

**Berlin-Brandenburg - Gemeinsame Identität und Zukunft?  
Überlegungen eines aufmerksamen Zeitgenossen  
Vorgetragen am 21. April 2009  
(no quotation without the prior permission of the author)**

Mehr als 10 Jahre liegt der Volksentscheid über die Vereinigung Berlins und Brandenburgs zurück. Damals – 1996 – hat sich eine überdeutliche Mehrheit der Bevölkerung Berlins und Brandenburgs, vor allem in den berlinfernen Gebieten, gegen die Vereinigung der beiden Bundesländer ausgesprochen. Dennoch wird von vielen die Vereinigung nach wie vor als erstrebenswert angesehen. Als Grund für die Ablehnung oder jedenfalls geringe Sympathie für den Vereinigungsvorschlag wird genannt die Furcht der Brandenburger von den Berliner an die Wand gespielt zu werden; auch scheint man Angst vor der Schuldenlast der Hauptstadt zu haben. Ferner werden tiefer gehende Gründe, wie ein mangelndes historisch begründetes Gemeinschaftsbewußtsein genannt, also das Problem einer mangelnden gemeinsamen Identität.

Ich bin eingeladen worden dazu zu sprechen. Es ist mir nicht ganz klar, weshalb ich dazu ausersehen wurde. Es ist wahr, dass mir die Geschicke des Landes Brandenburg und der Stadt Berlin am Herzen liegen – seit ich mit meinem ersten Verleger, Wolf Jobst Siedler zu tun habe, besonders aber seit ich an der Viadrina in Frankfurt an der Oder arbeite. Ich habe einige Initiativen unternommen, die zeigen, dass mich dieses Problem bewegt, und ich habe dazu auch einiges geschrieben. Manches davon hat sich als vorausschauend und ahnungsvoll erwiesen: „Die Mitte liegt ostwärts“ von 1986, der Polenmarkt auf dem Potsdamer Platz 1989, die Karawanserei am Frankfurter Tor 1996 und andere. Ich bedanke mich also für die Einladung.

Aber ich habe keine Rezepte anzubieten. Ich halte eine Vereinigung der beiden Bundesländer nach wie vor für eine richtige Sache. Aber ich bin auch überzeugt, dass man so etwas nicht herbeireden kann, dass Entscheidungen dieser Art ihre Zeit brauchen, „heranreifen“ müssen. Freilich kann man auch den entscheidenden Moment verpassen – auch das gibt es. Ich habe nicht nur keine Rezepte, sondern ich bin auch kaum qualifiziert. Jeder Bürgermeister, jeder Landrat, jeder Unternehmer, jeder Verkehrs- und Raumplaner hat hierzu mehr beizusteuern als ich. Ich würde es für hochstaplerisch halten, wenn ich glauben würde, ich könnte irgendwelche Ratschläge geben. Ratschläge, „road maps“, langfristige Planungen – dafür bin ich nicht zuständig. So etwas kann man auf der homepage von Berlin-Brandenburg nachlesen, z.B. die vorläufige Fassung des Landesentwicklungsplans vom 31.3. 2009. Ausserdem ist viel bereits in die Wege geleitet: die Einrichtung gemeinsamer Gerichte und Kommissionen, ein gemeinsamer Verkehrsverbund, Planungskommissionen usw. Ich halte auch nichts von Visionen und schönen Phantasien unter dem Titel „Was wir alles machen könnten“. Mich interessiert mehr, warum etwas nicht gemacht wird, oder wo die Kräfte sind, die etwas machen könnten. Mich interessiert, was im Gange ist, wo sich etwas bewegt, nicht das, was man sich ganz unverbindlich nach Herzenslust ausdenken kann.

