



Cerkiewnik/Münsterberg (Ostpreußen) - 1.10.2003

2 Stadt – Bahn – Landschaft

Umfeld und Erscheinungsbild

»Schon wieder nach Polen?« So oder ähnlich ist oft die Reaktion Außenstehender auf das doch etwas ungewöhnliche Reiseziel. Wer noch nicht da war, kann es vielleicht auch nicht ganz nachvollziehen, was man denn dauernd dort will, und derjenige, der dem aktuellen Zeitgeist nachjagt, vermutlich überhaupt nicht. Dabei ist man dort nur auf der Suche nach dem Ursprünglichen, also in etwa dem Aussehen und Erleben von jener Zeit, die der späten Geburt wegen zu Hause nicht erlebt werden konnte.

Es ist in Polen zwar auch nicht die Zeit stehen geblieben, aber man könnte sagen, etwas langsamer vorangeschritten. Und das hat durchaus positive Effekte! Nach dem Umbruch in der DDR waren letzte Zeugnisse davon zu Hause sehr schnell auf den Müll der Geschichte geworfen worden. Die Leute kauften sich neue Autos, Polstermöbel und anderen Tinnel, bauten »hübsche« Häuschen, verschandelten ihre Vorgärten und gingen in den wie Pilze aus dem Boden schießenden »Supermärkten« auf der grünen Wiese einkaufen. Das veränderte Bewusstsein zog sich in wahnsinniger Geschwindigkeit durch alle Lebensbereiche. In Polen trug sicherlich auch der geringere »Lebensstandard« dazu bei, dass dem nicht gleich gefolgt wurde, ähnliche Veränderungsprozesse sind inzwischen aber ebenfalls schon häufiger zu beobachten. Viele Polen arbeiten für eine Zeit »im Westen«, und bringen nicht nur Geld, sondern auch Waren und Ideen mit, wie sie ihre Umgebung ähnlich der gerade erlebten gestalten können. Ob die dadurch schöner oder von größerem Nutzen sein wird, steht gar nicht zur Debatte. Nur der spärliche finanzielle Hintergrund verhindert bisher, dass man sich von Traditionellem lossagt. Ein paar Beispiele: Obst, Gemüse und Kleinvieh baut jeder, der die Möglichkeit dazu hat, im eigenen oder gemieteten Garten an. Zufußgehen und Radfahren sind noch keine Freizeitbeschäf-

tigung, sondern normales Mittel der Fortbewegung. Nachbarschaftliche Hilfe bei Reparaturen, Besorgungen oder Festen versteht sich von selbst. Auswärts wird bei Verwandten, Freunden und Bekannten übernachtet. Das alles dient der gesünderen Ernährung, Fitness und Unterhaltung, somit Dingen, an denen es »im Westen« schon so sehr mangelt und die stattdessen für teures Geld erkaufte werden müssen!

So zog es mich also gen Osten, auf der Flucht vor einer verschandelten Welt, die sich ihrer althergebrachten Kultur entledigte. Die anfangs noch eingesetzten Dampflokomotiven waren dabei nur der Stein, der das Interesse für alles andere, was erlebt wurde und mit auf die Bilder kam, ins Rollen brachte. Polen bot sich dabei als Idealfall an, konnte man sich hier doch ein recht originalgetreues Abbild von der Heimat machen, wie sie unsere Väter und Großväter erlebt haben. Die meisten Landschaften waren noch unberührt, womit ich nicht grüne Nationalparks oder denkmalwürdige Häuser meine, sondern ganz einfach nur Stadt, Dorf und Feld, so wie sie sich in der Vorkriegszeit in recht ähnlicher Weise dem Bewohner präsentierten. Dörfer, die noch nicht asphaltiert sind. Chausseen, deren Kopfsteinpflaster zwischen alten Alleebäumen noch von der Kuhherde bekleckert wird. Felder, die noch nicht nach Trocken- und Zusammenlegung von riesigen Maschinen »ertragreich« ausgelaugt werden. Ecken, die einfach so sind, wie sie sind, und nicht durchgeplant irgendeinem Zweck dienen müssen. Städte, die noch nicht nur aus Autoblech und buntgetünchten Häusern bestehend eine leere Hülle abgeben, sondern trotz – oder gerade wegen! – ihres etwas morbiden Charmes leben. Andere mögen sie tot nennen – unwissend, warum ihr eigenes Zuhause heute eigentlich so langweilig geworden ist. Wer hält es von uns heute schon noch zu Hause aus? Wer setzt sich noch abends vor die Haustür, macht Ausflüge im Nahbereich des Wohnorts, verbringt seinen Urlaub in benachbarten Regionen?

