

Ein Artikel von Petra Pinzler, erschienen in der Zeit am 18. Juli 2013

Wie die Bahn den Fall des Eisernen Vorhangs verschlief. Ein Reisebericht

Diese Reise hätte ich nie gemacht. Doch dann war da dieser irre Satz. "Die Bahn, die hat den Fall des Eisernen Vorhangs einfach verschlafen!" Und es folgte in leicht süffisantem Ton die Aufforderung: "Fahren Sie mal mit dem Zug von Berlin nach Breslau. Sie werden schon sehen!"

Berlin - Breslau? Wäre doch gelacht. Ein Werbezettel der Bahn gibt die Fahrtzeit mit drei Stunden an - das klingt besser als Fliegen, und billiger ist es allemal. "Drei Stunden?" Die Frau hinter dem Schalter guckt erstaunt auf den Prospekt, den ich ihr hinhalte. "Das war ganz früher mal. Mit dem Zug dauert die Reise nicht unter fünf", sagt sie und setzt hinzu: "Nehmen Sie den Bus. Der ist schneller." Die Bahn will, dass ich Bus fahre? Die Frau stellt mir dann schließlich doch das Zugticket aus. Und sie wünscht mir: "Viel Glück!"

Mittwochmorgen, halb zehn, Bahnhof Berlin-Südkreuz: Sicherheitshalber habe ich noch eine große Flasche Wasser gekauft und einen Stapel Zeitungen. Der Wunsch der Ticketverkäuferin wirkt nach. Pünktlich fährt der Zug auf den Bahnsteig, doch kaum im Wagen, höre ich: "Pünktlich an kommen der nie!" Die jungen Männer, die in dem dunkelbraun gepolsterten polnischen Großraumwagen sitzen, jeder eine Bierflasche in der Hand, sind so laut wie selbstsicher. "Mit dem Auto wären wir schneller. Billiger. Und hätten abfahren können, wann wir wollen", murrte einer. Na super!

Kurz vor der Reise hat mich auch Eike Arnold noch gewarnt, und ich kam mir schon vor, als ob ich nach Sibirien reisen werde. Arnold arbeitet beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, er

kennt sich mit dem kleinen Grenzverkehr aus und ebenso mit den üblichen Verspätungen: "Heute waren es nach Breslau wieder eineinhalb Stunden." Die Bahnchefs hätten einfach kein Interesse an den Strecken gen Osten. Als Reiselektüre hat er mir eine dicke Broschüre mitgegeben und den Satz: "Sie werden schon sehen."

Bis Cottbus geht es im Zuckeltempo, zwei Stunden dauert die Fahrt, das aber fahrplanmäßig. Links grasen Pferde, rechts drehen sich die Windräder müde im Kreis, an manchen Stellen ist die Strecke eingleisig. Wir warten, bis der Gegenverkehr durch ist. Im Bistrowagen langweilt sich die Bedienung. Dann wird der abgekoppelt. Ein paar Minuten später, kurz vor der Grenze bei Forst, steht der Zug schon wieder. Passagiere steigen aus, um zu rauchen. "Die Polen haben ein anderes Elektrizitätssystem, deswegen brauchen wir jetzt eine andere Lok", erklärt der Schaffner. Er blinzelt entspannt in die Sonne.

Stimmt nicht, könnte ich antworten, denn die Wahrheit hat mir Eike Arnold schon verraten, und sie ist auch leicht zu erkennen: Es gibt keine Oberleitungen. Die Bahn hat die letzten Kilometer bis zur Grenze nicht elektrifiziert, deshalb muss eine Diesellok den Zug ziehen, bis in Polen wieder eine E-Lok übernimmt. Auch an anderen Übergängen fehlen die Oberleitungen. Zwar hat der polnische Botschafter schon mal öffentlich gebeten, damit doch bitte, bitte schneller zu machen. Und in Sachsen haben die Polen eine Strecke auf ihrer Seite sogar bis an die Grenze elektrifiziert. Alles vergeblich.

Kaum Passagiere, lautet die Standardantwort der Bahn: Die meisten Polen reisen wohl lieber mit Kleinbussen oder Autos. Stimmt nicht, sagt Arnold auch dazu. Als sein Verkehrsverbund die Strecke von Berlin nach Stettin mit einem Billigticket bewarb, stiegen die Fahrgastzahlen plötzlich rasant. Berlin ist für viele Polen die nächste Großstadt, immer mehr von ihnen fliegen von hier aus in die Welt. Schließlich boomt die polnische Wirtschaft als eine der wenigen in Europa. Langsam entwickelt sich zudem ein regionaler Wirtschaftsraum über die Grenzen hinweg. Bessere Schienennetze könnten das noch befördern.