Ich denke, dass gegenwärtig die Frage der Vereinigung von Berlin und Brandenburg zu einem Bundesland kein Thema ist, das die Leute gross bewegt. Es gibt Wichtigeres zu besprechen und vieles drückt die Leute mehr. Es könnten allerdings Umstände eintreten, unter denen das Problem wieder auf die Tagesordnung gesetzt wird. Das könnte sein eine generelle Reform des Aufbaus der Bundesrepublik –

Föderalismusreform – oder der Druck, der von der ökonomischen Krise ausgeht. Vielleicht wird die ökonomische Krise zu einem Motor, um die Föderalismusreform neu zu befördern – ich glaube das allerdings eher nicht.

Im folgenden möchte ich ein paar Beobachtungen beisteuern, die man machen kann, wenn man nun schon einige Jahre im Lande unterwegs ist. Es findet sich hier wahrscheinlich nichts Neues, ausser der Feststellung, das manchmal weniger mehr ist als die allergrößten Projekte, die nur ausgedacht sind.

### **Regionalexpress 1 – Für Pendler gibt es eigentlich kein Problem Berlin-Brandenburg**

Berlin-Brandenburg wächst zusammen, auch ohne formellen Staatsvertrag. Die nachdrücklichste Erfahrung, dass Berlin-Brandenburg längst in einem gewissen Einheitstakt funktioniert, kann man auf den Strecken des Regionalexpress machen. In meinem Fall ist es der RE 1 Magdeburg-Eisenhüttenstadt. Man kann jede andere Strecke nehmen. Innerhalb sehr kurzer Zeit ist der Ausbau, die Wiederherstellung der Strecken, die Modernisierung bewerkstelligt worden und der Austausch zwischen Stadt und Umland oder ferner liegenden Städten funktioniert reibungslos. Das Netz ist modern, zuverlässig, ja komfortabel. Es ist möglich, in 1 bis 1,5 Stunden im Zentrum der Hauptstadt zu sein oder am Rand der Region. Eine ungemeine Beschleunigung der Bewegung, die Produktion eines neuen Verkehrs- und Kommunikationsraums. Das hat seine Vorteile – die Schnelligkeit und den Komfort – aber auch seine Nachteile: ein eigenständiges Leben in den Städten ausserhalb Berlins kommt kaum auf die Beine. Alles richtet sich auf die Hauptstadt aus. Ich kann das sehr deutlich für Frankfurt beschreiben. Die Herausbildung eines eigenständigen akademischen und studentischen Lebens tut sich schwer, weil der Sog Berlins ausserordentlich stark ist. Viele haben ihren Lebensmittelpunkt nicht in Frankfurt, sondern in Berlin. Es bildet sich keine eigenständige Sphäre mit einem eigenständigen pulsierenden Leben. Alle Städte sind so nah an Berlin, dass man pendeln kann. Der RE1 ist zu einer rollenden Universität geworden. Vieles, was im Seminar oder im Hörsaal nicht besprochen werden kann, wird eben während der Nachhausefahrt besprochen. Viele Ideen, Pläne werden auf der Bahn geschmiedet. Die Pendelbewegung ist eine grosse Kommunikationsbewegung geworden und das Zugabteil ein grosser Kontakthof. Die Vorteile und die Nachteile halten sich die Waage. Viele in Frankfurt können das Angebot der Hauptstadt nutzen und kommen vielleicht nur aus diesem Grund an die Viadrina. Die Mobilität hat ihren Preis. Andererseits: die Fahrt von Berlin-Mitte an die Viadrina dauert nicht länger als die Fahrt von Pankow an die Freie Universität.

Fazit: Die Modernisierung des Verkehrssystems hat Brandenburg zusammengezogen, verdichtet, es ist kleiner geworden. Man ist fast jederzeit mittendrin, ein Effekt, den man so auch aus München oder Köln kennt.

