

**Harald Weinrich**

**Gibt es Provinz wie Sand am Meer?**

**Vortrag zum Wismarer Stadtgespräch 2006**

Drei Metropolen haben in Europa unsere Vorstellungen von Provinz und Provinzialität am prägnantesten geformt: Rom, Paris und Berlin. Gemeinsam ist allen Provinzen dieses Typus, dass sie aus der Perspektive der Metropolen "weit weg" liegen. Aber was heißt das genau?

Als Rom sich von einer Sieben-Hügel-Stadt zu einem Weltreich entwickelte, schuf es sich gleichwohl keine dazu passende Reichsverfassung, sondern regierte das Imperium Romanum wie eine große Stadt, um die sich eine Peripherie von immer mehr Provinzen legte, von der Sahara bis zum Limes, vom Schwarzen Meer bis zum Atlantik. Was bei solchen Entfernungen Peripherie bedeutete, hat sich am eindringlichsten an der Person des römischen Dichters Ovid gezeigt. Als er aus unbekanntem Gründen von Rom nach Dakien am Schwarzen Meer verbannt wurde, fühlte er sich dort wie außerhalb der Welt. Eine andere Provinz jedoch, die gallische provincia Narbonensis, war von Rom aus über See leichter zu erreichen und entfaltete daher mit der Zeit eine üppige Kultur. Wir erkennen sie noch heute an ihrem provinziellen Namen als die Provence.

Doch nicht von der wirtschaftlichen und kulturellen Blüte der Provence wurde das französische Staatswesen geformt, sondern von der glanzvollen Metropole im Norden: Paris. Für den ausgeprägten Zentralismus der französischen Nation seit dem Mittelalter, besonders aber seit der Französischen Revolution, ist alles, was nicht Paris ist, Provinz (province), und alles, was Provinzler an ihren heimatlichen Orten tun oder unterlassen, gilt als provinziell, wenigstens auf den ersten Blick. Bei genauerer Betrachtung kann jedoch auch in Frankreich aus der Provinz manches Gute kommen, aber das wird dann schnell von der Pariser Metropole an sich gezogen und auf der Stelle enteignet. Der typische Lebenslauf eines erfolgreichen Politikers, Schriftstellers oder Künstlers beginnt daher in Frankreich irgendwo in der Provinz und endet, mehr oder weniger glanzvoll, in Paris. Erst seit dem 20. Jahrhundert haben die Franzosen angefangen, sich über die wenig erfreulichen Nebenfolgen ihres Zentralismus kritische Gedanken zu machen.

Die deutsche Geschichte, deren Wege und Sonderwege wahrlich nicht immer als Erfolgsgeschichte gedeutet werden können, verwöhnt uns wenigstens in dieser Hinsicht durch die lebenswürdige Buntheit ihrer Kleinstaaterei mit den segensreichen Folgen des bundesrepublikanischen Föderalismus. Es gibt daher kein Gegenstück zu Paris in deutschen Landen. Nur als Brandenburg-Preußen sich von des "Heiligen Römischen Reiches Streusandbüchse" zu einem Flächenstaat von beträchtlicher Ausdehnung entwickelte, schuf es sich ebenfalls, von Ostpreußen bis zum Rheinland, einen Kranz von bis zu 15 Provinzen, die allerdings den unvermeidlichen Prozess ihrer Provinzialisierung nicht immer willfährig hinnahmen. Das kraftvollste Eigenleben bewahrte sich die Rheinprovinz, so dass zur Strafe für diese Renitenz etwa ein Jahrhundert lang nicht die alte Hansestadt Köln, sondern das beschauliche Provinzstädtchen Bonn preußische Universitätsstadt wurde.

Die Stadt Wismar ist in ihrer Geschichte von solcher Art Provinzialität verschont geblieben. Sie kann bekanntlich, zusammen mit den anderen Hafenstädten der wendischen Ostseeküste, auf fast ein halbes Jahrtausend glanzvoller Geschichte im Städtebund der Hanse zurückblicken. Die Hanse war insgesamt ein locker gefügtes, politisch-wirtschaftliches Gebilde, das nach gesamteuropäischen Maßstäben keine Metropolisierung und folglich auch keine Provinzialisierung hervorbrachte. Lübeck war zwar in mancher Hinsicht eine Art Vorort der Hanse, doch wurden die anderen Hansestädte und namentlich die Nachbarstadt Wismar von Lübeck nicht auf ein provinzielles Maß herabgestuft. Die eigentliche Metropole der Hanse war vom 12. bis zum 17. Jahrhundert, wenn ich so sagen darf, die Ostsee selber, die als günstigster Verkehrsweg allen Anrainern zu fast gleichen Bedingungen ihre kommunikativen Dienste anbot. Von dieser Metropole sind nie Einengungen, sondern immer nur Ausweitungen ausgegangen. Die Ostseehäfen mussten allerdings immer vor Versandungen sorgfältig bewahrt werden.

