

## **Klaus-Dieter Zengraf inspizierte alle Haltepunkte im Land und publiziert nun seine Daten**

### **Ein Staatswissenschaftlicher aus Wilhelmshorst beleuchtet die gesellschaftliche Bedeutung des Bahnhofs.**

**Neues Deutschland 08.12.2014**

**Von Andreas Fritsche**

Horst ist 74 alt. Seine Töchter leben schon lange nicht mehr in seiner Heimatstadt. Wenn Horst seine Enkel besucht, nimmt er den Zug. Wegen einer Erkrankung an Prostatakrebs musste Horst vor drei Jahren operiert werden. Seit diesem Eingriff verspürt er häufig das dringende Bedürfnis, sein Wasser abzuschlagen. Doch bei seinen Reisen musste er feststellen: Selten gibt es auf den Bahnhöfen heute noch ein WC. Die Deutsche Bahn AG denkt, es gebe ja in den Zügen ausreichend Toiletten. Doch der Rentner kann ja zum Pinkeln nicht in die nächstbeste Bahn steigen, die dann in die falsche Richtung mit ihm abfahren würde. Und auf seinen Zug warten und dabei 30 Minuten oder länger einhalten, das gelingt ihm auch nicht.

Horst ist ein typischer Bahnkunde in Deutschland. Mit Zügen unterwegs sind vor allem Schüler und Studenten, die noch keinen Führerschein haben beziehungsweise noch kein Auto, oder Senioren, die sich nicht mehr fahrtauglich fühlen. Die Alten haben nun einmal spezielle Bedürfnisse. Das heute auf den Bahnhöfen in der Regel keine Toiletten sind und auch keine warmen Warteräume mit Sitzplätzen, das wurmt besonders die Senioren. Sie sehnen sich nebenbei bemerkt auch nach den guten alten Fahrkartenschaltern. Die Bedienung eines Fahrscheinautomaten fällt hochbetagten Menschen oft schwer und ein Fahrscheinautomat beantwortet auch keine Fragen. Davon abgesehen vermissen auch jüngere Leute mehr Service und Bequemlichkeit. Trotzdem ändert sich nichts. Denn jede noch so vernünftige Lösung scheitert an Sparzwängen, die durch die Bahnprivatisierung ab 1994 entstanden sind.

Klaus-Dieter Zengraf, 63 Jahre alt, lebt in Wilhelmshorst bei Potsdam. Vor zwei Jahren hat er begonnen, den Problemkomplex Bahnhöfe genauer zu untersuchen. Infolge einer Gehirnblutung ist Zengraf seit 2008 schwerbehindert. Über Nacht konnte er nicht mehr selbst Auto fahren. Er ist auf die Bahn angewiesen. Am 22. März 2012 fuhr er mit dem Zug von Potsdam nach Belzig – und dabei stieß er auf eine Aufgabe, die ihn wahrscheinlich noch jahrelang beschäftigen wird. Bei der Reise im März 2012 ist ihm aufgefallen: »Das Bahnhofsgebäude Drewitz ist geschlossen, weiterhin Rehbrücke, Wilhelmshorst, Michendorf, Seddin, Beelitz-Heilstätten, Borkheide, Brück und Baitz.« Da kam Zengraf ins Grübeln. Er begann Fragen zu stellen, den Ursachen für die Misere auf den Grund zu gehen, Lösungen zu suchen. Einige Antworten hat er schon. Aber sie befriedigen ihn noch nicht. Als Staatswissenschaftler nimmt er die selbstgestellte Aufgabe sehr genau, bedient sich bei seiner Analyse streng wissenschaftlicher Methoden.

Er hat Daten erhoben, Statistik geführt, Zeitungen ausgewertet. Ein Zwischenergebnis hat er jetzt in der Edition Winterwerk veröffentlicht. Zengraf wird weitermachen, mindestens noch drei Jahren, wie er schätzt. 2016 und 2017 möchte er sich mit Lösungsvorschlägen beschäftigen. Was er jetzt vorgelegt hat, beschreibt er so: »Ich versuche die Gratwanderung zwischen einem Bericht in der klassischen Ausgestaltung und einem Pamphlet.« Zengraf sammelt Beweismaterial, ermittelt Fälle, klagt an. Sein Ziel sei die Vorbereitung eines Tribunals, erklärt er. Das 180 Seiten zählende Buch im Format A4 sieht auf den ersten Blick wie eine Materialsammlung aus, der es an Ordnung fehlt. Das verspricht nicht gerade ein Lesevergnügen. Doch der Eindruck täuscht. Alles ist gut durchdacht und strukturiert, die Lektüre ist ein intellektuelles Vergnügen. Damit es jedoch nicht zu theoretisch wird, gibt es auch die praktischen Beispiele, die Beobachtungen, die Zengraf aufgeschrieben und mit dem Fotoapparat im Bild festgehalten hat.

Alle 342 Personenbahnhöfe im Land Brandenburg hat der Forscher persönlich inspiziert. Am 9. April 2014 begegnete er auf dem Bahnhof Königs Wusterhausen dem alten Bäcker Günter, 84 Jahre alt, wohnhaft in Friedersdorf. An diesem Tag musste Günter zum Arzt. Von einem Bahnsteig zum anderen benötigte er 15 Minuten. Denn er musste laut Zengraf eine »technische Meisterleistung« der Deutschen Bahn benutzen, eine Brücke über die Gleise. Wenn es regnet, schneit oder stürmt, werde es dort gefährlich, bemerkt Zengraf. Der alte Mensch und die für ihn beinahe unüberwindliche Treppe – das ist ein Symbol für den aktuellen Zustand auf Bahnhöfen.