### **Das weite Land und der Tunnelblick. Wie ein Land in der Wahrnehmung zusammenschrumpft**

Eine wahrscheinlich unabwendbare Folge der Pendelbewegung ist die Entstehung einer ganz bestimmten Sichtweise auf das Land. Man fährt von A nach B, von Berlin nach Frankfurt an der Oder, hin und her, Tag für Tag, Woche für Woche, Jahr für Jahr. Etwas ähnliches kann auch den Pendlern auf der Autobahn zwischen Fürstenwalde und Berlin passieren. Man legt die Strecke täglich zurück, ohne zur Kenntnis zu nehmen, was jenseits dieses Korridors passiert. Es entsteht ein Tunnelblick. Man sieht nichts vom Land, nichts von den Städten (das lässt sich übrigens auch auf die BRD als ganze

übertragen, man nehme nur die Neubaustrecke Frankfurt/Main-Köln, die das Rheintal zum Verschwinden bringt).

### **Berlin-Brandenburg – an internationalen Trassen und doch abgekoppelt**

Es war eine folgenreiche, vielleicht die folgenreichste Entscheidung Anfang der 1990er Jahre, keinen neuen internationalen Flughafen zu bauen bzw. den Luftverkehr nicht neu zu ordnen. Berlin nannte sich stolz internationales Luftkreuz, aber in Wahrheit war es und ist es immer noch weitgehend abgehängt. Es hat interessante Verbindungen aus der Vergangenheit geerbt – Algier, Havanna, Aleppo, Ulan-Bator – aber liegt jenseits der grossen Destinationen, ist schwer erreichbar. Inzwischen hat sich viel geändert und die Eröffnung des neuen Flughafens ist ja schon in Sichtweite – 2011. Die wichtigsten Zuwächse sind die Billigfluglinien. Sie haben Berlin im Grunde ins internationale Netz zurückgeholt.

Merkwürdig ist es mit den Eisenbahnverbindungen. Es ist einerseits unglaublich, in welchem Tempo und auf welchem technischen Niveau die Modernisierung des Bahnnetzes durchgeführt worden ist, dass wir in 1 Stunde in Wolfsburg und Hannover sind, in 4,5 Stunden am Rhein, in 3 Stunden in Frankfurt am Main usf. – Deutschland als im Grunde Regionalverkehrsverbund. Aber in östlicher Richtung tut sich vergleichsweise wenig. Es ist erstaunlich, dass die Verbindung nach Breslau, Krakau, Posen, Warschau immer noch so langsam ist und dass sich der Ausbau der Strecke nach Osten über nun 2 Jahrzehnte hinzieht und die Strecke teilweise langsamer geworden ist, manche Züge auch nicht mehr geführt werden. Es ist eigentlich ganz irre, dass man in den Moskau und Minsk-Zug in Frankfurt an der Oder nicht mehr einsteigen kann! Die Erneuerung der Brücken hat sehr lange auf sich warten lassen. Das heisst zusammengenommen, dass die Ostverbindungen im Verzug sind, dass es eine ganz klare Asymetrie gibt und Berlin-Brandenburg eigentlich immer noch nicht in der Mitte angekommen ist, sondern immer noch am Rand des Westens liegt.

Bewunderungswürdig ist auch der Ausbau des Straßensystems, aber die Verbesserung erstreckt sich nur bis zur polnischen Grenze. Ich habe den Eindruck, dass man zu wenig auf die Transitfunktion und die neue Bedeutung Berlin-Brandenburgs geachtet hat. Es ist merkwürdig, wie wenig man sich an den Raststätten um die Masse der Transitreisenden kümmert, sowohl in den Angeboten wie in den Hilfestellungen. Man will eigentlich von den litauischen, lettischen, weissrussischen, polnischen usf. Speditionen und Reisenden nichts wissen.

