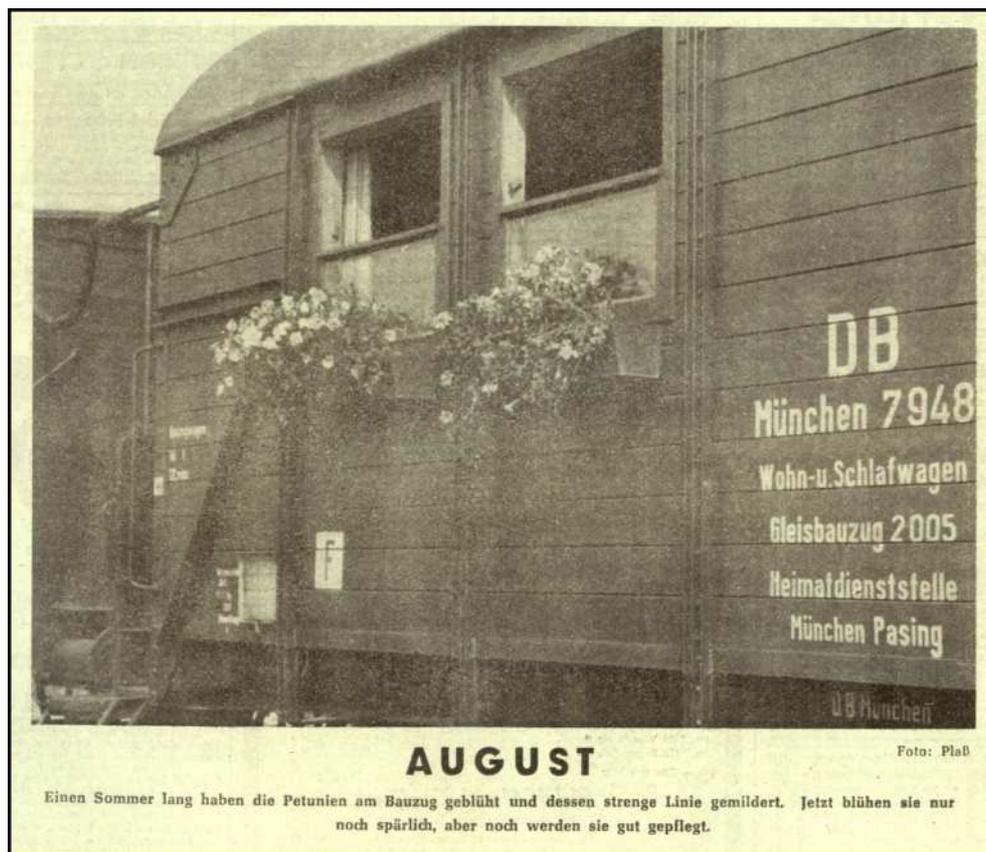
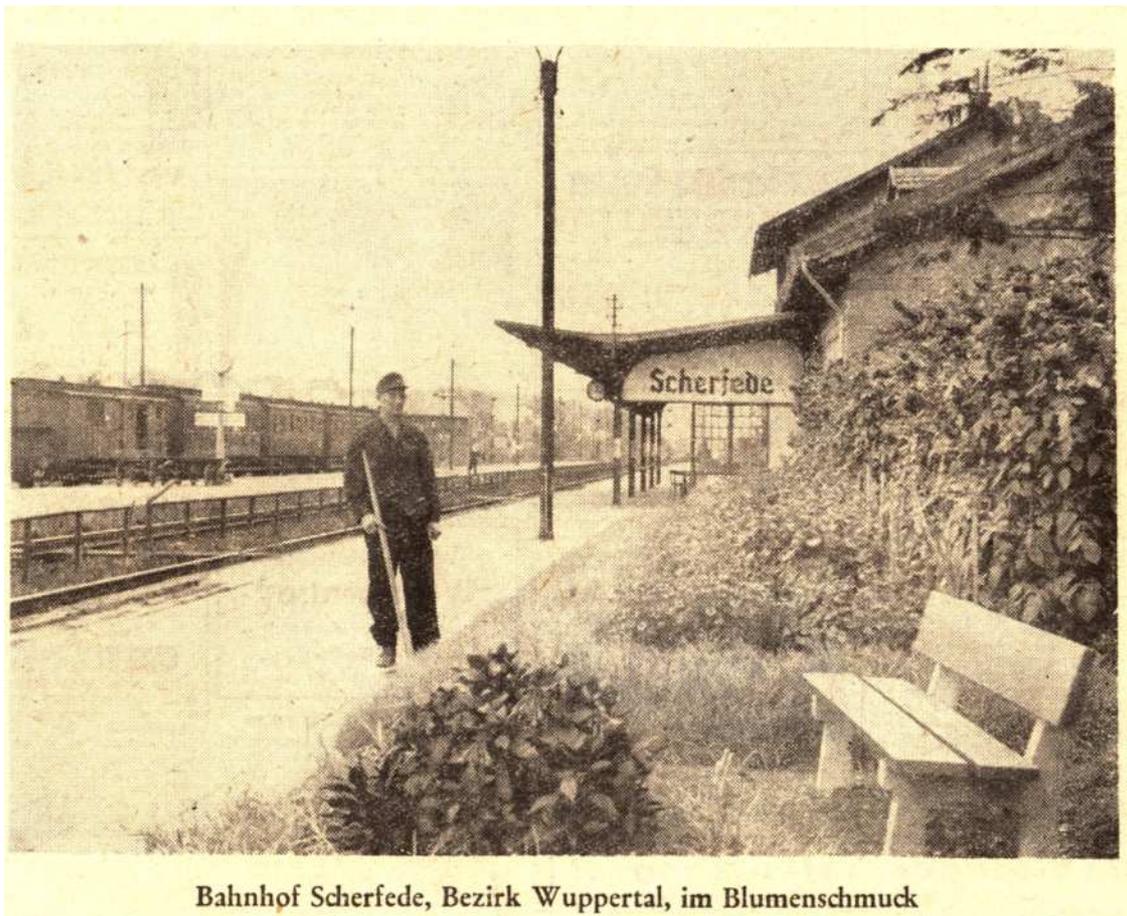