Etwa 2000 Bahnhöfe sind in den Jahren 1838 bis 2012 auf brandenburgischem Territorium errichtet worden, schreibt Zentgraf, der dabei die Betriebs-, Rangier- und Güterbahnhöfe mitrechnet. »2020 wird die Deutsche Bahn nur noch 20 Bahnhöfe betreiben«, warnt der Staatswissenschaftler.

Bereits heute sind die Bahnstationen überwiegend zu unwirtlichen Haltepunkten heruntergekommen. Bei 59 der 342 Stationen in Brandenburg fehlt ein Bahnhofsgebäude und bei 240 Stationen ist das Bahnhofsgebäude geschlossen. Die Fahrgäste müssen außen herum zu den Bahnsteigen laufen. Von den 37 noch geöffneten Bahnhöfen sind nach den Strichlisten von Zentgraf nur vier mit Personal versehen, das angesprochen werden kann.

Die Deutsche Bahn biete den 320 000 Fahrgästen, die täglich die S-Bahnen und Regionalzüge im Land Brandenburg benutzen, bloß sieben Reisezentren und drei Verkaufsstellen mit Fahrkartenschaltern an. »Textaufgabe: Wie viele Reisezentren haben im Land Brandenburg um 6 Uhr am Montag offen? Das Ergebnis ist: Null.« Das Reisezentrum im Potsdamer Hauptbahnhof öffne werktags um 8 Uhr. Der IC nach Hannover fahre jedoch sechs Minuten früher. Wer einsteigen will, muss spätestens am Vortag seine Fahrkarte besorgen oder an den Fahrscheinautomaten gehen. Der Witz dabei: Die Zahl der Glücksspielautomaten auf den märkischen Bahnhöfen übertreffe die Zahl der Fahrscheinautomaten, fand Zentgraf heraus.

Auf jedem einzelnen Bahnhof hat Zentgraf nachgesehen, wie es mit Parkplätzen und Fahrradständern aussieht, ob dort Reisebedarf verkauft wird, ob Busse dort halten oder Taxis bereitstehen.

Zwar vertröstet Zentgraf seine nach Lösungen gierenden Leser im Vorwort auf spätere Publikationen. Doch im Einzelfall hat er sich auch schon etwas überlegt. Er skizziert einen Umbau des Potsdamer Hauptbahnhofs, der sicher Millionen Euro kosten würde, die Shoppingmeile mit Gleisanschluss jedoch zu einem echten Bahnhof machen würde, wo es dann einen gemütlichen Warteraum gibt, und wo sich die Fahrgäste nicht auf den Treppen und Rolltreppen drängeln würden. Denn wie jeder Benutzer des Potsdamer Hauptbahnhofs weiß, sind die Zugänge zu den Bahnsteigen zu knapp bemessen für die vielen Menschen, die in Potsdam ein- und aussteigen. Aber die Leute werden ja nicht als Reisende behandelt, die schnell weiter möchten, sondern als potenzielle Kunden in den Geschäften. Deshalb fehlen zusätzliche Treppen, die an den Läden vorbei nach draußen führen, obwohl sie praktisch wären.

Für derartige Missstände trägt die Deutsche Bahn AG keinesfalls die alleinige Verantwortung. Der Hauptschuldige ist eine Verkehrspolitik, die sich nicht mehr nach den Bedürfnissen der Menschen richtet, sondern nach betriebswirtschaftlichen Kennziffern. Diese Fehlentwicklung begann nach Einschätzung von Zentgraf in der Bundesrepublik bereits in den 1980er Jahren.

»Der Widerstand der Bevölkerung findet kaum statt.« Diesen Satz notierte Zentgraf vor zwei Jahren, als er erste Überlegungen zur Brandenburgs Bahnhöfen anstellte. Doch diese These trifft so nicht mehr zu. Zentgraf hat selbst dazu beigetragen. Er organisierte eine erste Konferenz am Bahnhof Potsdam-Pirschheide. Am 29. November gab es die zweite Konferenz in Wiesenburg. Zu den Teilnehmern zählten der Verkehrsclub VCD, der Bahnkundenverband, der Fußgängerverein FUSS und die LINKE. In den verabschiedeten Erklärungen wird gefordert: »Beendigung der weiteren Zerstörung der Infrastruktur der Bahn« und »Einstellung von Mitarbeitern für die Bahnhöfe im ländlichen Raum«. Es heißt: »In der modernen Gesellschaft des 21. Jahrhunderts sind gute Verkehrsverbindungen von ausschlaggebender Bedeutung.« Der öffentliche Personennahverkehr spiele für die Zukunft eine nicht zu unterschätzende Rolle – erst recht in Brandenburg, wo in den nächsten Jahrzehnten wegen des demografischen Wandels immer mehr alte Menschen leben werden. Sie wollen nicht verzweifelt nach einer Toilette suchen wie Horst.

Klaus-Dieter Zentgraf: »Friedhof der 1000 Bahnhöfe«, Edition Winterwork,