



ESSAY

Schienen, die die Welt bedeuten

Vor einem Jahr wurde die nächtliche TV-Reihe »Die schönsten Bahnstrecken Deutschlands« eingestellt. Unser Autor würde sich über die Rückkehr der Sendung sehr freuen – denn sie verriet viel über uns und unser Land.

Text: Moritz Herrmann

Zwischen Offenburg und Singen erkannte ich auf einmal, was das alles zu bedeuten hat. Der große Sinn, er lag vor mir wie ein aufgeschlagenes Buch. Dafür hatte ich die Republik in alle Richtungen gequert, hatte Täler und Gefühlstäler überlebt, hatte am Wahnsinn geschnuppert und am Glück. Ich war mehr als 1800 Kilometer mit der Bahn gefahren. Ohne in einen einzigen Zug zu steigen.

Ich will 24 Stunden am Stück »Die schönsten Bahnstrecken Deutschlands« anschauen. Warum? Um herauszufinden, wie diese Sendung so lange überleben konnte. Was es mit ihr auf sich hat. Das Phänomen ergründen. Immer wieder war ich früher, beim Zappen, über sie gestolpert. Ihre Konzeption schien mir damals maximalgrotesk, aber vielleicht hatte ich ihr Unrecht getan? Vielleicht waren in ihr ja Erkenntnisse verborgen, von denen ich nichts ahnte. Ich hatte mich ausgestattet: fünf Liter Cola, Energydrinks, Taurinbonbons, Filterkaffee, ein Dutzend Bananen, Erfrischungstücher, wachhaltende Musik und für den Notfall eine Flasche Whisky. Nicht, dass ich all das gebraucht hätte. Aber wenn man als Journalist die Wahrheit erfahren will, neigt man schnell dazu, extrem zu werden.

Zehn Uhr, an einem Samstagmorgen. Die erste halbe Stunde ließ sich richtig gut an. Ruhig stampfte die Bahn aus Hamburg hinaus, nach Flensburg hin, und ich am Schirm mit ihr. Ich sah die holsteinische Ebene vorbeistreifen. Kornblumenfelddeutschland, Kirchtürme-deutschland, Windräderteutschland. Ich spürte eine ungekannte Ruhe. Die Schienen reichten über den Nord-Ostsee-Kanal, aber eigentlich reichten sie in mich

hinein, an allen Chakren vorbei zum dritten Auge. Man kann sich in unserer Zeit ja gar nicht mehr langweilen, dauerbeschallt von News, Videos und Eiseimer-Challenges; auf dieser Fahrt gehörte es schon zu den spannendsten Momenten, wenn sich das Gleisbett gabelte.

Von 1995 bis 2013 liefen »Die schönsten Bahnstrecken Deutschlands« im Nachtprogramm des Ersten, unkommentiert, maximal halbstündig, abgefilmt aus dem Führerstand. Ohne Musik, ohne Schwenks. Die Sendung wurde zwischen halb vier und halb sechs gezeigt, ein Lückenfüller, eines der günstigsten Formate im deutschen Fernsehen. Man konnte es sich wie einen Demutspiegel vor Augen halten, sich kurieren vom Anspruchsdenken, vom ständigen Höher-schneller-weiter. Warum denn nicht mal ruhiger? 80 000 Zuschauer waren im Schnitt dabei, ein konstanter, ziemlich okay-er Wert, gemessen am Sendeplatz. Aus dem Programm gekippt wurde die Sendung schließlich, weil ihre Parameter – 4:3-Bild und Monosound – nicht mehr dem aktuellen Standard entsprochen hatten, wie die Presseabteilung der ARD auf meine Frage antwortete. Den Aufwand, das umzustellen, wollte man sich nicht machen.

Die Bahnstrecken funktionieren, das merkte ich nach einer Stunde des Experiments schon, wie ein Museum. Sie kuratieren uns dieses Land in ganz kleinen Portionen. Es gibt nichts Ablenkendes. In einer Welt, deren Realitäten sich im Minutentakt ändern können, ist das ein echter Wert. Den Bahnstrecken ist wirklich nur der Weg das Ziel.

Und: Die Sendung ist pure Meditation. Entschleunigung. Das Geräusch des Zuges, die sich horizontwärts verengenden Weichen, die Ruhe. In Flensburg angekommen dachte ich: Man kann an dieser Sendung gesunden. Es war beschaulich. Es war siedierend. Es war: Zen.

Natürlich habe ich auch in Abgründe geblickt. Zwischen Frankfurt und Hannover, mittlerweile saß ich seit neun Stunden vor dem Bildschirm, war meine Anfangseuphorie einer tiefen Ermüdung gewichen. Deutschland wirkte wie ein Wasteland; menschenleer. Auf jeden Regionalexpress, den mein ICE überholte, stieß ich trotzig mit mir an. Es war Samstag, der Tag zum Ausgehen und Feiern, und ich versuchte mich mit dem Gedanken zu trösten, dass ich auch zu Hause in guter Gesellschaft war.



Zwischen Gera und Gößnitz überlegte ich, wer wohl die Schallschutzwand erfunden hat

Hinter Neuhof wusste ich nicht mehr, ob die eingetrübte Optik von der verdunkelten Lokscheibe rührte oder von meinem geistigen Verschleiß.

