.10.2016 Bahn in Brandenburg „Geschichte und Geschichtsbewusstsein“

Am 29.10.1838, vor 178 Jahren, fuhr die erste Eisenbahn in Brandenburg von Berlin nach Potsdam. Damit begann eine beispiellose Entwicklung des modernen Verkehrs und der Mobilität. Die Infrastruktur der Eisenbahn wurde innerhalb weniger Jahrzehnte aus dem Boden gestampft und eine neue Art der Kulturlandschaft entstand. Tausende Kilometer Schienen wurden verlegt, hunderte Kilometer Dämme aufgeschüttet, Wälder gerodet, Brücken über Flüsse und Seen gebaut; tausende Häuser wurden errichtet für die Menschen, die für die Bahn arbeiten und leben, eine neue Art von Höfen entstand, Bahnhöfe. Im Land Brandenburg sind über 3000 Güter-, Industrie-, Personen- und Betriebsbahnhöfe gebaut worden.

Die Entwicklung der Eisenbahn ist nur zusammen mit der Entwicklung der Industrie zu verstehen. Diese zwei Seiten einer gewaltigen Kulturgeschichte haben auch die soziale, militärische, wirtschaftliche, politische und geistige Umgestaltung der Gesellschaft bewirkt. Ein bisher nie dagewesener Transformationsprozess innerhalb der Gesellschaft hat neue Möglichkeiten und neue Wege eröffnet. Raum und Zeit bekamen eine neue Dimension.

Das Auto, zusammen mit der Eisenbahn, ist nur eine Form der Moderne, der Mobilität des Individuums Mensch. Die Entwicklung des Autos ist nicht zu vergleichen mit der Revolution der Verkehrs- und Industriegeschichte, die am 29.10.1838 in Brandenburg begann.

Bisherige soziale, politische und wirtschaftliche Strukturen und Bedingungen wurden aufgelöst und neue geschaffen. Die Befreiung der Bauern von ihrer Knechtschaft war zu Ende, die neue „Klasse der Arbeiter“ entstand, das Handwerk wurde von der Industrie bedrängt, Demokratie und Mitbestimmung auf allen Ebenen der Gesellschaft wurden neu gelebt und in Formen gegossen.

Fast kein Quadratmeter unserer Kulturlandschaft blieb unberührt. Eisenbahnlinien wurden ohne Rücksicht auf Landschaft und urbane Räume voran getrieben. Eine bisher nicht dagewesene Umweltzerstörung setzte ein und wird auch heute nicht aufgegeben. Unter den Losungen „Arbeitsplätze“, „Freie Fahrt für freie Bürger“ und „Wohlstand und Wachstum“ wird vieles geopfert. Diese Entwicklung hält seit 178 Jahren an. Veränderungen in Raum und Zeit haben positive und negative Auswirkungen auf die Natur und die Gesellschaft.

Seit über 50 Jahren wird die Eisenbahn geschleift. Hunderte Bahnhöfe im Land Brandenburg wurden geschlossen, der Gütereisenbahnverkehr im regionalen Wirtschaftskreislauf wurde eingestellt, Kundenservice findet fast gar nicht mehr statt und der Abbau der Infrastruktur der Eisenbahn wird voran getrieben. Dieser Prozess spielt in der öffentlichen Diskussion kaum eine Rolle.

Das Geschichtsbewusstsein der Menschen, der Gesellschaft, der Institutionen und der Politik im Land Brandenburg ist auf Schlösser, Könige, Parks, Kirchen und Gutshäuser fixiert und die Verkehrsgeschichte und Industriegeschichte werden vergessen. Was materiell mit der Zerstörung der Eisenbahninfrastruktur sichtbar wird, geht einher mit einer Verdrängung im gesellschaftlichen und individuellen Bewusstsein.

Aufgrund dieser Situation kommt BB21 2016 zu den Dannenwalder Erklärungen (Thesen und Forderungen) und setzt die Erklärungen von Pirschheide/Potsdam, Wiesenburg und Joachimsthal fort.

