

## Exklave mit Brückenfunktion

### Das Königsberger Gebiet sucht Anschluss ans westliche Europa

Von Peter Pragal

Der litauische Fahrer hat mit russischen Grenzern und ihrem Arbeitseifer einschlägige Erfahrung. „Bei denen kommt es darauf an, wie sie gelaunt sind,“ sagt er. Der Bus mit einer Gruppe Berliner Journalisten steht vor dem Kontrollpunkt, der den litauischen Teil der Kuhrischen Nehrung vom Kaliningrader Gebiet trennt. Der Schlagbaum ist herabgelassen. Das eingezäunte Abfertigungsgelände wirkt wie ausgestorben. Außer den Passagieren im Bus ist niemand da, der Einlass begehrt. Nach geziemender Wartezeit wird die Einfahrt frei gegeben. Der Fahrer geht in das Gebäude und kommt mit einem Stapel Formulare wieder, die auszufüllen sind. Eine Frau in Uniform sammelt die Pässe mit dem eingetragenen Visum samt den Zetteln ein und verschwindet. Nach einer dreiviertel Stunde kommt sie mit den Dokumenten zurück. Die Ampel springt auf Grün. „Willkommen in Russland,“ grüßt ein Schild in englischer Sprache.

Als sich die siegreiche Sowjetunion nach dem Zweiten Weltkrieg das nördliche Ostpreußen einverleibte, war das Königsberger Gebiet territorial ans Mutterland angeschlossen. Mit der Wiederherstellung von Litauens Unabhängigkeit im Jahre 1990 wurde die Region mit ihren knapp eine Million Bewohnern zur Exklave. Umgeben von Polen und Litauen, Länder die beide zur Europäischen Union und zur Nato gehören. Wenn Bewohner der Kaliningradsckaja Oblast, wie das Gebiet offiziell heißt, mit dem Auto oder dem Zug ins russische Kernland fahren wollen, benötigen sie ein Transitvisum. Und seit die Nachbarländer zur Schengen-Zone gehören, ist das Reisen für die russischen Königsberger noch beschwerlicher geworden. Um in ein EU-Land zu fahren, braucht man eine Einladung und ein spezielles Visum. Das kostet 30 Euro, und man muss lange darauf warten.

Wer in diesen Wochen durch den nördlichen Teil der ehemaligen deutschen Provinz Ostpreußen fährt, erlebt eine Region voller Kontraste. Viele der alten Landstraßen aus deutscher Zeit sind von sumpfigen, ungepflegten Wiesen gesäumt, auf denen keine Kühe weiden. Einst galt Ostpreußen als Kornkammer des Reiches. Heute sieht man nur vereinzelt bestellte Felder. Weite Teile der Landschaft sind zur Steppe geworden. Trostlos auch der Anblick zahlreicher Dörfer. Alte Bauernkaten mit zerfallenen Dächern, Ruinen, die einmal Scheunen waren, hier und da ein unvollendeter Neubau. Bilder, die manchen deutschen Heimweh-Touristen Tränen in die Augen treiben.

Ganz anders Kalinigrad. Die Metropole der Region, die man – ohne bei russischen Offiziellen politisch anzuecken – wieder Königsberg nennen kann, erlebt gegenwärtig einen Bauboom. Rund um den Siegesplatz stehen neue Büropaläste, Warenhäuser, und Einkaufspassagen aus Glas und Beton. Konsumtempel, die alles bieten, was auch zum Angebot deutscher Kaufhäuser gehört. Junge Leute bevölkern Sushi-Bars, Biergärten und Fast-Food-Filialen. Über die Straßen rollen fast ausschließlich Autos aus westlicher Produktion. Riesige Videowände, die an den zentralen Punkten der Stadt installiert sind, werben für Unterhaltungselektronik. Königsberg, sagt der deutsche Generalkonsul Guido Herz, entfalte eine unglaubliche Dynamik. „Die Veränderung der Stadt kann man im Drei-Monats-Rhythmus feststellen.“

Die Bänke im Dom, einem mächtigen Bau im Stile der Backsteingotik, sind bis auf den letzten Platz besetzt. Die Menschen lauschen einem Orgel-Konzert. Technik, Pfeifen und Register der Chor- und der Hauptorgel stammen aus Deutschland, hergestellt von einer traditionsreichen Firma aus Brandenburg. Zu Sowjetzeiten war die ehemalige Bischofskirche eine Ruine. In den frühen neunziger Jahren begann mit dem Segen der Moskauer Regierung und praktischer und finanzieller Hilfe aus Deutschland der Wiederaufbau. Jetzt ist er abgeschlossen. Auf Tafeln sind die Sponsoren verzeichnet, von Wladimir Putin bis zur Zeit-Stiftung. Die Kathedrale auf der Dominsel, einst das Herz der 1944 durch Bomben zerstörten Altstadt, ist zum kulturell-religiösen Zentrum von Kaliningrad geworden.