Man kann auch verzweifeln an dieser Sendung, dachte ich. Es war überraschend, welche Emotionen sie auszulösen imstande war. Sie ließ nicht kalt – erst recht nicht die treue Fangemeinde, die sich im Internet an dem Programm abarbeitete. Im Guten wie im Schlechten.

In Foren wie dem ICE-Treff oder fernsehserien.de diskutieren sich Bahnliebhaber die Köpfe heiß. »Die schönsten Bahnstrecken« waren hier stetes Thema. Gewütet wurde über doppelt gesendete Streckenabschnitte, unterschlagene Kilometer und die Zuschauerredaktion der ARD. Auf Erkenntnisse hoffend, mailte ich die Poweruser an. Nach wenigen Stunden kamen Antworten.

Steffen S. erklärte, die Attraktivität einer Strecke bemesse sich an ihrer Tunnelhäufigkeit. Sören H. griff ins Latein: »De gustibus non est disputandum – über Geschmack lässt sich nicht streiten. Beziehungsweise: Die Schönheit liegt im Auge des Betrachters. Ich persönlich kann mich auch für das Morbide erwärmen, für Formsignale und HI-Signale aus dem Reichsbahnland.« Lothar P. sendete aphoristische Exegesen. »Es hat für mich eine gewisse Magie, wenn eine ferne Bergkette jenseits einer schier endlosen Ebene unendlich langsam näherkommt, während einen das monotone Motorgeräusch einullt, nur gelegentlich unterbrochen durch das Quäken eines Funkgeräts.« Lothar hatte, erzählte er mir, die Sendung ab 2003 auf Video aufgezeichnet, bearbeitet und archiviert. Jeden Abend, heute immer noch, schaut er eine Strecke, »um abzuschalten und die nötige Bett schwere zu erlangen«.

Natürlich war dieses Experiment zu intensiv angelegt, das merkte ich nach zwölf Stunden, die Uhr zeigte 22 Uhr am Abend an. Ich fuhr durch das Münsteraner Umland, und mich packte die Angst. Ich hatte auf eine Katharsis gehofft, aber es fühlte sich eher an wie ein Strudel, der mich nach unten zog. Zwischen Gera und Gößnitz überlegte ich, wer die Schallschutzwand erfunden

den haben mochte und stellte mir vor, wie der Schall hinter der Mauer Schutz suchte, wenn der ICE mit sagenhaftem Tempo vorbeirauschte.

Als der Zug das Moseltal abfuhr, mittlerweile war ich in der 15. Stunde angekommen, saß ich nur noch in Boxershorts vor dem Screen. Ich schaute nicht mehr, ich starrte nur noch. Aus jedem echten Zugabteil wäre ich in diesem Aufzug wahrscheinlich herauskomplimentiert worden. Der größte Vorteil der Sendung schien mir mittlerweile darin zu bestehen, auf gesellschaftliche Etikette keine Rücksicht nehmen zu müssen. Ich wischte mir ein paar Bananenfäsern vom Bauch und murmelte: »Let the good times roll.« Ich blickte in den Spiegel, erkannte mich aber kaum. Woher kamen diese Augenringe? Bildete ich mir das ein oder waren meine Schläfen noch grauer als sonst? Ein 26-jähriger Greis schaute mir entgegen.

Dabei war es doch auch lustig gewesen. Stunde 18 zum Beispiel. Ich lachte laut, als die Kamera, es dürfte nahe Hemelingen gewesen sein, unvermittelt den Lokführer ins Visier nahm, der mit cool verspiegelter »Top Gun«-Sonnenbrille an seinem Tempohebel saß, als würde er keine Lokomotive der Baureihe 101 steuern, sondern einen Phantom-II-Jet.

Man lernt viel über das einstige Deutschland, und wenn man das mit der Gegenwart abgleicht, lernt man auch viel über das aktuelle Deutschland. »Die schönsten Bahnstrecken« funktionieren als Zeitreise in eine vergangene Epoche, viele Episoden entstammen den Neunzigern. Am Lindauer Bahnhof sah ich entsättigte Farben, wie es sie heute gar nicht mehr gibt, wie sie mir mit der Jahrtausendwende, spätestens mit dem Abgang von Gerhard Schröder, verschwunden scheinen. Man wird mitten hinein in diese Nostalgie chauffiert. Wenn Werbetafeln ein Bier bewerben, das es gar nicht mehr gibt. Wenn die Menschen, die man entlang der Bahnstrecke erspähen kann, zu große Hemden tragen und eigenartige Frisuren dazu.

Die Strecke von Bischofsheim nach Koblenz, gefilmt 1995, wirkte, was das betraf, besonders beeindruckend. Früher war nicht alles besser: Das war eine wesentliche Erkenntnis dieses Experiments. ■



Als der 24-stündige DVD-Marathon ein Ende fand, wollte Autor **Moritz Herrmann**, 26, nur noch schlafen.

Gelang ihm aber nicht – die Energydrinks taten ihre Wirkung. Er unternahm dann einen Ausflug an die Isar. Zu Fuß, wohlgermerkt.