Nun ist aus der weiteren Geschichte, namentlich aus der langen Schwedenzeit von 1648 bis 1903, wohlbekannt, dass auch Wismar aus Gründen, die hier nicht detailliert werden sollen, vom Niedergang nicht verschont geblieben ist. Noch zu manchen Zeiten des 20. Jahrhundert war diese alte Hansestadt von irgendeinem verträumten Provinzstädtchen kaum zu unterscheiden. Das zeigt sich besonders krass an der Linienführung der Eisenbahn um 20 Kilometer an Wismar vorbei. So blieb Wismar von seinen einschlägigen Metropolen, vor allem von dem Nahzentrum Hamburg und dem Fernzentrum Berlin, durch den Umsteigebahnhof Bad Kleinen abgetrennt und weiter entfernt gehalten als nötig. Das Bahnhofsschild von Bad Kleinen kann gewissermaßen als provinzielles Testat der Stadt Wismar angesehen werden und bekundet eine Rückstufung, die auch durch die günstiger verlaufende Trasse der jüngst fertiggestellten Ostsee-Autobahn nicht vollständig wettgemacht ist.

Es bleibt jedoch noch genauer zu bestimmen, nach welchen Maßen eigentlich der Abstand zwischen einer Metropole, sagen wir Hamburg oder Berlin, und einer davon "weit weg" gelegenen Provinzstadt bestimmt werden kann. Es kommen hier hauptsächlich drei Maßeinheiten in Frage: ein territoriales, ein temporales und ein drittes Maß, das noch genauer zu bestimmen sein wird.

Zunächst das Territorialmaß. In alten Zeiten waren die Provinzen Territorien, die primär durch räumliche Entfernung von ihren Metropolen definiert waren. Das ist die territoriale Maßeinheit. Es versteht sich jedoch in diesem Zusammenhang, dass die geographische Entfernung, ausgedrückt in Maßeinheiten der zurückzulegenden Wegstrecke, zugleich einen temporalen Abstand bedeutet, zu berechnen nach der Menge an Zeit (und Unbequemlichkeit), die aufzubringen ist, wenn jemand von der Provinz in die Metropole oder - Gott bewahre! - von der Metropole in die Provinz zu reisen hat. Bis dieser Reisende an seinem Ziel ankommt, hat er durch seine Reisezeit schon Wichtiges von dem verpasst, was in der Metropole gerade eben passiert ist.

Der temporale Aspekt der provinziellen Verspätung zeigt sich jedoch nicht primär in der Reisezeit, die zwischen einer Metropole und der Provinz liegt. Vielmehr ist in der Neuzeit, sagen wir im 19. und 20. Jahrhundert, die Differenz zwischen Metropole und Provinz immer mehr zu einer Frage der unterschiedlichen Geschwindigkeit geworden. Die Metropole legt ein ganz anderes Lebenstempo vor als die Provinz, zumal wenn deren Leistungen, wie im Fall Mecklenburg, eher von der langsamen Art

sind, so dass dort, wenn der Volksmund recht hat, selbst der Weltuntergang etwas später als anderswo stattfinden wird. Es ist aber das Schicksal nicht nur dieser, sondern jeder beliebigen Peripherie, dass sie natürlicherweise das zugehörige Zentrum und dessen schnell wechselnde Moden nachahmt, dabei aber immer zu spät kommt. An einem bekannten Pariser Beispiel erläutert: Wenn die Provinzler nach Paris kommen und dort ein bestimmtes Literatencafe aufsuchen, sind die Literaten dort immer schon ausgezogen in ein anderes, das in der Provinz noch nicht bekannt ist.

Die Frage ist jedoch, ob dieses Beispiel nicht selber schon veraltet und in diesem Sinne provinziell ist. Verhält es sich denn nicht längst schon so, dass wir Heutigen durch den technischen Fortschritt von den früheren Beengungen des Raumes und der Zeit bis auf einen geringen, zu vernachlässigenden Rest befreit sind? In Hamburg ist man doch von Wismar aus, den üblichen Stau nicht gerechnet, in einer knappen Stunde, bis Berlin braucht man kaum mehr als zwei. Und über die Kanäle der medialen Kommunikation sind die Zeitgenossen an alle oder fast alle "events" der Metropolen in einer Zeit von nichts angeschlossen. Somit scheint die räumliche Entfernung von den Metropolen nur noch minimal, der zeitliche Vorsprung in mancher Hinsicht gar nicht mehr zu bestehen.

Dieser Schein trügt jedoch. Durch die Beschleunigung aller Lebensverhältnisse in der heutigen Zeit sind die Differenzen zwischen den Metropolen und den Provinzen nicht abgeschafft. Es sind nur aus den großen Distanzen kleine Differenzen geworden, von denen wir aus den Sozialwissenschaften wissen, dass gerade die kleinen Unterschiede oft zugleich die feinen Unterschiede sind, deren Nichtbeachtung die großen Irritationen auslösen können.