Aktivität der Reichsbahn-Landwirte auf die örtlichen Strukturen der Bahnmeistereien beschränkt. Es gab keinen eigenen zonalen Verband.



1950 entschied sich die Hauptverwaltung der Bahn, daß die „Eisenbahn-Landwirtschaft“ als rechtsfähiger Verein weitergeführt werden sollte. Nach der im Jahre 1951 beschlossenen Satzung waren die Bezirksvereine des Bundesgebietes und von Berlin (West) Mitglieder des Hauptverbandes. Die Bezirke selbst gliederten sich in rechtlich unselbständige Unterbezirke. Letztere waren räumlich nahezu identisch mit den damaligen Baubezirken der Deutschen Bundesbahn. Noch immer gewährte die Deutsche Bundesbahn „ihren“ Landwirten großzügige Unterstützung. So wurde der Geschäftsführer eines jeden eigenständigen Bezirks von der Bahnverwaltung zur Wahl vorgeschlagen und für dieses Amt möglichst freigestellt. Der sogenannte Generalpachtvertrag regelte die Modalitäten, zu denen die Verwaltung ihrer nun zur „Bundesbahn-Landwirtschaft“ umfirmierten Selbsthilfeeinrichtung für die Weiterverpachtung zur Verfügung stellt. Ein erklecklicher Prozentsatz der Pachteinnahmen durfte zweckgebunden für eigene Zwecke weiterverwendet werden.



Bahnhof Scherfede, Bezirk Wuppertal, im Blumenschmuck

Im Verlaufe der Nachkriegsjahre entfiel die Notwendigkeit einer zusätzlichen Nahrungsmittelversorgung langsam. Auf der einen Seite gab es die rein landwirtschaftlichen Flächen (Weiden, Äcker), auf der anderen die Kleingärten. Die für letztere schon vorhandenen Regelungen wurden im Jahre 1983 mit dem Inkrafttreten des Bundeskleingartengesetzes neu geregelt. Dem Erholungswert kam nun eine besondere Bedeutung zu, insbesondere im Hinblick auf die immer schneller voranschreitende Urbanisierung der Bevölkerung. Wo dies möglich war, wurden Wiesen oder Ackerflächen zu Grabeland und Kleingartenkolonien umgewandelt. Aus der einstigen Selbsthilfeeinrichtung war zwischenzeitig längst eine anerkannte betriebliche Sozialeinrichtung der DB geworden.