### **Mit dem Rücken zum östlichen Europa: Berlin-Brandenburg auf der inneren Landkarte**

Innere Landkarten entstehen im Laufe von Generationen. Sie lösen sich auch nicht einfach auf durch ein Ereignis wie 1989. Sie bilden sich neu wiederum im Laufe von Generationen. Das wird ganz deutlich, wenn man in Berlin immer noch erklären muss, dass es von Berlin-Mitte bis zur Oder oder bis zur polnischen Grenze nur eine Stunde Zugfahrt ist. Oder sogar im östlichen Brandenburg, wo viele Leute vielleicht schon auf einem Basar östlich der Oder waren, nicht aber weiter in Polen, im Land, in Posen oder in Breslau. Berlin, das sich so metropolitan und weltoffen gibt, ist in vieler Hinsicht eine verhockte, eine Kiezstadt, die nicht wahrnimmt, dass es ausserhalb seiner Grenzen noch etwas anderes gibt. Man kennt im alten Westberlin vielleicht immer noch Lüchow-Dannenberg und den Bayerischen Wald besser als das Oderbruch und die alte Neumark, die nur eine Stunde entfernt ist. Berlin und Brandenburg lebt in einem gewissen Sinne immer noch mit dem Rücken zum östlichen Nachbarland. Ich will das nur konstatieren, ich mache mir keine Illusionen darüber, dass eine Verschiebung des ganzen Horizonts

seine Zeit braucht. Hierher gehört dann auch, dass man - von Naturfreunden und Fahrradenthusiasten abgesehen - in Berlin auch wenig weiss von der Schönheit des östlichen Brandenburg, speziell des Landes an der Oder und der Oder selbst.

Es macht einen Unterschied, ob eine Stadt sich als Durchgangstation nach allen Himmelsrichtungen sieht oder immer noch als Vorposten oder als Stadt am Rand. Das ist etwas anders z.B. in Wien, das aus bekannten Gründen viel einfacher eine alte zentrale Stellung im Rahmen der Länder der ehemaligen Donaumonarchie wieder einnehmen konnte. Man fährt von Wien nach Budapest und Bratislava, nicht aber von Berlin nach Warschau oder Posen.

### **Ganz weit weg: der Amazonas Mitteleuropas**

Ich wundere mich immer, wie wenig die Oder auf der Landkarte der Berliner und Brandenburger eingeschrieben ist. Es gab einmal eine Zeit – während des sog. „Jahrhunderthochwassers“ – da sie zu einem Bezugspunkt wurde und der Kampf gegen das Hochwasser zu einem Symbol für gemeinsames deutsch-deutsches Handeln. Aber eigentlich ist die Oder ein deutsch-polnischer Strom. Ich habe mich immer gefragt, weshalb niemand auf die Idee kommt, einen touristischen Parcours zu entwickeln, der von Berlin-Ostbahnhof nach Frankfurt an der Oder, zur Schiffsanlegestelle und von dort per Schiff nach Küsterin oder Stettin geht und zurück mit der Eisenbahn. Das ist an einem Wochenende gut zu machen. Aber nur wenige haben die Schönheit der Oderlandschaft, vor allem der unteren Oder für sich entdeckt. Es gibt hier auch ein Problem des historischen Bewußtseins. Ein grosser und wichtiger Teil des Territorium Brandenburgs – die Neumark – ging durch den Krieg und die Grenzziehung verloren. Das ist Gelände, das von Flucht und Vertreibungserfahrung kontaminiert ist. Ortschaften, die einmal vertraut waren, sind lange unzugänglich gewesen. Und wie soll man sich jetzt verhalten, nachdem man jahrzehntelang nicht sich damit hat auseinandersetzen können? Wie verkraftet man diese eigentümliche Westverschiebung Brandenburgs? Das betrifft auch andere Landstriche, die seit Kriegsende ferngerückt sind: Niederschlesien und seine schönen Städte und heiteren Landschaften, das Riesengebirge. Das alles lag einmal in Stundendistanz von Berlin. Nächste Nachbarschaft.

