



BÜCHEREI ^{WWW}buecher-kannenberg.de
FÜR GEISTESWISSENSCHAFT UND SOZIALE FRAGE



WEM GEHÖREN DIE BAHNHÖFE IN BERLIN?

Staatlicher Finanzdeal mit dem S-Bahnhof Mexikoplatz ruft erheblichen Widerstand der Bürger hervor.



Interview

mit den «Vampirjägern vom Mexikoplatz»,
die in der Bucherei für Geisteswissenschaft und soziale Frage
praktische historische und soziale Forschung betreiben.

Von Georg Vulcanelli, Berlin

2 € Schutzgebühr als Spende für die Unterstützung unserer Aktionen

BÜCHEREI FÜR GEISTESWISSENSCHAFT UND SOZIALE FRAGE

Manfred Kannenberg-Rentschler

D-14163 Berlin, Mexikoplatz 1 (im S-Bahnhof Mexikoplatz)

Tel: 030 – 802 93 04 / Fax: 030 – 801 53 22

www.buecher-kannenberg.de / Email: info@buecher-kannenberg.de

Der Hintergrund: die systemische Finanzkrise

Nicht nur in Argentinien findet der finanzielle Super-GAU statt. Mühsam durch die gebetsartig wiederholten Formeln vom kommenden Aufschwung und einer demnächst startenden Job-Maschine verdeckt, hat die weltweite systemische Finanzkrise dennoch längst auch Berlin und die BRD ergriffen. Unser Staat ist pleite, aber er darf das nicht zugeben. Statt dessen wird zur Deckung der längst astronomischen und weiter steigenden Zinszahlungen (O-Ton Finanzsenator Sarrazin: «Diese Zahlen sind abartig!») das in den vergangenen beiden Jahrhunderten geschaffene physische und soziale Gemeinkapital verschleudert – ohne daß dies die Schuldenlast nur im geringsten mindern würde. Nachdem die völlig unrealistischen Profiterwartungen der Finanzderivate von der realen Produktion nicht mehr befriedigt werden können, frißt das weltweit operierende, internationale Geldkapital jetzt vampirartig die physischen und sozialen Ressourcen der Volkswirtschaften auf. Statt in Bildung, in den Erhalt der Sozial- und Verkehrsstruktur, in den Erhalt und den Ausbau der physischen Produktion zu investieren, wird unser Volksvermögen mit der Abrißbirne zertrümmert. So soll sich die Gewinnerwartung der Finanzvampire durch den Abbau der in zwei Jahrhunderten geschaffenen Produktionsbasis und die systematische Preisgabe sozialer Werte und sozialen Eigentums doch noch erfüllen. Wie die argentinische kann auch die Regierung der BRD den massiven, aber anonym bleibenden Forderungen nach sozialer und wirtschaftlicher Selbsterstörung offenbar nicht widerstehen. Es ist heute nicht einmal möglich, über das weltweit galoppierende soziale Total-Desaster öffentlich zu sprechen. In Furcht vor dem sich vollziehenden Unbegreiflichen erstarrt, klammert sich jeder an die faulen Zauberformeln der sogenannten Fachleute, und folgt dem suggestiven Befehl: Augen zu! Alle wissen es, niemand will es wahrhaben: daß die Lawine der Vernichtung, die aus dem Reich des kriegslüsternden Finanzunwesens auf uns zurollt, eines entschlossenen Handelns bedarf, wenn sie uns nicht alle unter begraben soll – und damit auch das, was wir bisher unsere «soziale und demokratische Grundordnung» zu nennen beliebten.

In dieser so unfaßbaren und ungreifbaren Katastrophenlage ist jede Möglichkeit zu begrüßen, sich über die brutalen Tatsachen und ihre verhängnisvolle Verquickung aufzuklären. Solche Möglichkeiten ergeben sich überall, wenn die alltäglichen Vorgänge, in denen sich der Zusammenbruch unserer Sozial- und Wirtschaftsordnung ausdrückt, vorurteilslos und objektiv interessiert zur Kenntnis genommen werden. Ein solcher Vorgang ist der Verkauf des S-Bahnhofs Mexikoplatz an private Investoren durch die Bundesrepublik Deutschland.