Bei der Deutschen Reichsbahn in der ehemaligen DDR

Kleingärten galten als „Parzellen des Glücks“. Ab 1864 entwickelten sich nach den Ideen des Arztes und Volkserziehers Daniel Gottlob Moritz Schreber in Leipzig Spielplätze mit Beeten für Kinder. Aus den „Schrebergärten“ wurden

ganze Gartenkolonien mit wenigstens etwas „Landleben“ für die Städter. Die Gärten hatten in und nach den Weltkriegen eine hohe Bedeutung bei der Selbst-Versorgung der Bevölkerung mit Nahrung.

In der Anfangszeit der DDR brachte man Kleingärtnern wegen ihrer angeblichen Kleinbürgerlichkeit großes Mißtrauen entgegen. Die von der SED propagierte „Kollektivierung der Landwirtschaft“ schlug fehl. Schließlich tolerierte man die Gründung des "Verbandes der Kleingärtner, Siedler und Kleintierzüchter (VKSK)" - als einer Art Versorgungsagentur für Obst und Gemüse. Wachsende Versorgungsschwierigkeiten führten in den 1960er und 70er Jahren zum Durchbruch der Kleingartenbewegung. Die Kleingärtner bildeten nicht nur eine willkommene Ergänzung, sondern wegen ihrer geschickten Verkaufsschachzüge auch eine Konkurrenz zu den staatlichen Erzeugern. Dort zeigte sich die ganze Schwäche der subventionierten Planwirtschaft bis zum deren Ende 1989.

Gegenwart und Zukunft

Zuständigkeiten und vertragliche Abmachungen waren geregelt und hatten sich bestens bewährt. Die Bundesbahn hatte einen zuverlässigen Vertragspartner hinsichtlich der Verwertung ihrer momentan nicht betriebsnotwendigen Grundstücke und ersparte sich selbst hohe Pflegekosten der ansonsten brach liegenden Flächen. Die Bundesbahn-Landwirtschaft konnte auf ein großes Reservoir landwirtschaftlich oder gärtnerisch nutzbaren Grund und Bodens zurückgreifen. Alles schien bestens. Sehr vielschichtige Ursachen hatten im Laufe der Jahre aber zur Folge, daß das Unternehmen Deutsche Bundesbahn unter immer größeren wirtschaftlichen und finanziellen Druck geriet. Einerseits wurden Generalpachtflächen für DB-eigene betriebliche Aus- und Neubaumaßnahmen benötigt, andererseits wurden immer mehr Flächen für den Straßenbau und andere Infrastrukturmaßnahmen der Kommunen, Länder und des Bundes gebraucht. Das weitere Wirtschaftswachstum und folglich die Expansion der Unternehmen ließ den Bedarf an geeigneten Grundstücken immer weiter anwachsen. Wurden Betriebsanlagen der DB, z.B. Lokschuppen, Werkstätten usw. stillgelegt, machten diese den Weg frei für zuvor verkehrsmäßig relativ unzugängliche

Pachtflächen der Bundesbahn-Landwirtschaft. Es erschlossen sich große Areale, die von der DB lukrativ veräußert wurden. Flächenverluste waren für die Bundesbahn-Landwirtschaft die zwangsläufige Folge.

Mit Inkrafttreten des Eisenbahn-Neuordnungsgesetzes im Dezember 1993 und dem Einstieg in die Privatisierung der DB in 1994 entstand eine grundlegend neue Situation. Das Gesetz sicherte zwar den Bestand der betrieblichen Sozialeinrichtungen, dennoch entstanden neue Probleme.

So gibt es z.B. heute nicht mehr einen, sondern mehrere Grundstückseigentümer. Auch andere Leistungen, die bisher die Deutsche Bundesbahn getragen hatte waren vertraglich neu zu regeln (Porto, Büroräume u.v.m.). Als äußeres Merkmal dieser einschneidenden Veränderungen ergab sich eine erneute Namensänderung der Einrichtung.

