

Ein Plädoyer für die Sendung „Eisenbahn-Romantik“

Warum das Ende einer Dampflok-Sendung mehr über Deutschland, Europa und den Zustand des öffentlich-rechtlichen Rundfunks erzählt, als man denkt.

VON DAVID FLESCHEN

Neulich fuhr ich mit der Zackenbahn durch das Riesengebirge. Von Jelenia Góra nach Szklarska Poręba, dem früheren Schreiberhau – einst ernsthafter Kandidat für die Ausrichtung der Olympischen Winterspiele 1936. Vor dem Zweiten Weltkrieg war hier das Sommer- und Winterparadies des Berliner Bürgertums und die Wahlheimat des Literaturnobelpreisträgers Gerhart Hauptmann. Und ich dachte: Wow, diese Weite! Diese alpine Landschaft gepaart mit nordischem Licht! Die alten Häuser an den Hängen: diese zeitlose Eleganz. Es ist ein bisschen wie der altherwürdige österreichische Kurort Bad Gastein – bevor er von Instagram entdeckt wurde. Warum ich das schreibe? Weil ich diese Strecke durch eine Sendung entdeckt habe, die jetzt eingestellt werden soll: „Eisenbahn-Romantik“. Natürlich, man kann diese Sendung nerdig finden. Das Intro wirkt wie aus der Zeit gefallen. Eine Dampflok im Vorspann pustet in gemütlichem Tempo in die ARD-Mediathek hinein. Und doch hat die Sendung etwas, das heute selten geworden ist: unaufgeregte Relevanz. In der Folge über die Zackenbahn sieht man, wie tschechische und polnische Eisenbahnfreunde jahrelang um die Wiedereröffnung der Strecke kämpften und wie der Verein „Schlesische Gebirgsbahnen“ einen Teil davon als Modelleisenbahn in der Nähe von Dresden nachbaute. Wie sich EU-Fördergelder und lokaler Idealismus verbanden. 2010 wurde die alte Strecke auf der ganzen Länge von Polen nach Tschechien wiedereröffnet. Deutsche, Polen, Tschechen: verbunden durch Schraubenschlüssel, Weichenöl und die gemeinsame Liebe zur Bahn. Was jahrzehntelang undenkbar war – die Strecke war seit 1945 unterbrochen –, ist im modernen Europa eine unspektakuläre Selbstverständlichkeit geworden. Und eine Sendung, die darüber berichtet, soll „nicht mehr zeitgemäß“ sein? Natürlich gibt es auf den ersten Blick einen moderneren Blick auf die Bahn: diese selbstironisch-hippe ICE-Werbung mit Anke Engelke

etwa. Oder Nina Chuba, die auf Pro7 ausprobiert, was man im ICE alles machen kann – kochen, umziehen, schlafen und sich dabei selbst filmen. Auch klar: Der ICE ist Teil des modernen Deutschlands. Eine Erfolgsgeschichte. Aber er ist halt auch irgendwie ein Co-Working-Space des Zeitgeistes. Schlechtes WLAN und Verspätungen inklusive. Eine abgeschlossene Welt, mit der man zwischen Prenzlauer Berg und Köln-Ehrenfeld pendelt und sich einbildet, damit das ganze Land zu kennen, während man auf LinkedIn Posts raushaut, in denen Verspätungsfrust als „Statement für das Klima“ verkauft wird. „Eisenbahn-Romantik“ dagegen fährt dorthin, wo der ICE nie hinkommt: in die Zwischenräume des Landes, zu Menschen, die Europa nicht als Hashtag, sondern als Heimat begreifen. Und ja, die Zuschauer sind oft älter, männlicher, ländlicher – aber genau die gehören auch zum Land. Und oft sind es genau die, die früher selbstverständlich ARD und ZDF geschaut haben – und jetzt enttäuscht sind. Klar, man kann Folgen wie über die Zackenbahn oder die Preußische Ostbahn als ein bisschen reaktionär finden. Andererseits erreicht man mit einer Szene, in der ein Regionalzug in einen idyllischen Bahnhof einfährt und die Stimme dabei sanft sagt: „Dieser Bahnhof hieß bis 1920 Grünthal, bis 1945 Polaun und heute: Kořenov“ – vielleicht auch den anderen, der sonst von populistischen Videos geködert wird, in denen (leider zunehmend) Slogans kursieren wie „Deutschland in den Grenzen von 1937“. Ich finde: Wer mit „Eisenbahn-Romantik“ durch Europa reist und zum Beispiel sieht, wie eine ältere Frau an einer Bahnstrecke in Polen mit Tränen in den Augen und den Anwohnern dort in einem Mischmasch aus Deutsch und gebrochenem DDR-Schulrussisch erzählt, dass ihre Großmutter hier immer auf den Zug wartete, der versteht, was Völkerverständigung wirklich bedeutet. „Der SWR muss sich auf neue Sehgewohnheiten und veränderte

Mediennutzung einstellen, die mehr und mehr im Digitalen stattfinden“, schrieb der Sender zur Einstellung von Eisenbahn-Romantik. So, als wäre die Sendung ein liebenswertes, aber leider verstaubtes Museum. Dabei erreichen die Folgen bei YouTube im Schnitt fast doppelt so viele Zuschauer wie etwa Sarah Bosettis Sendung im ZDF. Und es geht durchaus auch um Zukunftsthemen. Ich erinnere mich an eine andere Folge von „Eisenbahn-Romantik“: ein Porträt von Lüttich-Guillemins und Antwerpen-Centraal, zwei ikonischen belgischen Bahnhöfen. Der eine futuristisch, der andere eine Kathedrale aus Marmor und Stahl. Beide verbunden durch die Idee, dass die Eisenbahn ein Mittel ist, das Vergangenheit und Zukunft miteinander verbindet. In Lüttich hat Stararchitekt Santiago Calatrava ein gläsernes Statement entworfen: Die Bahn hat Zukunft. Und in Antwerpen hat die belgische Bahn große Summen in die Hand genommen, um aus der altherwürdigen Eisenbahnkathedrale – einem der schönsten Bahnhöfe der Welt – ein hochmodernes Hochgeschwindigkeitsterminal mit Zügen nach Amsterdam und Paris zu machen. „Eisenbahn-Romantik“ fing den Kontrast zwischen den beiden Bahnhöfen perfekt ein. Gerade gab die Deutsche Bahn AG bekannt: Ab dem Sommer 2026 wird es eine neue ICE-Strecke von Deutschland über Lüttich-Guillemins direkt nach Antwerpen-Centraal geben. Mein Tipp: Fahren Sie mit! Steigen Sie in Antwerpens Eisenbahnkathedrale aus. Bummeln Sie von dort unbedingt durch das alte jüdische Viertel mit den Diamantenhändlern, gehen Sie zur Schelde mit dem hochmodernen Museum am Strom, und schauen Sie über den riesigen Hafen. Vor allem aber: Denken Sie in den großartigen Bahnhöfen von Lüttich und Antwerpen auch bitte einmal kurz an „Eisenbahn-Romantik“. Ich würde mir ja ein bisschen wünschen: Die Macher der neuen ICE-Strecke von Deutschland nach Antwerpen haben das auch gemacht. 