Thesen 2016

1. Wilhelm von Humboldt sagte: Wer keine Geschichte hat, hat auch keine Zukunft. Im Land Brandenburg muss die Geschichte der Kulturlandschaft ‚Eisenbahn‘ noch erforscht und geschrieben werden. Ein gesellschaftliches Geschichtsbewusstsein zum Thema ‚Eisenbahn in Brandenburg‘ ist kaum vorhanden und ein Programm, um dieses auszuprägen, wurde noch nicht erarbeitet.
2. Eine unüberschaubare Zahl von Veröffentlichungen, von Büchern, Zeitschriften und anderen Publikationen, die auf dem nicht akademischen Gebiet der Eisenbahngeschichte erschienen sind und erscheinen, drücken die große Wichtigkeit der Technikgeschichte aus. Auch die Vielzahl von Vereinen und Interessengemeinschaften, die sich mit Fragen der Bahn beschäftigen, und die Museen und Ausstellungen, die es im ganzen Land gibt und die sich einer wachsenden Zahl von Besuchern erfreuen, beweisen das große Interesse der Öffentlichkeit an der Geschichte der Eisenbahn. Leider gibt es dazu kaum klare kulturpolitische Zielstellungen im Land Brandenburg.
3. Neben den Museen, Büchern, Vereinen und Ausstellungen gibt es eine unendliche Zahl von Eisenbahnfans für bestimmte Typen, Techniken und Aufbereitungen der Eisenbahngeschichte. Sie sind absolute Experten auf ihrem jeweiligen Gebiet. Hinzu kommen die Modelleisenbahner mit ihren unterschiedlichsten Anlagen, Ausstattungen und finanziellen Ausgaben für ihr Hobby und ihre heile Welt im Kleinformat. Sie genügen sich und ihrem Publikum in ihren Kleingruppen und freuen sich über ihre Arbeit. Verbindungen zur realen großen Eisenbahnwelt finden oft nicht statt.
4. Die akademische Forschung zur Verkehrsgeschichte steht erst am Anfang. Es gibt im Land Brandenburg keine wissenschaftliche Einrichtung, die sich diesem Thema widmet. Ein entsprechendes Institut scheint dringend notwendig zu sein. Die Quellenlage ist unübersichtlich, teilweise erheblich ausgedünnt und ohne Forscher nicht aufzubereiten. Eine aktive Grundlagenforschung zur Verkehrsgeschichte fehlt in Brandenburg, was anhand fehlender Daten nachvollziehbar ist.
5. Die Ausprägung des Geschichtsbewusstseins in Bezug auf die Verkehrsgeschichte der Eisenbahn in Brandenburg ist bei Landtag, Landesämtern, Landesministerien, Landtagsausschüssen und den Verwaltungen der Ämter, Städte und Gemeinden unterentwickelt bis auf wenige Ausnahmen, z.B. Prenzlau, Jüterbog, Gramzow, Falkenberg, Dannenwalde, Pritzwalk und die Bahnhöfe der Ostbahn (Hoppegarten-Müncheberg-Kostrzyn), unter bestimmten Aspekten könnte man sogar sagen, nicht vorhanden, z.B. Potsdam, Cottbus und Nauen.
6. In etlichen Veröffentlichungen wird die Rolle, Aufgabe und Geschichte der Eisenbahn sogar vergessen. Dazu gibt es eine ganze Reihe von Beispielen: Geschichte Müllrose, Broschüre Pritzwalk Kreis, Bücher zur Geschichte und Beschreibung des Landes Brandenburg, u.a.. Oft wird Geschichte auf Könige, Schlösser und Herrenhäuser reduziert.
7. Dort, wo Eisenbahngeschichte beschrieben wird, wird sie oft einseitig dargestellt, z.B. nur anhand von Personenbahnhöfen und Bahnhofsgebäuden. Die Themen der Güterbahnhöfe und Anschlussgleise, der Kulturlandschaft Eisenbahn und die Komplexität der betrieblichen Prozesse werden oft nicht betrachtet. Sehr oft wird das Thema ‚Eisenbahn‘ auf rein technische Fragen heruntergestuft (Typen, Einsatz, Abläufe) statt auf Kulturgeschichte zu schauen.
8. Die Verbindung der Handelsgeschichte, Industriegeschichte, Landwirtschaftsgeschichte, Verkehrsgeschichte, Umweltgeschichte, Kulturgeschichte, Sozialgeschichte usw. mit der Eisenbahngeschichte wurde bisher fast nirgends beschrieben. Die Beschreibung der Schnittstellen z.B. zwischen Industrie und Bahn ist fast aus unserem Geschichtsbewusstsein gerutscht. Der Beginn der Geschichte der Eisenbahn basiert auf dem Transport von Massengütern. In der Hochzeit der Eisenbahn hatte der Gütertransport gegenüber der Personenbeförderung eine vier- bis sechsfach höhere Bedeutung. Auch finanziell spielte der Güterverkehr eine überragende Rolle.
9. Geschichtsbewusstsein ist vor allem ein politisches Bewusstsein und damit kein objektiv messbares Forum der Auseinandersetzung, sondern ein politisch geprägtes und parteipolitisch-ideologisch belastetes Forum der Ausprägung von Geschichtswissen. In der Auseinandersetzung sind damit die verschiedenen Richtungen zu bestimmen und die dementsprechend praktischen Auswirkungen auf die aktuelle Politik zu benennen.
10. Die Möglichkeiten eines neuen gesellschaftlichen Bewusstseins für eine moderne, nachhaltige Verkehrspolitik und Öffentlichkeitsarbeit sind vorhanden, werden aber nicht genutzt. Der öffentliche Raum, auch der öffentliche Raum im Bereich der Deutschen Bahn, wird von allgemeiner und Industrierwerbung dominiert. Politik, Verbände und Gesellschaft haben darauf bisher keine Antworten gefunden.