... und der S-Bahnhof Mexikoplatz

Seit 1976 ist in «dem schönsten Jugendstilbahnhof Berlins» die «Bücherei für Geisteswissenschaft und soziale Frage» ansässig. Nach 25 Jahren wurde dem Besitzer Manfred Kannenberg am 1. Juni 2001 durch die neuen Eigentümer zum 30. Juni 2002 gekündigt, gleichzeitig mit dem ebenfalls in der Halle betriebenen Blumenladen. Der Bahnhof soll entmietet, renoviert und dann zu höheren Preisen neu vermietet werden.

Aus Protest gegen die Kündigung der Bücherei bildete sich eine Bürgerbewegung, die innerhalb von 4 Monaten in dem bürgerlich-schläfrigen Zehlendorf mehr als 5000 Unterschriften sammeln konnte. Bisher hat der Protest jedoch keinen Erfolg gehabt. «Das ist kein Wunder», so Kannenberg, «denn hier handelt es sich nicht um einen Mißbrauch, sondern um das angeblich selbstverständliche Recht der Grundeigentümer, mit ihrem Eigentum nach Belieben zu verfahren.»

In diesem Falle erscheint aber Kannenberg und Mitarbeitern sowie einigen Freunden der Bücherei dieses Recht nicht ganz so selbstverständlich, wie es der Brauch vorgibt zu sein. Ich habe in der Bücherei am Mexikoplatz mit Kannenberg ein Gespräch geführt, von dem hier in Auszügen berichtet werden soll.

«Herr Kannenberg, die Berliner Lokalpresse hat immer wieder ausführlich über die Probleme berichtet, die der Verkauf des S-Bahnhofs aus Ihrer Sicht aufwirft. Und was hat es mit diesem «Jour Fix» auf sich, der da alle 14 Tage in der Bücherei zum Thema stattfindet?»

Manfred Kannenberg: «Wir haben eben nachgeforscht, was es mit dem Bahnhof auf sich hat, und haben sehr interessante Zusammenhänge entdeckt, die aus unserer Sicht die Dinge etwas anders erscheinen lassen, als sie offiziell dargestellt werden. Zu Ostern 2001 erschien die erste Dokumentation der Zusammenhänge, soweit sie damals bekannt waren oder aus den historischen Tatsachen erschlossen werden konnten. Seit dem 14. September 2001 findet alle 14 Tage für eine kleine, interessierte Gruppe, ein sog. <Jour Fix> statt mit dem Thema: <Der S-Bahnhof Mexikoplatz – eine Hieroglyphe der deutschen Geschichte>.

«Hierher kommt, wer sich näher informieren will, was hinter den Kulissen dieses Skandals gespielt wird. Wir informieren über den Stand unserer Nachforschungen und führen sehr interessante Gespräche über die möglichen Deutungen der Tatsachen, aber auch darüber, was gegebenenfalls zu tun wäre», erläutert Jour Fix-Mitveranstalter *Rüdiger Blankertz*, der 1976 mit zu dem Gründerkreis der Bücherei gehörte. «Für manche Teilnehmer ist immer wieder erstaunlich, was sich an der Geschichte des Bahnhofs an weiteren historischen und sozialen Zusammenhängen zeigen läßt.» Die Referate der meisten Treffen liegen in einer kleinen Schriftenreihe vor und können in der Bücherei erworben oder auf der Internetseite www.buecher-kannenberg.de bzw. www.kulturbahnhof.net heruntergeladen werden.