Das ist alles nicht in erster Linie eine Frage des Geldes. Es ist ja allgemein bekannt, dass im Bundesland Mecklenburg- Vorpommern die Kassen mehr als anderswo leer sind. Die wirtschaftliche Lage ist entsprechend miserabel, die Sozialprobleme sind bedrückend. Ich denke daher, dass auch vom Stadtkämmerer der Stadt Wismar keine Wunderdinge zu erwarten sind, um die Stadt für die Mobilität oder sogar für die Globalität fit zu machen. Aber das ist ohnehin nicht der sicherste Weg, auf dem eine Stadt oder ein ganzes Bundesland der drohenden Provinzialisierung entkommen kann. Auch mit vollen und übervollen Kassen kann ein Gemeinwesen geradeswegs in den Sand gesetzt werden. Ich möchte daher an dritter Stelle nach einem zunächst territorial, dann temporal verstandenen Begriff von Provinz keinem rein budgetären Provinzbegriff das Wort reden und bin vielmehr der Ansicht, dass die Frage, die uns heute beschäftigt, auf einem anderen Terrain entschieden oder wenigstens vorentschieden wird, und zwar auf dem Terrain der Imagination.

Wie ist das zu verstehen? Gibt es überhaupt keine Provinz mehr, oder gibt es Provinz wie Sand am Meer? Richtig ist wohl, dass es nach wie vor Provinz wie Sand am Meer gibt, insofern viele Kommunen, die nicht natürliche Metropolen sind, den größeren oder kleineren Bewegungsspielraum, der ihnen noch bleibt, versanden lassen, weil sie zu wenig Imagination entfalten. Diese Kommunen sind oder bleiben provinziell, wenn sie für sich in keiner Hinsicht irgendeine spezifische Vorzüglichkeit anstreben, anders ausgedrückt, wenn sie sich nicht das eine oder andere Extra zulegen, durch das sie sich von anderen Gemeinwesen gleicher Größe unterscheiden. Denn heute sind mehr als in früheren Zeiten alle Städte und Landschaften Konkurrenten um die öffentliche Aufmerksamkeit, deren Kapazität und

Wahrnehmungswille begrenzt sind. Mit Interesse und Sympathie wahrgenommen zu werden, ist aber für Kommunen von großer Bedeutung vor allem wegen der stimulierenden Wirkung, die eine solche positive Beachtung durch Rückkopplung bei ihrer Bürgerschaft auslöst. Dafür gibt es in deutschen Landen Beispiele in großer Zahl - zwar nicht gerade wie Sand am Meer, aber doch wie Bernstein im Sand.

Hat Wismar denn ein gehöriges Maß an Vorzüglichkeiten vorzuweisen? Hat es "Extras", die Aufmerksamkeit beanspruchen können? Ja, gewiss, die Stadt Wismar ist immer noch oder glücklicherweise wieder eine Augenfreude für seine Bewohner und Besucher. Und die Stadt kann sich in absehbarer Zeit wieder ungetrübt, wenn wir den Turm von Sankt Marien für das Ganze nehmen dürfen, an der stolzen Triade seiner Backsteindome erfreuen. Das ist viel und doch nicht genug für ein Gemeinwesen, das in die Zukunft blickt. Dieses Gemeinwesen muss mit seinen Pfunden wuchern und auch in der Gegenwart weitere Vorzüglichkeiten an sich oder für sich entdecken.

Wo sind also die Extras von morgen? Das ist für eine Stadt wie Wismar eine prioritäre Frage, die darüber befindet, ob und wie diese Stadt sich aus dem Treibsand der Beliebigkeit auf Dauer heraushalten kann. Diese Frage richtet sich erst in zweiter Linie an den Stadtkämmerer, dessen Haushalt natürlich auch hier nicht zu umgehen ist. Ohne Geld sind keine Extras zu haben. In erster Linie jedoch, noch vor der Frage nach dem Geld, ist die Imagination der Bürger und Bürgerinnen gefragt, die sich ihre Stadt auch in Zukunft ohne Extras, das heißt provinziell, nicht vorstellen wollen. Es scheint mir jedenfalls leichter, mit einer großen Imagination an großes Geld, als mit großem Geld an eine große Imagination zu kommen. Für diese hoffnungsvolle Perspektive sehe ich ein ermutigendes Zeichen darin, dass die Deutsche Stiftung Denkmalschutz seit langem, wie Sie ja wissen, die Sankt-Georgen-Kirche zum Flaggschiff ihrer Denkmalpflege erwählt und ihre begrenzten Mittel entsprechend gebündelt hat. Diese Kirche hat wirklich die ihr gewidmete große Imagination nicht nur in ihrem Bau, sondern auch in ihrem Wiederaufbau verdient. Wir werden hoffentlich bald die Vollendung dieses Werks erleben. Sie sollte uns zu weiteren Werken der Imagination ermutigen. Könnte nicht beispielsweise gerade die Denkmalpflege in allen ihren wirtschaftlichen, künstlerischen und handwerklichen Aspekten ein solches Extra sein, durch das sich Wismar neben und vor anderen deutschen Städten als eine Metropole der Denkmalkultur erkennbar machen könnte? Aber dieser kleine und möglicherweise unbeachtliche Hinweis soll an dieser Stelle nicht mehr als ein unprofessioneller Einwurf sein, der den Ball der Imagination für das weitere Kolloquium ins Spiel bringt und vielleicht einige Zeit in Bewegung hält.