Organisation und Aufgabengebiet der „Bahn-Landwirtschaft“ haben sich zwar nicht geändert. Dennoch erfordert dieser Schnitt vielfältige Anpassungsprozesse, deren Ende noch nicht abgesehen werden kann. Wohin die Reise geht, ist noch nicht deutlich. Die Bahn-Landwirtschaft gewann jedenfalls aus diesem Prozeß ein qualitativ völlig neues, vielleicht sogar gefestigteres Selbstbewußtsein. 2010 gehörten ca. 97.000 Mitglieder und Pächter zur Bahn-Landwirtschaft, der zweitgrößten Organisation von Kleingärtnern in der Bundesrepublik Deutschland.⁷

Unersetzliches kleingärtnerisches Know-how hat sich im Laufe der vielen Jahre des Bestehens der Bahn-Landwirtschaft angesammelt. Eine ihrer Zielsetzungen ist es daher, dieses nahezu unerschöpfliche Fachwissen zu vermitteln und insbesondere der Jugend weiterzugeben.

Exemplarisch: Die Geschichte des Bezirks Essen

Im Bezirk Essen bildeten sich 1912 die ersten Eisenbahn-Gartenbau und Kleintier-Zuchtvereine; im selben Jahr schlossen sich Kleintierzuchtvereine in Emmerich, Bocholt, Mülheim-Speldorf, Wanne-Eickel, Duisburg-Wedau und Witten zusammen. 1913 wurde die Kleintierzuchtvereinigung im Bezirk Essen

⁷ Vgl. Kunz, Wolfgang: Für den Menschen. Chronik der Bahn-Landwirtschaft 1910-2010. Geschichte einer betrieblichen Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn AG und des Bundeseisenbahnvermögens. Hg. vom Hauptverband der Bahn-Landwirtschaft. Karlsruhe: Südwest, 2010.

gegründet. 40 Vereine hatte der Verband bereits 1914. Es galt damals, die Ernährungsgrundlage zu verbessern, weil die Not dazu zwang. Die erste Satzung des Vereins wurde zum 17.02.1935 errichtet. Nach der Währungsreform im Jahre 1948 begann der allgemeine Wiederaufbau. Große Geländeflächen mußten für den Wohnungs- und Industriebau aus dem Generalpachtvertrag entlassen werden. Durch die vielen Geländeabgaben schmolz die Zahl der Mitglieder zwischen 1960 und 1973 um fast 2.000 auf rd. 8.000.

Der Bezirk Essen vergrößerte sich jedoch im Jahre 1974 durch die Übernahme von rund 400 ha aus den aufgelösten Bezirken Münster (W) und Wuppertal; auch die Zahl der Mitglieder wuchs wieder auf annähernd 13.000. Der Schwerpunkt bei den Verpachtungen liegt heute auf den kleingärtnerisch nutzbaren Flächen, obwohl auf den ehemaligen Brandschutzstreifen – ein Relikt aus Zeiten als die Eisenbahn noch mit Dampf fuhr – ebenfalls Acker- und Wiesenflächen verpachtet werden; sogar die eigentlichen Bahndammböschungen sind einer Nutzung zugeführt. Der Verein ist als „kleingärtnerisch gemeinnützig“ anerkannt, was für die Gültigkeit von Zwischenpachtverträgen juristisch von Bedeutung ist. Sein Satzungszweck ist die Förderung des Kleingartenwesens. Der Bezirk wird von 106 Unterbezirken unterstützt, deren etwa 240 ehrenamtliche Mitarbeiter/innen die Vorort-Arbeit wahrnehmen; die Unterbezirke besitzen keine eigene Rechtspersönlichkeit.⁸

Seit Gründung der DB AG 1994 verlor der Bezirk Essen die örtliche Präsenz von 94 Bahnmeistereien, die nicht mehr für die Bahn-Landwirtschaft zuständig waren. Die Mitgliederzahl ist dadurch in den letzten Jahren auf ca. 10.000 Mitglieder gesunken. Um 2010 wurden noch 4.048.000 m² Bodenflächen in 114 Unterbezirken verwaltet.⁹