Zur Geschichte der «Bücherei für Geisteswissenschaft und soziale Frage» und des S-Bahnhofs Mexikoplatz

Als die Gründer der Bücherei 1976 den kleinen Laden pachteten, galten das Ladenlokal des Bahnhofsgebäudes als unvermietbar. «Es war trostlos, aber deshalb sehr billig und für uns bezahlbar», gesteht Kannenberg. Durch den Buchladen kam jedoch Leben in die leere Bahnhofshalle. Doch bereits 1980 schien alles wieder vorüber zu sein. Der S-Bahn Streik führte zur Schließung des Bahnhofs – jedenfalls beinahe. «Ich konnte die S-Bahner dazu überreden, mir den Schlüssel zu geben», sagt Kannenberg, «immerhin hatte ich ja auch einen Vertrag mit der Reichsbahn abgeschlossen. So wurde ich für fünf Jahre der Verwalter eines herrenlosen Bahnhofs.» Der Ladenbetrieb ging weiter, die Bahnhofshalle wurde von Kannenberg gepflegt und belebt. «Dummerweise habe ich damals nicht nachgefragt, in wessen Auftrag ich eigentlich den Hausmeister spielte.» Die Überraschung wäre nicht gerade klein gewesen. Dies führt auf die Hintergründe des S-Bahn Streiks und damit auch auf die aktuelle Rechtslage, die der Eigentumsfrage noch jetzt eine ungewöhnliche Wendung geben könnte. «Tatsache ist, daß es einen Alteigentümer gibt, dessen Rechte bei der Veräußerung nicht berücksichtigt wurden. Wir haben uns für diese Dunge sehr interessiert, denn schließlich sind wir schon durch unseren Namen gewissermaßen dazu verpflichtet. Denn den Aufsatz «Geisteswissenschaft und soziale Frage» hat Rudolf Steiner, dessen Schriften in unserem Sortiment eine nicht unbedeutende Rolle spielen, ganz in der Nähe geschrieben, und zwar in dem Jahr, als der Bahnhof eröffnet wurde (1905). Schon die Historie der Eigentumsverhältnisse gibt tiefe und zugleich ganz konkrete Einblicke in die soziale Problematik unserer Zeit, wie sie Rudolf Steiner aufzuzeigen versucht.» Wir geben hier eine kurze Skizze, die durch einen Besuch in der Bücherei Kannenberg beliebig vertieft werden kann...

Im Jahre 1903 erteilt Eisenbahnminister Thielen der Zehlendorfer West-Terrain AG des Fürst von Donnersmarck die Erlaubnis zum Bau eines Bahnhofs an der Wannseebahn in Höhe der Beerenstrasse. Bau- und Betriebskosten für die ersten vier Jahre übernimmt die Gesellschaft. Die Gemeinde Zehlendorf schreibt einen Wettbewerb aus, den die Architekten Hart und Lesser gewinnen. Für 120.000 Mk. erbauen Maurermeister Schirmer und Schmiede Stahl u. Sohn Empfangsgebäude nebst Wohnanlage. Die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes übernimmt Emil Schubert. Im November. 1904 kann der Bahnhof seiner Bestimmung übergeben werden. 1908 verschenkt Fürst Donnersmarck das Bahnhofsgebäudes an alle Berliner; die Königl.-Preuß. Eisenbahn verwaltet ihn zu treuen Händen. «Diese Schenkung ist volkswirtschaftlich konsequent und höchst sinnvoll. Schließlich hat die Investition in den Bahnhof sich durch den Verkauf der aufgewerteten Grundstücke längst amortisiert. Der Bahnhof gehörte nun seinen Nutzern, und das sind, vermittelt über die treuhänderisch tätige Bahngesellschaft, nach wie vor alle Berliner.», führt Kannenberg aus. «Wir haben hier ein Beispiel wirtschaftlicher Rationalität, die für uns heute vorbildlich sein kann.»

«Nach dem 1. Teil des gegenwärtigen Weltkrieges wurden 1924 alle Eisenbahnen Deutschlands durch die Regierung zur <Deutschen Reichsbahn> zusammengeführt. Dies hatte seinen Grund darin, daß die in Versailles dem deutschen Reich auferlegten Reparationszahlungen einen realen Gegenwart forderten. In der Reichspost und der Reichsbahn lagen Vermögenswerte des deutschen Volkes vor, die zur Sicherung der Siegeransprüche verfügbar sein mußten. Die Reichsbahn wurde dann aber nicht als Reichsvermögen, über das die Regierung hätte verfügen können, bestimmt, sondern als <Sondervermögen Deutsche Reichsbahn> geführt.» so Waldorf-Geschichtslehrer und Jour Fix-Referent Rüdiger Blankertz. Er findet die damalige Lösung eigentlich auch volkswirtschaftlich richtig. «Dadurch wurden die Vermögenswerte der Deutschen Reichsbahn unantastbar. An diesem Sonderstatus hat auch die Nazi-Regierung nichts geändert, als die Reparationsansprüche nicht mehr bedient wurden.»