### **Die ungeliebten Hauptstädter: Berlin-Brandenburg/Metropole-Land**

Von den knapp 6 Millionen Einwohnern Berlin-Brandenburgs lebt die Mehrheit – 3,4 Millionen – in Berlin. Es gibt eine scharfe Differenz zwischen Stadt und Land, Dichte und Ausdehnung. In europäischer Perspektive ist diese Lage aber nicht so dramatisch. Wenn man aus London, Paris oder Moskau kommt, hat man immer noch den Eindruck, dass Berlin eine menschenleere oder wenigstens menschenarme Stadt ist, mit viel Platz, breiten Strassen, ohne Parkplatzproblem, einem Luxus an billigem Raum. Die Russen, die aus Moskau kommen, nennen Berlin „kurort“. Berlin wird vermutlich wieder wachsen, es ist wegen der günstigen Wohn- und Lebensverhältnisse attraktiv für Zuzügler aus dem Ausland. Brandenburg sollte das Wachstum Berlins auch als seine Chance sehen anstatt Konkurrenzstrategien zu entwickeln. Das Wachstum Berlins kommt letztlich der ganzen Region zugute. Der Tourismus – die wichtigste Wachstumsbranchen der letzten Jahre – kommt ebenfalls der Region zugute; man muss sich nur darauf einstellen. Es gab vor dem Krieg schon einmal ein „Berlin auf dem Land“, also Leute, die sich übers Wochenende oder auch dauerhafter ausserhalb der Grenzen der Stadt niedergelassen haben. Wahrscheinlich gibt es keine europäische Grosstadt, die ein so komfortables und entwickeltes Umland aufzuweisen hat – also nicht nur 3 Opernhäuser, sondern zahllose Seen und menschenleere Landstriche, die man mit der S-

Bahn oder mit dem Fahrrad erreichen kann. Das bedeutet, dass man nicht nur auf die Wiederherstellung der alten Industriestadt schauen soll, sondern auf Leere und Raum als Luxus und Ressource. Es ginge also auch um „Selling Brandenburg“ oder eine gezielte Peuplierungspolitik, womit das Land geschichtliche ja keine schlechten Erfahrungen gemacht hat.

### **LOS, MOL, LDS oder wie der Zauber der Mark wieder sichtbar gemacht werden kann. Fontanes Topographie.**

Jedes Land, jeder Landstrich hat seinen eigenen Zauber. Ob der Kaiserstuhl und das Markgräfler Land, der Niederrhein oder der Tegernsee – oder eben die Mark. Es gibt wahrscheinlich niemand, der die Mark so genau gefaßt hat wie Theodor Fontane. Die Mark Brandenburg und Berlin haben wahrscheinlich auch ihre spezifischen Maler, ihre spezifische Farbe hervorgebracht. Hierzu ist ja schon viel gesagt und gemacht worden. Die Landschaft der Feldsteinkirchen, die Dorffeste, die Herrenhäuser, die Alleen, die Musiksommer. Es muss hier gar nichts neues ausgedacht werden, sondern beharrlich weitergearbeitet werden, sodaß sich ein Bild von dieser Region in den Köpfen festsetzt. Es hat in den vergangenen 20 Jahren bereits eine grosse Erkundungs- und Erschliessungsbewegung eingesetzt, an der viele von uns selber teilgenommen haben: endlich losfahren zu können, sich Chorin und Rheinsberg, Steinhöfel und Neuhardenberg, die Burg Beeskow und Neuzelle anzusehen oder Küstrin, das Pompej an der Oder. Dieser Aneignung einer Landschaft, diese Inbesitznahme einer Landschaft ging nicht ohne Konflikte, nicht reibungslos vor sich. Fast immer – nicht nur in Brandenburg – reagiert man auf das Auftreten von angeberischen und besserwisserischen Hauptstädtern allergisch – manchmal auch fremdenfeindlich. Das ist schade, aber es wird sich wohl irgendwann legen. Ich glaube, dass noch viel mehr die alte historische Struktur des Landes sichtbar werden muss: die Herrenhäuser, die bescheidenen, aber schönen Städte mittlerer Grösse. Ich wünschte mir, dass das Land mehr mit seinem Kapital wuchert. Z.B. die unglaublichen Glasfenster der Marienkirche in Frankfurt an der Oder, die in ihrer Schönheit einzigartig sind. Oder das Schiffshebewerk in Hohenfinow, ein Meisterwerk der Ingenieurkunst des 20. Jahrhunderts. Das alles gehört eigentlich in einen gemeinsamen Parcours Berlin-Brandenburgischer Kunstgeschichte. Ich finde es im nachhinein schade, dass die Topographie der „Wanderungen durch die Mark Brandenburg“ in den Brandenburger Autokennzeichen - LOS, MOL, OPR, UM, LDS u.a. – geradezu gelöscht worden ist.