Diese Großplakate standen im Hauptbahnhof Potsdam im Jahre 2015-2016. Sie sind Werbeflächen im Bahnsteigbereich ein Hinweis darauf, dass die DB die Zukunft verschläft anstatt die Kunden zu informieren. Dies gilt für Hunderte Bahnhöfe in Deutschland.



Forderungen 2016

Es ist uns bewusst, dass wir von den vielen notwendigen Forderungen nur 10 ausgewählt haben. Sie sind Teil einer notwendigen Diskussionskultur in den Parlamenten, den Ministerien und weiteren Organisationen sowie mit und zwischen den Menschen vor Ort. Die aufgestellten Forderungen geben damit den Anstoß für einen fortlaufenden Prozess der Auseinandersetzung. Das Bündnis BB21 seit 2004 (Bahn in Brandenburg 2100) und die anderen verkehrspolitischen und geschichtsbewussten Verbände werden den Prozess der Vertiefung und Erneuerung des Geschichtsbewusstseins immer wieder einfordern und kritisch begleiten.

1. Das Geschichtsbewusstsein in einer erneuerten und vielschichtigen Weise systematisch zu pflegen und auf allen politischen und kulturellen Ebenen auszubauen, ist notwendig. Ohne ein umfassendes und aktives Bewusstsein über die Geschichte sind die Aufgaben der Zukunft nicht zu bewältigen. Dazu sind Programme notwendig.

2. Aufklärung, Aufklärung, Aufklärung und Wissensvermittlung sind die wichtigen Aufgaben in der Gegenwart. Dazu sind alle Möglichkeiten zu nutzen: Wissenschaft, Pädagogik, Didaktik, Polemik, Politik, Literatur, Vorträge, Filme, Ausstellungen, Diskussionen, Medienarbeit, Presseartikel, Parlamentsarbeit usw.. Nutzen wir alle Möglichkeiten.

3. Alle politischen und kulturellen Gremien im Land Brandenburg überprüfen ihre bisherige Einstellung, Veröffentlichungen, Beschlüsse, Pläne und Vorhaben auf eine notwendige Veränderung ihrer verkehrspolitischen Ziele, die die stärkere Beachtung der Rolle der Eisenbahn in Geschichte, Gegenwart und Zukunft unabdingbar macht.

4. In der Wissenschaft werden meistens systemtheoretische Ansätze gewählt und weiter entwickelt. Die folgenden Themen sind zu stärken: Umweltgeschichte, Verkehrsgeografie, die Rolle des öffentlichen Raumes, Flächennutzungen und Renaturierung, eine stärkere kulturelle Sichtweise, die Entwicklung einer optimierten und nachhaltigen Kulturlandschaft sowie der Verkehr und die Mobilität in den Regionen. Dazu zählt auch die Umsetzung der Erkenntnisse aus der Geschichte der Eisenbahn von 1838 bis 2016.

5. Die Zusammenarbeit der verschiedenen kulturellen, politischen und wirtschaftlichen Ebenen und Gremien, z.B. bei der Deutschen Bahn, in den Ministerien, Parlamenten, Vereinen und Verbänden, ist zu aktivieren. Die Umsetzung eines Programms zur Aufklärung und Neuausrichtung auf ein neues Geschichtsbewusstsein „Geschichte der Eisenbahn im Land Brandenburg“ muss belebt werden.

