



ENTWICKLUNG UND NIEDERGANG EINER EISENBahnSTRECKE

Schmucklos ist er, der kleine Bahnhof in Dippmannsdorf, der an der Brandenburgischen Städtebahn liegt. Er könnte dringend mal wieder eine Generalüberholung gebrauchen. Oder wird er gar nicht mehr genutzt? Bahnreisende sind nicht zu sehen. Wie kommt das?

Viele Orte sind heute mit der Eisenbahn zu erreichen und an ein weitreichendes Streckennetz angebunden. Das war jedoch nicht immer so. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts waren vor allem ländliche Regionen in Europa noch nicht für den Bahnverkehr erschlossen.

Im westlichen Gebiet des heutigen Landes Brandenburg wurde 1904 die Brandenburgische Städtebahn in Betrieb genommen. Sie verlief auf einer Strecke von ca. 170 Kilometern nahezu parallel zur Westgrenze Brandenburgs und verband die Städte Treuenbrietzen, Belzig, Brandenburg, Rathenow und Neustadt/Dosse. Die einspurige Strecke führte durch dünnbesiedeltes, vorwiegend landwirtschaftlich genutztes Gebiet, unwegsame Sümpfe in den Flussniederungen der Havel und kargen märkischen Sand. Auch in kleinen Ortschaften und abgelegenen Gebieten richtete man Haltestellen ein. In den Dörfern entstanden einfache Bahnhöfe – preiswerte Typenbauten aus rotem märkischen Ziegel, in denen es Warteräume und Toiletten für die Reisenden sowie Laderampen und Lagerräume für Frachtgut gab. Später kamen Wohnräume für das Personal hinzu.

Mit der Eröffnung der Brandenburgischen Städtebahn vollzog sich ein rasanter Wandel in der Wirtschafts- und Sozialstruktur im ländlichen Westen Brandenburgs. Für Bauern und Fischer, die unter sinkenden Ernte- und Fangerträgen litten, aber auch für Großunternehmen, die im weiteren Berliner Umland Fabriken errichten wollten, ergaben sich neue Möglichkeiten. In Premnitz, einem ehemaligen Fischerdorf an der Havel, siedelte sich Industrie an. In der Folge zogen viele Arbeiter mit ihren Familien nach Premnitz und sorgten für einen Anstieg der Bevölkerung. Erst nach dem Zusammenbruch der DDR 1989 mussten viele Industriebetriebe schließen.

2003 wurde nach fast hundert Jahren der Bahnbetrieb aus Kostengründen auf fast allen Teilstrecken der Städtebahn eingestellt. Die Schließung vieler Betriebe war ein Grund. Die Menschen wanderten ab, und die Zahl der Pendler ging stark zurück. Andere stiegen auf den eigenen Pkw um. Die kleinen



Bahnhof Dippmannsdorf,
Kreis Potsdam-Mittelmark
Foto: Udo Geiseler, Rathenow

Landbahnhöfe blieben ungenutzt zurück. Denkmalschützer, Ortsbürgermeister und andere Verantwortliche stehen nun vor der Frage, was mit den Bahnhofsbauten geschehen soll.

ENTWICKLUNG DER EINWOHNERZAHLEN VON PREMnitz

1890:	662	
1925:	1.906	
1939:	3.846	
1946:	6.387	
1964:	10.087	
1980:	11.898	
1990:	13.000	
2003:	8.794	
2004:	10.250*	*nach Eingemeindung Döberitz und Mögelin



AUFGABEN

1. Das Foto zeigt einen der über 35 Bahnhöfe, die die Betreibergesellschaft Brandenburgische Städtebahn errichten ließ. Viele stehen heute leer. Beschreibt den Bau in kurzen Stichpunkten.
2. Versetzt euch in die Aufgabe der Denkmalbehörden. Diskutiert, ob die unscheinbaren Gebäude unter Schutz gestellt werden sollen.
3. Wertet die Statistik der Einwohnerzahlen aus. Arbeitet die Veränderungen heraus, die in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts in Premnitz zu beobachten sind.
4. Überlegt, welche Perspektiven sich für die Menschen im ländlichen Raum einerseits und für Großinvestoren andererseits aus dem Bau der Bahnstrecke ergaben.
5. Formuliert eine These über die Verbindung von Eisenbahnbau und Industrialisierung. Überprüft nochmals eure Auffassung, ob die Bahnhöfe als Denkmale geschützt werden sollen.