Dazu kommt, dass in Polen wie in keinem anderen Land die eigene Geschichte ablesbar wird, mit all ihren Brüchen. So



Bytom/Beuthen (Oberschlesien) - 9.1.2004

1944 oder 2004? Beinah zeitlos wirkt diese Szene aus einer Toreinfahrt in der *ulica Piekarska*/Piekarer Straße, auf der immer noch ein KSW-Nachbau der Bauart N pendelt. Etwas Glück gehört allerdings auch dazu, denn die Requisiten Dämmerung, Schnee, keine Reklame, Modernisierungsumbauten oder Kraftfahrzeuge sind zeitlich sehr begrenzt erhältlich.

bietet zum Beispiel *Wrocław*/Breslau, trotz Zerstörungen und auch vielen neu erbauten Hässlichkeiten, jenes Großstadtfair, welches westlichen Städten vergleichbarer Größe schon längst abhanden gekommen ist. Kleinstädte wie *Otmuchów*/Ottmachau oder *Nidzica*/Neidenburg, *Gołańcz*/Gollantsch, *Gryfów Śląski*/Greiffenberg (Schles) oder *Głucholazy*/Ziegenhals besitzen beispielsweise noch sagenhafte Strukturen, die den Bewohnern Vielfalt, Arbeitsplätze und Urbanität ermöglichen und dem Besucher nicht die langweilig vereinheitlichte Konservierung von Baudenkmalsresten einer untergegangenen, beseitigten Zeit als Stadtbild liefern. Wer nach »schönen« Städten sucht, wird eher im Süden fündig, denn im Norden, besonders in Ostpreußen, blieb durch Kriegszerstörungen kein Stein auf dem anderen. Doch ein paar Plattenbauten, sofern sie nicht in die Stadt- oder Dorfstruktur massiv eingegriffen haben, sind keine Schande, und allemal erträglicher als das, was in ein paar Jahren noch kommen mag. Zudem gibt es oft interessante modernistische Bauten der Nachkriegszeit zu sehen, selbst in kleinen Städten und Dörfern stößt man häufig auf Kaufhallen, Busbahnhöfe oder Hotels in eigenwilliger Formensprache.

Polen ist seit jeher kulturell westlich orientiert, und so werden nach dem EU-Beitritt auch dort die meisten Fehler, wie vor einer Dekade schon in der DDR, sich wiederholen. Die zum Glück unauswechselbare Landschaft wird zwar bestimmt ebenso von neuen Infrastrukturen mannigfach zerschnitten werden, aber im großen und ganzen bestehen bleiben. So wird es sich lohnen, jederzeit auf ein Neues nach Polen zu fahren, nicht nur wegen der Eisenbahn. Wie deren Erscheinungsbild in vielleicht zehn Jahren aussieht, ob bis dahin überhaupt starke positive Veränderungen ablesbar sind, kann im gegenwärtig laufenden Restrukturierungsprozess kaum beantwortet werden. Die noch nicht ad acta gelegten Streckeneinstellungsszenarien des Frühjahrs 2003 lassen für die Eisenbahnlandschaft jedenfalls nichts Gutes erahnen. Mit einem Schlag ein Drittel der Personenzüge zu streichen, und anzukündigen, das alle verbleibenden Züge auch noch dasselbe Schicksal ereilen könnte, zeigt, dass wohl lediglich eine Rumpfbahn übrig bleiben wird. Schaut man sich die Bahn-

anlagen, oder auch nur die Bahnhofsgebäude einmal an, verwundert das nicht. Wer mag schon halbe bis ganze Ruinen betreten, um sich dort irgendwann (Fahrpläne sind oft Fehlanzeigen) in einen, nicht in besserem Zustand befindlichen Zug zu begeben? Für die Modernisierung und Neubeschaffung fehlt das Geld. Wird sich nach dem EU-Beitritt abzeichnen, dass noch mehr Leute im Land auf der Verliererseite stehen werden, und ihr Auskommen im Sammeln von Schienen und anderem Metall als Schrotterlös und Verheizen der Schwellen für eine warme Hütte suchen müssen? Dann wird die Bahn ganz schnell aus dem physischen wie psychischen Umfeld der Leute verschwunden sein.

Die Eisenbahn steht vor einer fast unmöglich zu lösenden Aufgabe, aus der über ein Jahrzehnt andauernden Misere alle Schäden zu beheben. Es wären Investitionen unvorstellbaren Ausmaßes nötig. Sie wird sich stattdessen dem einfacheren Weg hingeben und »gesundschrumpfen«, sich somit einreihen in zahlreiche noch hinzukommende Industriebrachen, deren Komplexität man nicht wahrnimmt, weil sie als Teil der Stadt oder Region, als »persönliches Schicksal« verbucht werden. Mögliche davon abhängige Existenzen werden sich davon auch nur so lange nähren, bis sie ausgezehrt sind. So wie die eigene Arbeitsstelle im gesellschaftlichen Umstrukturierungsprozess wegfiel und durch eine neue Aufgabe meist am anderen Ort ersetzt wurde, so ändert sich gleichzeitig auch der Horizont, ebenso »Altes« wahrzunehmen und differenziert einzuordnen. »Aus den Augen, aus dem Sinn«, dieses Sprichwort scheint bei der Zieldefinition der Eisenbahn wie auch vielen anderen Institutionen an oberster Stelle zu stehen. Eigentlich ein Paradoxon, sollte doch eine sich höher entwickelte Gesellschaft wie die des Menschen darauf bedacht sein, komplexe Errungenschaften der vorigen Generationen zu schätzen und einordnen zu können, statt sich nur dem fahlen Glanz des Neuen schnell unterzuordnen. So wie die Eisenbahn (nicht nur in Polen!) derzeit am eigenen Ast sägt, und die Wirtschaft der europäischen Länder blind die Ressourcen verbraucht, wird vom »Honigtau« der Umgebung bald nichts mehr übrig sein.

Für die schienengebundenen Nahverkehrssysteme, außer der