"Die Verbindungen über die Grenzen zu verbessern würde nur einen Bruchteil von dem kosten, was die

Bahn für Stuttgart 21 aus gibt", hat mir Michael Cramer mal gesagt. Auch der gehört zu den "Sie-werden-schon-sehen-Sagern". Er ist grüner Politiker, keiner der ganz berühmten, aber einer mit Passion. Vor Jahren schon hat er den Berliner Mauerradweg durchgesetzt, eine Fahrradrouten rund um Berlin. Heute kämpft er im Europaparlament dafür, den früheren Eisernen Vorhang durch bessere Bahnverbindungen zu durchlöchern. Dafür fährt er schon mal 60 Stunden von Tallinn nach Brüssel.

Für mich geht es jetzt mit einer Diesellok weiter. Schön langsam. Der Schaffner sagt freundlich "Dzie dobry!" und lächelt. Eine schmale Brücke führt über die Oder, dann sind wir in Polen. Wäldchen wechseln sich ab mit Feldern, Wiesen. Kleinen Gehöften. Genug Zeit für die Broschüre von Arnold. Der "fliegende Schlesier, von Berlin nach Breslau in zweieinhalb Stunden", steht da, allerdings mit dem Zusatz: in den dreißiger Jahren. Damals wurde die Bahnverbindung zwischen den Städten ständig modernisiert, 128 Stundenkilometer fuhren die Schnelltriebwagen, bis zu 14 Mal am Tag, voll mit Geschäftsleuten. In meinem Zug sitzen Urlauber, Studenten und Reisegruppen, die sich langsam volllaufen lassen. Leute mit viel Zeit oder wenig Geld.

"Mit 75 habe ich Strümpfe stricken gelernt. Es ist also alles möglich", sagt die alte Dame, die jetzt neben mir sitzt. "Aber ich glaube einfach nicht, dass ich noch erleben werde, wie auf dieser Strecke moderne ICEs statt der Bummelzüge fahren." Gemeinsam haben wir erst genervte Blicke und schließlich den Waggon getauscht. Bei den jungen Männern waren Alkoholpegel und Lautstärke in rasantem Tempo gestiegen. Dreimal im Jahr fährt die 80-Jährige aus Berlin nach Breslau, für mich aber hat sie einen anderen Tipp: Steigen Sie in ary aus, sagt sie. Das sei ein schöner Ort mit einer Stadtmauer aus dem Mittelalter. Fünfeinhalb Stunden Fahrt bis Breslau, nur um dann wieder zurückzufahren und zu wissen, dass das alles viel zu umständlich ist, das sei doch Irrsinn. Ob ich denn wirklich nichts vom Leben wolle?

Aussteigen? Ich habe die eingleisige Bahnstrecke gesehen, bin Bummelzug gefahren, Kaffee gibt es seit Cottbus auch keinen mehr. Ich habe gesehen, dass die Oberleitungen fehlen, dass deswegen umgekoppelt werden muss. Mir klingen die Worte von Cramer im Ohr, dass die Bahn zwei Drittel ihres Geldes für Prestigeprojekte wie Stuttgart 21 ausgibt. Und dass es noch viele Grenzübergänge ohne Elektrizität gebe, trotz Staatsvertrag und allerlei Gipfeln. Von Berlin nach Posen dauert die Fahrt knapp drei Stunden. Europa interessiert die Bahnchefs kaum. Und der Osten Europas noch weniger.

Aussteigen? Aussteigen! Bummelzüge untergraben die Disziplin. ary ist wunderschön und, eigentlich, nur einen Katzensprung von Berlin entfernt. Ein Eis auf die Hand, ein Spaziergang entlang der mittelalterlichen Stadtmauer, ein Kaffee in der kleinen Fußgängerzone, und dann eilt die Zeit auch schon. Zurück zum Bahnhof. Gleich kommt der einzige Zug des Tages, der auf dieser Strecke direkt bis nach Berlin durchfährt. Er kommt pünktlich. Doch kurz hinter der Grenze, in Deutschland, beginnt das Chaos. In Cottbus steht der Zug lange. Dann muss er umgeleitet werden. In einem großen Bogen schleichen wir über Frankfurt (Oder) und kommen schließlich statt am Südkreuz am Ostbahnhof an. Mit dicker Verspätung bin ich wieder in Berlin. Immerhin am selben Tag. Und ich habe ary gesehen. Breslau allerdings nicht. Aber das kann ja noch werden. Da fahren ja täglich Busse hin.