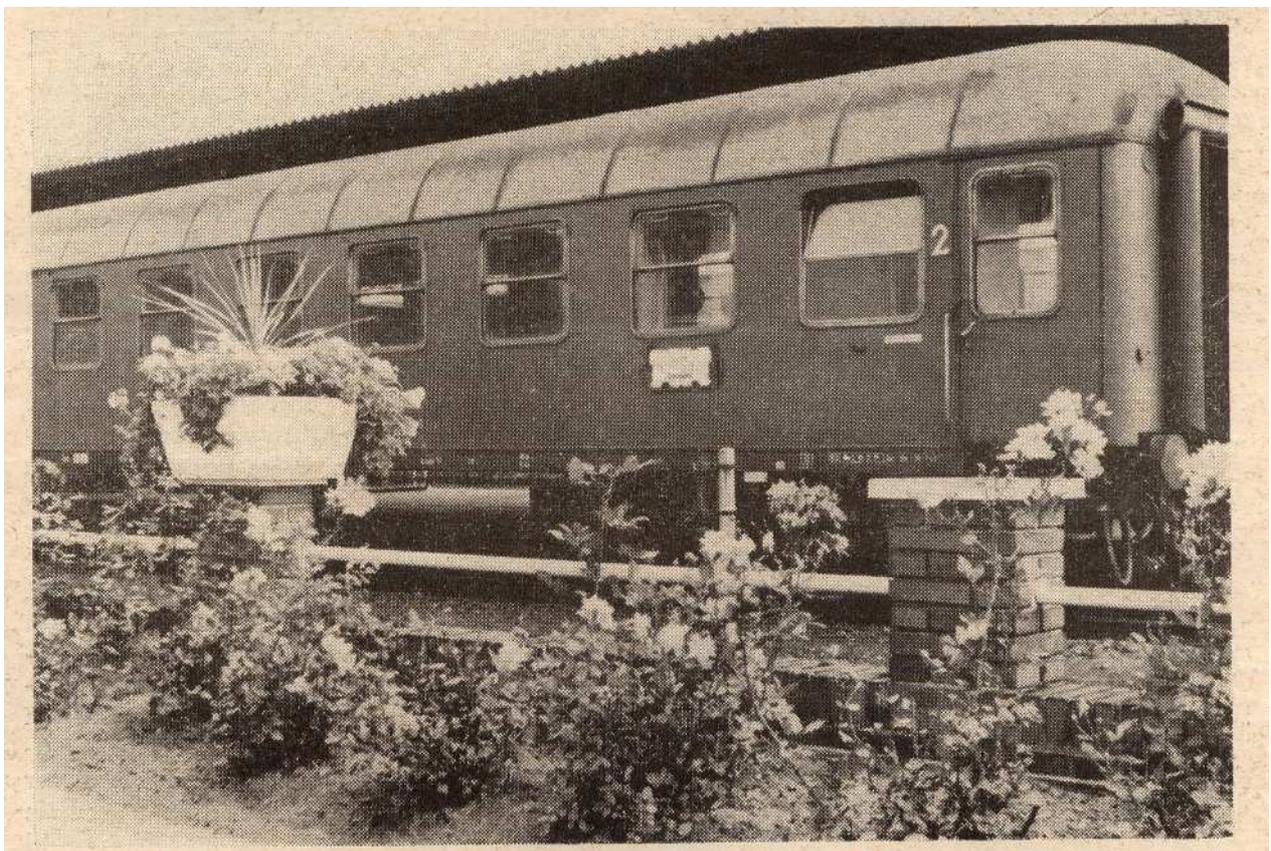
Zum Beispiel Bahnhof Coesfeld (Westf)

Welche Dienststelle der Deutschen Bahn AG weist heute noch eigenen Blumenschmuck auf und Personal, das sich hingebungsvoll darum kümmert,

⁸ Vgl. den Internetauftritt der Bahn-Landwirtschaft <https://www.blw-aktuell.de/> .

⁹ Vgl. Kunz, Wolfgang: Für den Menschen, 277.

wie z.B. in den Jahren 1972/73 im Bahnhof Coesfeld (Westf), der daher eigens photographiert und porträtiert wurde? Vergangene Bundesbahn-Herrlichkeit...







Kollege Bünning bepflanzt die Schalen, doch die tägliche Pflege haben Mitarbeiter des Unterbezirks, der Bahnmeisterei und des Bahnhofes Coesfeld übernommen. Aufnahme Potschien



Und so fing es im Frühling an.

Aufnahme Potschien

©P. Dr. Daniel Hörnemann