Völkerrechtliche Verwicklungen?

Blankertz weist auch darauf hin, daß der Sonderstatus der Reichsbahn in Berlin aufgrund völkerrechtlicher Bestimmungen bis heute noch bestehen könnte. «Als auf der Londoner Konferenz 1944 die USA und Großbritannien das gesamte Vermögen des deutschen Reiches zur Deckung künftiger Kriegsentschädigungszahlungen beschlagnahmten, waren die Filetstück daran eben die Post und die Bahn.» Nach der Errichtung der BRD durch die westlichen Besatzungsmächte sei die Hauptstadt des deutschen Reiches, Groß-Berlin, in einen andauernden Sonderstatus erhalten worden. »Nach der Haager Landkriegsordnung hat der Staat einen anderen besiegt, der dessen Hauptstadt besetzt hält.» Und von ihrem Siegerstatus wollten die Alliierten bekanntlich auch nach der Installation der besatzungsrechtlichen Verwaltungsmittel BRD und DDR nicht lassen. «Die Lage war juristisch für die Sieger ein wenig peinlich, da sie die letzte deutsche Regierung im Mai 1945 verhaftet hatten, und damit das deutsche Reich zwar weiter besteht, wie das Bundesverfassungsgericht mehrfach festgestellt hat, jedoch handlungsunfähig ist, da es keine verfassungsgemäße Vertretung hatte.» Diese Peinlichkeit habe man stets möglichst verhüllt. «Zwar weiß jeder Jurist, daß bis 1990 in Berlin die Bundesgesetze erst dann gültig wurden, wenn die Alliierten sie genehmigt hatte – was keineswegs immer geschah – aber niemand wollte dies öffentlich sagen.»

Diese Sachlage war auch der Hintergrund der politischen Schwierigkeiten, die durch den Streik der S-Bahner 1980 ausgelöst wurden und erst 1985 durch eine gewagte Konstruktion halbwegs traktabel wurden. «Bei der Teilung Deutschlands auf dem Papier wurde die Reichsbahn zwar gemeinsam für alle beschlagnahmt, aber in Berlin wurde der Sowjetunion aufgrund der geographischen Lage der Betriebsstätten die Betriebsaufsicht übergeben. Das gesamte Reichsbahngelände samt allen Bahnhöfen war somit faktisch Niemandsland. Nur die vier Alliierten gemeinsam konnten auf diesem Gelände Hoheitsrechte ausüben. Die west- und ostdeutschen Polizei- und Bahnorgane hatten dort keinerlei Rechte. Dies hat sich stets bei den vielfältigen Streitigkeiten auf dem S-Bahngelände gezeigt, wo immer wieder Alliierte Einheiten anrücken mußten, um den teils handgreiflichen Streit zu schlichten.»

Wem gehört der Bahnhof eigentlich?

Interessant wird es nach Blankertz bei der vermögensrechtlichen Seite der Angelegenheit <Reichsbahn in Berlin>. «Die Reichsbahnverwaltung im Osten der Stadt hatte zwar die Betriebspflicht wahrzunehmen, aber die Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung der Bahnhöfe durften sie nicht erhalten. Um die Einkünfte aus dem von den Siegern beschlagnahmten Reichsvermögen zu sichern, wurde eine den Alliierten unterstellte Behörde geschaffen, die <Verwaltung des Reichsbahnvermögens>, VdR. Was an Einnahmen hereinkam, wurde auf ein Sonderkonto eingezahlt, das für die deutschen Behörden natürlich nicht zugänglich war. Eigentümer der S-Bahn war immer noch das deutsche Reich, das bis 1994 auch als Grundeigentümer des S-Bahnhofs Mexikoplatz im Grundbuch eingetragen war. Der 2+4 Vertrag und die Vereinbarung zur Regelung des bestimmter Fragen in Bezug auf Berlin wird 1990 geschlossen. Vertragsschließende sind die BRD und die DDR. Beide sind keine Nachfolgestaaten des Deutschen Reiches. Es handelt sich also nicht um einen Friedensvertrag. Das deutsche Reich ist nach wie vor de jure existent und mit allen Vermögenswerten von den USA beschlagnahmt. Es befindet sich mit den Siegern im Waffenstillstand. Derzeit sind keine Regelungen über die