6. Die Medien und die Presse sind für eine Neuausrichtung ihrer Berichterstattung über die Geschichte der Eisenbahn, ihre positiven und negativen Auswirkungen und für eine umfassende Sichtweise zu gewinnen. Eine möglicherweise notwendige Kritik daran ist zu intensivieren. Die Medien erhalten ihre Informationen auch aus der Wissenschaft.

7. Die vielen Vereine und ehrenamtlichen Gruppen landauf landab sind durch die Landesregierung und die Kommunen stärker zu unterstützen und ihre Arbeit ist zu würdigen. Die Aktivitäten, Erkenntnisse und Erfahrungen der Ehrenamtlichen sind in einem Projekt „Kulturlandschaft Eisenbahn im Land Brandenburg“ zu integrieren, zu koordinieren, zu kommunizieren und der Wissenschaft zugänglicher zu machen.

8. In einer breiteren Diskussion in der Öffentlichkeit über Inhalt und Ziele einer Vertiefung des Geschichtsbewusstseins zum Thema Eisenbahn sind die Möglichkeiten zu erweitern. Das schließt eine möglicherweise notwendige Kritik an staatlichen Stellen und der Arbeit der Parteien und Verbände ein.

9. Die etlichen positiven Beispiele im Land Brandenburg zum Geschichtsbewusstsein „Bahn“ wie z.B. in Gramzow, Jüterbog, Prenzlau, Falkenberg (Elster), Frankfurt/Oder und entlang der Ostbahn (Hoppegarten-Müncheberg-Kostrzyn) sind zu publizieren und ihre Erfahrungen für andere nutzbar zu machen, z.B. durch Konferenzen.

10. Im öffentlichen Raum muss eine wirksame Öffentlichkeitsarbeit zugunsten der Geschichte der Bahn in Brandenburg stattfinden. Dazu sind alle Möglichkeiten zu nutzen. Die Propagierung einer zukunftsweisenden Verkehrspolitik und Bahnpolitik muss das Erfordernis von besserem Geschichtsbewusstsein einbeziehen.



Dies ist nicht das Original, es ist ein 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 in Deutschland in Meyenburg/ Prignitz.

Konferenzprotokoll Dannenwalde 2016

Die 4. BB21 Landeskonferenz „Geschichte und Geschichtsbewusstsein“ fand am 29.10.2016 am Tag des Bahnhofs von 10:00–16:00 Uhr in Dannenwalde (Gransee) statt. Fünf Gründe waren für das Thema des Jahres 2016 ausschlaggebend: Tag des Bahnhofs (29.10.2016), Rolle der Geschichte der Eisenbahn und ihre Spiegelung in der öffentlichen Diskussion sowie die Notwendigkeit, sich mit dem Thema „Kulturlandschaft Eisenbahn“ zu befassen, es an einem beispielgebenden Objekt konkret zu beschreiben und fünfens den Erklärungen 2016 eine eigene Handschrift zu geben.

„Geschichte und Geschichtsbewusstsein“

Themen:

Dannenwalde und die Eisenbahn (Bahnhof, Anschlussgleise, Entwicklung)	Herr Rüdiger Ungewiß, Herr Bruno Schneider
Fürstenwalde und das Frauen-KZ Ravensbrück (Aufgaben der Eisenbahn)	Herr Rüdiger Ungewiß
Situation der Bahn im Land Brandenburg (IPG Potsdam)	Herr Martin Heiland
Bericht zur Arbeit des Bündnis BB21 2015-2016	Herr Günter Thiele
Bündnis BB21: Begründung des Entwurfs der Dannenwalder Erklärungen	Herr Klaus-Dieter Zentgraf
Wegeleitungssystem und Geschichte (Client Consult) (eckedesign)	Herr Albrecht Ecke
Diskussion: Dannenwalder Erklärungen, Petition Bundestag, Programm BB21, „Geschichtsbewusstsein“	
Diskussion: Aufruf zum Projekt „Kulturlandschaft Eisenbahn im Land Brandenburg 1838-2100“	

Folgende Teilnehmer/innen waren in der Konferenz anwesend (29.10.2016):

Verbände/Vereine/Parteien/Gewerkschaften usw.: Netzwerk Lebendige Dörfer, Bündnis BB21 Bahn in Brandenburg, ProBahn e.V., Gemeinde Tantow, BF Bahnen Berlin/Brandenburg, VCD Brandenburg, DBV-LV Berlin-Brandenburg, Bahnhof Dannenwalde e.V., ENOS, IPG, Client Consult, Amt Gransee, Ortsvorstand Dannenwalde, Büro rc für Mobilitätsmanagement.