### **Stadtschloss, Stadtschlösser: Brandenburg in Preußen**

Berlin und Potsdam haben sich schwer getan mit ihren Stadtschlössern, die gesprengt worden sind, und für deren Wiedererrichtung bzw. Neubau sich nur mühsam haben Mehrheiten finden lassen. Die damit verbundenen Konflikte – äussere Gestalt, Finanzierung, Funktion – sind auch noch nicht ausgestanden. Es scheint mir aber klar, dass die jeweiligen Stadtschlösser nicht nur in en Kontext von Stadtplanung gehören, sondern auch in den geschichtlichen Kontext und die Perspektive des gemeinsamen Landes. Preussen gibt es nicht mehr, es ist untergegangen, aufgelöst. Aber bis heute gibt es keinen Ort, an dem die Geschichte Brandenburg-Preussens in seiner ganzen Erstreckung und Dramatik zur Anschauung gebracht würde. Ich möchte damit sagen, dass ich die bisher vorgeschlagene Lösung, im Berliner Stadtschloss ein Humboldt-Forum und die aussereuropäischen Sammlungen unterzubringen nicht für der Weisheit letzten Schluss halte. Es gibt keinen Ort, der besser geeignet wäre, Glanz und Elend Preussens in einem Museum darzustellen, als das Stadtschloss der Hohenzollern, umso mehr als es bis heute ein entsprechendes Museum nicht gibt (ich habe dazu vor Jahren

meine Position in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung dargelegt). Meiner Auffassung nach ist dies eben nicht nur ein Problem der Berliner Stadtplanung, und auch nicht allein der Bundesregierung, sondern Berlin-Brandenburgs. Es geht hierbei nicht um eine ideologische Restauration oder Rehabilitierung Preussens, sondern um eine historisch angemessene Würdigung und Präsentation.

**„Blickpunkt“ – eine Zeitschrift als Pionier der Neukartierung Brandenburgs. Union Cottbus, Südliche Seenlandschaft u.a.**

Brandenburg ist nicht nur ein Bundesland, sondern das sind Orte, zum Teil alte, zum Teil neue. Solche Orte heben sich heraus: Neuzelle, Neuhardenberg, der Spreewald. Aber es sind auch Schauplätze. Der Fussballclub von Cottbus hat die Sportszene zurück auf die Zeitungen gebracht. Die Seenlandschaft in den Tagebaugebieten der Lausitz ist etwas ganz Neues. Auch Tropical Islands gehört auf diese Karte. Eigentlich fand ich den 100 Meter hohen Hangar für die Zeppelinfabrik, den man vom Flugzeug aus gut sehen konnte, eine spektakuläre Landmarke Brandenburgs.

Die fortgeschrittenste Form einer Visualisierung des Landes Berlin-Brandenburg findet sich in der Zeitschrift des Berlin-Brandenburger Verkehrsverbundes. Er verdiente als Pionier der Vereinigung und der Erzeugung eines Bildes von diesem Land eine Auszeichnung.

Fazit: ich bin durchaus für eine Vereinigung Berlin-Brandenburgs. Mein Freund und der wohl beste Kenner und Wohltäter Berlins, der Stadthistoriker Dr.Dieter Hofmann-Axthelm, hat einen verblüffend einfachen und plausiblen Vorschlag gemacht: Berlin soll einfach dem Land Brandenburg beitreten und so die Vereinigung vollziehen, ganz so wie die DDR der BRD beigetreten ist. Man muss dafür aber den Augenblick herbeiführen, den Kairos packen, und sich von der Auffassung verabschieden, man könne so etwas herbeireden.

**Karl Schlögel, im April 2009**

**© Copyright by the author**