ausstehenden Reparationsansprüche der Sieger möglich, weil die BRD rechtlich mit dem deutschen Reich nicht identisch ist. - Das Sondervermögen Reichsbahn des nach wie vor de jure existierenden Deutschen Reiches wird durch Art. 26 des Einigungsvertrages als Sondervermögen Deutsche Reichsbahn Eigentum des Bundes. Die neugegründete Deutsche Bahn AG erhält das dieses Sondervermögen Deutsche Bahn als Eigentum. Im Einigungsvertrages zwischen BRD und DDR ist der Auftrag formuliert, Bundesbahn, Reichsbahn und VdR zusammenzuführen. Dies führt durch das Eisenbahnneuordnungsgesetz v. 27.12.1993 am 1.1.1994 zur Gründung der Deutsche Bahn AG, zu der vorerst die Berliner S-Bahn gehört. Die neugegründete Deutsche Bahn AG erhält das ehem. Sondervermögen Deutsche Bahn als Eigentum zugesprochen. Die Rechtsgrundlagen für den Übergang werden von uns derzeit *völkerrechtlich* überprüft.

Wie die BRD sich nach dem Eisenbahnneuordnungsgesetz von 1994 das Reichsbahnvermögen angeeignet hat und wie sie damit dann verfahren ist, war am 21.06.1996 unter anderem auch Gegenstand eines Antrags auf einen großen Untersuchungsausschuß im Bundestag, seinerzeit durch die PDS-Fraktion unter Gregor Gysi vorgetragen. Der Antrag ist nie behandelt worden. Und weder die Unterzeichner noch die Regierung will heute etwas davon wissen.» Kein Wunder, möchte man sagen, steht doch die Rechtmäßigkeit eines Milliarden deals mit dem Sondervermögen Bahn und Post auf dem Spiel. «Die Folgen einer möglichen Rückabwicklung aus den von der Regierung ignorierten völkerrechtlichen und besatzungsrechtlichen Vorbehalten der Sieger wären gewaltig», sagt Blankertz. Und setzt hinzu: «In Bezug auf die Bewertung der Vermögenswerte der Telekom, die aus dem Sondervermögen Reichspost stammen, sind ja offenbar bereits starke internationale Zweifel da, die dazu geführt haben, daß die Telekom-Aktie ihren Glanz vollständig verloren hat. Das Fürstentum Sealand, ein denkwürdiger «Micro-Staat», hat gewisse Rechtsansprüche publiziert, deren Geltendmachung in einschlägigen Kreisen offenbar interessiert beobachtet werden.» (www.fuerstentum-sealand.de)

Droht ein Rechtsstreit mit den neuen Eigentümern?

Kannenber: «Wir haben 1976 zwei Pachtverträge abgeschlossen. Einen mit der VdR, den anderen mit der Reichsbahn Ost. Beide sind gültig. Den Vertrag mit der VdR hat nach 1994 das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) übernommen. Den anderen Vertrag haben wir jüngst aktualisiert. Nun wollen wir einmal sehen, was die Rechtslage ist.»