Materielle Unterstützung der Konferenz durch: FUSS e.V., ENOS, Die Linke im Bundestag, VCD Brandenburg, DBV Bahnkundenverband Berlin/Brandenburg, Wanderbahnhof Dannenwalde e.V., Ortsbeirat Dannenwalde.

Anwesende Teilnehmer: Hans Marx, Günter Thiele, Reinhard Crome, Andreas Meincke, Christoph Rudel, Martin Heiland, Klaus-Dieter Zentgraf, Rene Gentzmann, Frank Böhnke, Albrecht Ecke, Bruno Schneider, Gisela Wilsdorf, Rüdiger Ungewiß, Christian Tutsch.

Ablauf der Konferenz:

Die Kontinuität des organisatorischen und fachlich-inhaltlichen Ablaufs der Landeskonferenzen wurde fortgesetzt. Von 20 Anmeldungen waren 14 Personen anwesend. Die Hauptbeiträge zur Konferenz waren der Vortrag von Herrn Martin Heiland (IPG) über 25 Jahre Eisenbahnplanung im Land Brandenburg und der Vortrag von Herrn Albrecht Ecke zum Wegeleitsystem mit Geschichtsdarstellung am Beispiel der Ostbahn (Hoppegarten-Müncheberg-Kostrzyn). Darüber hinaus gab es drei Beiträge zur Regionalgeschichte von Herrn Rüdiger Ungewiß und Herrn Bruno Schneider. Zum Abschluss der Konferenz wurden der Barfußpark und Wandererbahnhof Dannenwalde besichtigt, der sich aktuell im Umbau befindet. Vor dem Verein „Wanderbahnhof Dannenwalde“ und der Gemeinde steht die gewaltige organisatorische und finanzielle Herausforderung der Erhaltung des Bahnhofs. Diese Arbeit weniger Aktiver kann nicht hoch genug eingeschätzt werden.

Im Zentrum der Diskussion standen die beiden Hauptbeiträge und die Erklärungen, Programme, Petitionen und Aufrufe. Außer der Frage der Einreichung der Petition an den Bundestag (strukturelle, organisatorische, inhaltliche und personelle Verantwortlichkeit bei der weiteren politischen Entwicklung des Schienennetzes) wurden alle Vorschläge bestätigt.

Nach Abschluss der Konferenz gab es eine schriftliche Stellungnahme von: Frank Böhnke DBV (E-Mail 01.11.2016)
Die Schlussredaktion wurde von Herrn Thiele, Herrn Crome und Herrn Zentgraf am 03.11.2016 durchgeführt.

Ergebnis der Konferenz:

- Am 28.10.2017 wird die 5. Jahreskonferenz des Bündnis BB21 ‚Bahn in Brandenburg‘ in Jüterbog durchgeführt.
- Das Thema im Jahr 2017 lautet: Kultur: Von der Reformation zur Moderne - 500 Jahren Verkehrsgeschichte Brandenburgs
- Das Bündnis BB21 muss entsprechend der politischen Bedeutung strukturell und personell gestärkt werden.
- Befürwortung der „Dannenwalder Erklärungen 2016“ des Bündnis BB21 (Thesen, Forderungen, Abschlusserklärung).
- Die Petition an den Bundestag wird nicht in der Form durchgeführt. In der Konferenz gab es keine Einigkeit.
- Das Programm des Bündnis BB21 zur weiteren Entwicklung des Geschichtsbewusstseins „Bahn“ wird begrüßt.
- Der Aufruf zu einer breiten Beteiligung am Projekt „Kulturlandschaft Eisenbahn im Land Brandenburg“ wird bestätigt.
- Die Dannenwalder Erklärungen werden an die Fraktionen des Bundestages, an die Fraktionen des Landtages, an die Regierung des Landes Brandenburg, an den VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und an die DB Deutsche Bahn übergeben. Weiterhin werden gedruckt: BB21 Zeitung, Plakate, Flugblätter.