An der Nordseite des Gebäudes steht das Grabmal von Immanuel Kant. Hochzeitspaare legen dort gern Blumen nieder. Die Kaliningrader Universität, errichtet auf dem Gelände der ausgebrannten „Albertina“, trägt heute den Namen des Königsberger Philosophen. In einer Parkanlage vor dem Haupthaus steht eine Kopie des Kant-Denkmal von Christian Daniel Rauch. Anders als in Zeiten der Sowjetherrschaft, als die Machthaber die Spuren einer Jahrhunderte alten deutschen Kultur auszulöschen versuchten, gehen die heutigen Königsberger unbefangen mit der Historie um. Eine Biersorte trägt den Namen Königsberg. Das neue Stadtwappen zeigt den preußischen Adler. Herzog Albrecht, der Begründer der Universität, steht auf einem Denkmalsockel. Gedenksteine erinnern an deutsche Theologen und Dichter. Fotos aus der Vorkriegszeit schmücken Bauzäune, Hotels und Geschäfte. Es gibt sogar konkrete Pläne, das Schloss, dessen Überreste 1968 gesprengt worden waren, wiederaufzubauen. Die Besinnung auf die deutschen Wurzeln, so scheint es, ist für die heutigen Bewohner Teil ihrer Suche nach einer neuen Identität.

Bis zur Perestroika von KP-Chef Michail Gorbatschow war das Königsberger Gebiet ein für Ausländer gesperrtes Gebiet. „Eine Militärbasis mit angeschlossener Fischfangflotte“, wie der deutsche Generalkonsul sagt. Von

der Zentralregierung wirtschaftlich und kulturell vernachlässigt. Zwar hat die Region mit dem Hafen Baltijsk, einst Pillau, für Moskau noch immer eine strategische Bedeutung. Doch in den letzten Jahren wurde die Zahl der in der Exklave stationierten Soldaten drastisch reduziert. Jetzt richten sich die Hoffnungen darauf, das Gebiet zu einem Bindeglied zwischen Russland und EU-Europa zu entwickeln. Was bisher dafür getan wurde, ist nicht gerade eine Erfolgsstory „Halbherzig von Anfang an,“ urteilt Stephan Stein über das Konzept einer Sonderwirtschaftszone. Als langjähriger Außenstellenleiter der Hamburger Handelskammer weiß er, wovon er spricht. Für deutsche Investoren sei das Königsberger Gebiet noch immer schwierig. Hemmnisse seien Bürokratie, politischer Filz und eine marode Infrastruktur.

Dafür engagieren sich auffallend häufig reiche Russen aus Moskau. Sie kaufen Banken, betreiben Fluggesellschaften, besitzen Gestüte, bauen Ferienanlagen an der Ostsee und für sich selbst prächtige Häuser in Svetlogorsk, dem als Seebad bekannten Rauschen. Dort und in den Vorortvierteln von Königsberg, wo noch Villen aus deutscher Zeit stehen, sind die Immobilienpreise inzwischen fast so hoch wie in Sankt Petersburg. Einer dieser Oligarchen ist Sergei Grischenko. Er ist Eigentümer der Fluggesellschaft Kaliningradavia. Seine Maschinen fliegen ins russische Mutterland und auch nach Deutschland. „Durch meine Linien werden Ost und West verbunden“, sagt er. Das entspricht den Vorstellungen, die man in Moskau von der Brückenfunktion des Königsberger Gebietes hat.

Wer mit der Eisenbahn das nördliche Ostpreußen Richtung Süden verlässt, erlebt freilich eine Grenze, die noch immer mehr teilt als verbindet. An der Grenzstation Mamonovo, früher Heiligenbeil, prüfen Zöllner, ob sich im Abteil des Schlafwagens illegale Reisende versteckt haben. Die Grenzanlagen - Wachtürme, Zäune, Kontrollstreifen - erinnern an den Eisernen Vorhang. Wenn die Diesellokomotive das russische Hoheitsgebiet verlässt, wird ein Tor geöffnet. Der Zug fährt nun schneller als vorher. Er passiert Ortschaften mit vielen neuen Häusern. In der polnischen Grenzstation Braniewo, früher Braunsberg, gibt ein Beamter die Passdaten in seinen Laptop ein. „Jetzt,“ sagt ein Reisender aus Deutschland, „sind wir in Schengen-Europa.“ Es klingt so, als fühle er sich schon zu Hause.