Auf die Frage, wie denn ein Vertrag mit der nicht existierenden Reichsbahn aktualisiert werden könne, führt Blankertz aus: «Die Reichsbahn existiert nach wie vor. Das ist zwar seltsam, aber dennoch eine Tatsache. Als 1983 die BVG mit der Reichsbahn Ost zwecks Übertragung der Betriebsrechte verhandelte, hatten sich die Amerikaner quer gestellt. Sie sahen ihre Hoheitsrechte berührt. Richard von Weizsäcker, der damals Regierender Bürgermeister war, befand sich in der Klemme. Es war natürlich Unsinn, das riesige volkswirtschaftliche Kapital der S-Bahn – die Gleisanlagen und Bahnhöfe - einfach aufzugeben. Diesbezügliche Pläne wurden ja gewälzt. Aber es war sicher sinnvoller, die S-Bahn in das Westberliner Verkehrsnetz zu integrieren, als alles verfallen zu lassen, was an Werten in 100 Jahren geschaffen worden war. Das konnte auch nicht im Interesse der Besitzer, also der Amerikaner, sein. Es mußte eine Lösung gefunden werden, welche den Betrieb und den Erhalt der S-Bahn möglich machte, ohne die Eigentumsrechte zu berühren. Diese Lösung haben der Senat von West-Berlin der Magistrat von Groß-Berlin im Osten nicht gefunden. Die Amerikaner haben sie dann beiden präsentiert. Bis heute ist das Ganze aber so peinlich, daß niemand darüber reden will. Herr Diepgen, der Nachfolger Weizsäckers, mußte sie zur Kenntnis nehmen, und ist vor dem Überbringer der betreffenden Regelungen geradezu geflüchtet.»

Was diese Lösung denn sei, wollte Blankertz nur andeuten. «Es ist brisant, davon zu sprechen. Wir wollen erst abwarten, welche Möglichkeiten sich durch die Verhandlungen ergeben, die wir anstreben. Nur eins kann ich sagen: Die Lösung der Amerikaner sieht so aus, daß sie einen Reichsbahnbeamten dienstverpflichtet haben, nach den Bestimmungen der Weimarer Verfassung die Exekutivfunktion der Reichsbahndirektion zu übernehmen. Sie haben auch noch mehr in dieser Richtung veranlaßt. Das alles diente dem Zweck, die Handlungsfähigkeit des Deutschen Reiches wiederherzustellen, die sie selbst durch die Verhaftung der letzten reichsdeutschen Regierung verursacht hatten. Indem pro forma und de jure die Reichsbahndirektion nebst einigen anderen Behörden reinstalled worden

war, konnte das US State Department die Betriebspflicht für die S-Bahn an die BVG vergeben, ohne damit ihre Ansprüche aufzugeben. Die BVG war damit in der selben Lage wie die Reichsbahndirektion Ost, die unter der Hoheit der Sowjets die Betriebspflicht kommissarisch wahrgenommen, dann aber auf Anweisung des sowjetischen Hochkommissars 1982 abgegeben hat. Die Frage war da eben: An wen wurde die Betriebspflicht abgegeben? Und dafür mußte eine juristische Konstruktion geschaffen werden: Die Wiedererrichtung von gewissen Behörden und amtlichen Stellen des Deutschen Reiches. Das ist die Peinlichkeit für die BRD-Behörden. Und deshalb wollte Diepgen gar nicht hören, was der Reichsbahner ihm im Auftrag des US State Department zu sagen hatte. Hier liegt nun eine Unklarheit für die BRD-Behörden vor, die diese Einrichtungen ignorieren. Durch die Aktualisierung des Pachtvertrages mit der Reichsbahndirektion haben wir ein Mittel, herauszufinden, was die wahre Rechtslage ist.»

Der Humor der Geschichte

Kannenberg sagt: «Es gibt so etwas wie den Humor der Geschichte. Ist es nicht ebenso erstaunlich wie humorig, daß die Bücherei für Geisteswissenschaft und Soziale Frage 1980 nach Abzug der Reichsbahner wegen des S-Bahnstreiks die Schlüsselgewalt über das *exterritoriale* Bahnhofsgebäude Mexikoplatz erhielt? Und daß ich die Schlüsselgewalt somit im Namen des Deutschen Reiches zur Sicherung des von den Siegermächten beschlagnahmten Reichsvermögens über 4 Jahre gewissenhaft ausgeführt habe, ohne es zu wissen? Jetzt erst lerne ich meinen Bahnhof sozusagen kennen, nur weil uns gekündigt wurde frage ich nach. Man lernt eben nie aus.»