Ku	G	D	Sk/Gk	Rel	Al	Ek	B	Ch	Ph	Fü
M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11

ENTWICKLUNG UND NIEDERGANG EINER EISENBahnSTRECKE

SACHINFORMATIONEN

Die Brandenburgische Städtebahn ist ein gutes Beispiel für den ursächlichen Zusammenhang von Eisenbahnbau und industrieller Entwicklung einer Region. Über die Städtebahn erhielt der Westen Brandenburgs, der bis dahin landwirtschaftlich geprägt war, Anschluss an das Streckennetz. In der Folge veränderte sich die Region nachhaltig. Erste Industrie siedelte sich an. Ein Beispiel dafür sind die Premnitzer Pulverfabriken, die ab 1915 von einem Kölner Unternehmer errichtet, später mit der I. G. Farbenindustrie fusionierte und zu einem bedeutenden Industriestandort ausgebaut wurden. Die Lage an der Havel und der Anschluss an das Schienennetz begünstigte diese Entwicklung.

Hatte Premnitz, ein ehemaliges Fischerdorf, 1890 noch 662 Einwohner, erlebte es in der folgenden Zeit einen demografischen Aufschwung: Nach der Errichtung und Inbetriebnahme der Pulverfabriken, die später zur Produktion von Kunstfasern übergingen, lebten in Premnitz 1925 bereits 1.906 Einwohner. Bis 1990 wuchs die Zahl weiter an. Ganze Siedlungen für Beschäftigte der Industriebetriebe entstanden. Nach dem Zusammenbruch der DDR schlossen viele Fabriken ihre Tore – ein Rückgang der Bevölkerungszahl war die Folge. Heute bemüht sich die Stadt um den Aufbau eines Industrie- und Gewerbeparks.

Die Bahnhofsgebäude sind ein Zeugnis der Entwicklungs- und Verkehrsgeschichte der Region. Nach Stilllegung der Strecke stehen die Bahnhofsgebäude nun leer oder werden von ehemaligen Bahnangestellten bewohnt. Um einem Abriss der Gebäude entgegenzuwirken, überlegen die Denkmalschutzbehörden, die Bahnhöfe unter Schutz zu stellen. Dies ist jedoch nur dann erfolgversprechend, wenn eine Nutzung für das Denkmal gefunden werden kann. Überlegt wird beispielsweise, die Gebäude in kleineren Ortschaften für Jugendliche als Treffpunkt zur Verfügung zu stellen.

FRAGEN + ZIELE

Die Schüler beschäftigen sich mit der Denkmalwürdigkeit von eher unscheinbaren Nutzbauten (L7). Sie erfassen den Zeugniswert eines Gebäudes für die Entwicklung, hier die verkehrstechnische Entwicklung einer Region, und erkennen die Verantwortung für den Erhalt (L2).

LERNFORMEN

Die Entwicklung des westlichen Brandenburgs wird anhand des Baus der Brandenburgischen Städtebahn und der Bahnhöfe, die in diesem Zuge entstanden, veranschaulicht. Die Diskussion, ob die Bahnhofsgebäude unter Schutz gestellt werden sollen, kann in zwei Gruppen durchgeführt werden. Ausgehend von dem Arbeitsblatt übernimmt die eine Gruppe den Part des Eigentümers, die andere vertritt die Interessen der Denkmalschutzbehörde. Mit Hilfe eines Moderators ist ein Streitgespräch möglich. In einem weiteren Schritt überlegen die Schüler, welche Nutzungsmöglichkeiten sich für die leerstehenden Bahnhofsgebäude anbieten. Dazu führen sie ein Brainstorming durch und recherchieren, ob es in ihrer eigenen Umgebung stillgelegte Bahnstrecken und -höfe gibt, für die eine neue Nutzung gefunden wurde.

MEHR INFOS

- Menzel, Walter: Die Brandenburgische Städtebahn. Berlin 2004.
- Homepage der Stadt Premnitz: www.premnitz.de
- Informationen zu den Bahnstrecken in Brandenburg: www.bahnstrecken.de
- Quellen und Literatur zur Berliner Verkehrsgeschichte: www.bwald.de
- Informationen und Bilder zu Regionalbahnstrecken in den östlichen Bundesländern: www.staehlernestrassen.de

Luftaufnahme von Premnitz, ca. 1930–1934
Foto: Sammlung Reinhard Richter, Premnitz