Der Humor der Geschichte wird jedoch von den neuen «Eigentümern» weniger geachtet. «Wir finden die Kündigung nach 25 Jahren äußerst humorlos», sagt Kannenberg, «vor allem wenn man bedenkt, wie der sogenannte Verkauf abgelaufen ist.»

Die Fakten sind zunächst anscheinend weniger aufregend: Im Oktober 2000 schreibt Das BEV ohne Inkennzeichnung des Bezirks, des Denkmalschutzes und der langjährigen Gewerbemietler den Jugendstilbahnhof im Immobilienteil zweier Tageszeitungen für DM 2,6 Mio. zum Verkauf aus (Stichwort «Le Zehlendorf 19»). Von Januar bis März 2001 versucht Kannenberg über Kontakte zu Stiftungen ein Freikaufen des Kulturdenkmals und Sicherung seines öffentlichen Charakters zu erreichen.

Der (durch Bezirksfusion) scheidende Zehlendorfer Bürgermeister Eichstädt warnt vor einer «Mc Burger-Nutzung». Unbeeindruckt von solchen Aktivitäten schließt das BEV (Originalton: «Wozu brauchen wir solche Bahnhöfe?») im Januar das Bieterverfahren. Zwei Briefe des Kulturbahnhofs sowie von MdB Renate Rennebach (SPD) an die Bonner Zentrale des BEV werden nach Wochen mit der lakonischen Bemerkung beantwortet: «Wir sind gehalten, entbehrliche Liegenschaften zum vollen Verkehrswert am Markt zu plazieren. Die Vorgabe eines besonderen Nutzungskonzepts stellt eine Nutzungseinschränkung für die Immobilie dar, die zu einem Mindererlös führen würde.» (BEV am 1.3.01 an den Verein). Anfang Nov. 2000 bereits gründen Anlieger, Gewerbetreibende und Berliner sowie auswärtige Liebhaber des städtebaulichen Ambiente am Mexikoplatz den Verein zur Förderung des Projekts KULTURBAHNHOF Mexikoplatz. Ein reges Interesse der Presse an dem Privatisierungsvorgang (Berliner Zeitung, Morgenpost, Tagesspiegel, Die WELT, Abendschau, Bezirksblätter, Radio 88.8, PUNKT 3) ist festzustellen.

Am 23.5.2001 teilt die Eisenbahn-Siedlungsgesellschaft als Hausverwaltung des BEV Kannenberg mit, daß das Objekt per 1.6.01 an Thomas Drechsel und Detlef Marschner verkauft ist. Niemand will daraufhin mehr die Frage nach der Legitimation dieses Vorganges stellen, zumal die Berliner Öffentlichkeit unter dem Schock des Milliarden-Kredit-Grabs der landeseigenen Bankgesellschaft steht.

Ausgetrickst!

Erst am 25.03.2002 werden die näheren Umstände des Verkaufs bekannt. Berliner Abendschau berichtet, daß Marschner und Drechsel keineswegs den «vollen Verkehrswert» gezahlt hatten. Sie haben den Bahnhof für jenen Betrag erworben, den die Pächter selbst hätten aufbringen können: 1,4 Millionen DM. Der Zins- und Tilgungsdienst für diesen Kaufpreis kann leicht von den gegenwärtigen Pachteinahmen gezahlt werden, und der Unterhalt des Gebäudes auch. Kannenberg: «Der Skandal liegt

neben der prinzipiell skandalösen Verschleuderung von Gemeineigentum hier auch darin, daß wir als die Betreiber des Kultur- und Geschäftslebens im Bahnhof ausgetrickst wurden. Man hat uns gesagt, wir müßten mindestens 2,6 Millionen DM bieten. Diese Summe hätten wir nur durch eine Stiftung, nicht aber durch eigene Initiative finanzieren können. Dafür hätten wir mehr Zeit gebraucht. Und nun kommt's: Für den von uns als wirtschaftlich tragbar berechneten Betrag von 1,4 Millionen hat dieser Dr. Garbrecht von der BEV seinen bevorzugten Interessenten den Bahnhof verkauft. Und noch was: Bezahlt haben sie den Kaufpreis ja nur durch eine Grundschuld in Höhe des Kaufpreises. Sie haben also den Preis komplett als Bankkredit aufgebracht. Der wurde aber erst an die BRD ausgezahlt, als die neuen Besitzer ihre Eigenleistung dafür erbracht haben: im März 2002, also 7 Monate nach dem Kaufvertrag. Sie haben diesen Betrag in diesen 7 Monaten aber erst durch unsere Pachtzahlungen bekommen. Genau genommen haben sie den Bahnhof also mit gar nichts gekauft, nicht einen Pfennig haben sie locker machen müssen. Und dann: Die Zinsen und die Tilgung auch für ihren Bankkredit könnten sie durch die von uns bisher schon gezahlte Pacht leicht aufbringen, und die wünschenswerte Renovierung bezahlt zum großen Teil der Denkmalschutz. Wenn man uns dennoch kündigt, wollen sie mehr herausholen, einen Gewinn machen.»

Wie geht es weiter?

Die Nachbarn haben dazu ihre eigene Meinung. Ein ungenannt bleiben wollender Geschäftsmann: «Teure Läden gehen in dieser Gegend nicht. Und wer soll dann die erhöhte Pacht aufbringen? Das alles wird nicht lange dauern, dann kommt der Bahnhof unter den Hammer. Die Verwertung, die dann ansteht, wird ganz und gar nicht zu den Vorstellungen der jetzigen Besitzer passen. Ich fürchte, wir haben dann doch einen Schnellimbiß. Die gewachsene Stadtteilkultur wird jetzt vertrieben. Was nachkommt, wird nicht gerade schön sein.»

Kanneberg und seine Freunde haben aber noch nicht aufgegeben. «Wir haben noch Pfeile im Köcher», sagt Johannes Grebe, ebenfalls Jour Fix-Mitveranstalter. «Und wir werden zusehen, daß sie treffen.» Wen? Gemeint sein kann doch nur die Art und Weise, wie unser Staat mit den Werten umgeht, die die Menschen geschaffen haben, deren Nachkommen von eben diesem Staat jetzt radikal enteignet werden.

Die Internetseiten der Bücherei bieten neben der Möglichkeit, Bücher bequem «online» zu bestellen, vor allem die fast lückenlose Dokumentation des Themas: Eine Fundgrube für jeden, der einmal mit der Lupe nachsehen möchte, was an der Sache wirklich dran ist. www.buecher-kanneberg.de und www.kulturbahnhof.net

G. Vulcanelli (g.vulcanelli@berlin.de)

DOKUMENTATION

DIE INITIATIVE FÜR DEN ERHALT DER KULTUR IM S-BAHNHOF MEXIKOPLATZ

Presseerklärung vom 26.06.01

Mit dem Verkauf des Bahnhofgebäudes Mexikoplatz vom Juni 2001 durch das Bundeseisenbahnvermögen an Privatinvestoren, ist ein in Jahrzehnten gewachsener kultureller Mittelpunkt akut gefährdet.

Erneut droht ein Stück öffentlicher Kulturraum unwiederbringlich einer Kommerzialisierung und Privatisierung zum Opfer zu fallen.

Der Bahnhof mit seiner Jugendstilarchitektur war von jeher von besonderer Bedeutung für das Leben des Stadtgebietes um den Mexikoplatz. Erst mit seiner Fertigstellung 1908 begann die vielfältige Entwicklung der einstigen Villenkolonie.

Viele Mitbürger haben den Bahnhof als einen Ort des sozialen und geistigen Austauschs schätzen gelernt. Durch die zahlreichen kulturellen Aktivitäten der BÜCHEREI FÜR GEISTESWISSENSCHAFT UND SOZIALE FRAGE in den vergangenen 25 Jahren, ist eine innere Verbundenheit gewachsen und ein Raum für soziales Miteinander entstanden.

Damit der Bahnhof ein Ort des lebendigen kulturellen Austauschs für Anwohner und Mitbürger bleibt, treten wir für den Erhalt der BÜCHEREI ein, die diesen Austausch erst ermöglicht hat und nur weiter möglich machen kann.

Initiative Kulturbahnhof Mexikoplatz

Sprecher der Initiative:

Jörn Dargel

Sibylle Tamin