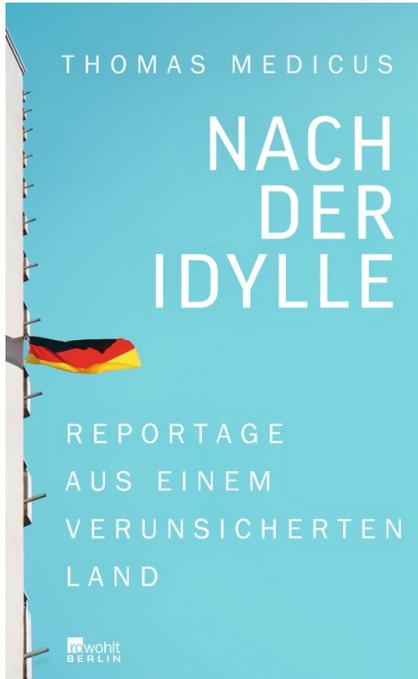


Leseprobe aus:



ISBN: 978-3-87134-831-0

Mehr Informationen zum Buch finden Sie auf www.rowohlt.de.

Thomas Medicus

NACH DER IDYLLE

Reportage aus einem verunsicherten Land

ROWOHLT · BERLIN

1. Auflage Oktober 2017
Copyright © 2017 by Rowohlt · Berlin Verlag GmbH, Berlin
Satz Newzald PostScript (InDesign) bei
Pinkuin Satz und Datentechnik, Berlin
Druck und Bindung
CPI books GmbH, Leck, Germany
ISBN 978 3 87134 831 0

Inhalt

INHALT

«Wer ist dieser Deutschland?»

1. Mit dem ÖPNV durchs Tal der Schönen und Reichen
 2. «Niemals aufgeben.» Die bayerisch-schwäbisch-türkische Politikerin Ekin Deligöz
 3. Die letzten Steine im Altmühltal: Franziska M.
 4. Wolfsburger Tand fährt durch alle Land. Der Mobilitätsexperte Weert Canzler und die Zukunft des Autos
 5. Gottsuche in der Eigenheimsiedlung. Christina P., Pfarrerin im hohen Norden
 6. Zuversichtlich schrumpfen. Vom Leben nach der Industrie
 7. Vor der Wende, nach der Wende – der doppelte Wolfgang K.
 8. Görlitz, die Stadt, in der Süden und Osten sich treffen
 9. «Wedding Market» und romantische Tiefenbohrung in Deutschlands Mitte
 10. Von Grimms Märchen zum Tod am Rhein
 11. «... dem es genügt, ein Mensch zu heißen.» Als Jude in Deutschland leben
 12. Stille Tage im ländlichen Restraum – die Welt zwischen Eifel und Aachen
 13. «Bloß keine Angst haben.» Die Zukunft im Stadttheater und überhaupt
Berliner Schattenrisse
Dank
- Folgende Werke gaben diesem Buch wertvolle Anregungen und Anstöße:

1. Mit dem ÖPNV durchs Tal der Schönen und Reichen

Es ist gar nicht so viel los auf dem Münchner Hauptbahnhof, wie ich es morgens um halb sieben Uhr erwartet hätte. Betrieb, aber nicht hektisch. Kein Geschiebe, Gestöße, Gedränge, Gerenne. Bin ich zu früh dran, um die morgendliche Rush-hour zu erleben? Liegt es daran, dass es Freitag ist? Oder gibt es den einen großen Andrang gar nicht mehr? Vieles, was gestern noch da war, ist ja heute schon wieder vergangen. Haben sich die Arbeitszeiten der verschiedenen beruflichen Gruppen derart flexibilisiert, dass es in der deutschen Boomtown Nummer eins den irren großen *rush* nicht mehr gibt? Unmöglich. Mittlerer Ring, wer kennt den nicht? München ist die Pendlerhauptstadt Deutschlands, eine halbe Million Menschen täglich, zwei Drittel davon kommen rein, kein Wunder bei den nahezu unbezahlbaren innerstädtischen Mieten, ein Drittel fährt raus.

Aber natürlich: Wer um neun im Büro sein oder hinter dem Verkaufstresen stehen muss, braucht nicht vor acht am Bahnhof anzukommen. Eine Stunde später hätte ich wahrscheinlich mein blaues Wunder erlebt. Dann hätte ich allerdings meinen Zug verpasst, der fährt kurz vor sieben. Aber es ist mir ganz recht so. Viele Dutzend Male habe ich mich an diesem Bahnhof durch ein erdrückendes mittägliches oder nachmittägliches Menschengewimmel manövriert. Jetzt kann ich mir fast einbilden, ihn für mich allein zu haben, umso besser. Das Hotel habe ich ohne Frühstück verlassen, mein Magen ist leer, und mein Hirn braucht einen Weckruf.

Der Münchner Hauptbahnhof ist nicht auf dem neuesten Stand des hierzulande längst bahnüblichen Großkaufhauses mit Gleisanschluss. Er ist ein wenig zurückgeblieben und voller Patina, manche sagen schmutzdelig, aber das

ist übertrieben. Angesichts eines drohenden Neubaus ist über die Jahre nicht viel investiert, sind im Entree der Bahnsteighalle nur wenig feste Läden installiert worden. Stattdessen stellen sich den Ankommenden und Abreisenden diverse provisorische Fresspavillons animierend in den Weg. Das Angebot ist bayerisch-katholisch prunkvoll. Ditsch und Datsch oder wie das Zeug heißt, kann man gut aus dem Weg gehen. An keinem anderen deutschen Bahnhof dürfte ein derart exzellentes Mokka-Eclair angeboten, kein besserer Cappuccino serviert werden als in diesem auf den ersten Blick unscheinbaren, auf den zweiten Blick verführerischen Kiosk mit seiner Patisserie, an dem ich jetzt vorbeikomme. Zu Hause in Berlin hat mir mal jemand eine Freude machen wollen und Eclairs aus einer Bäckerei mitgebracht. Die waren groß wie Fünf-Kilo-Hanteln und schmeckten auch so. Kein Vergleich mit den Delikatessen hier. Ein Eclair verpeise ich sofort, zwei weitere lasse ich mir einpacken. Im Sinne meiner schlanken Linie hätte ich mich vielleicht besser an einer dieser Saftbars mit Fruchtsäften, Obstsalat und Müsli versorgen sollen. Aber ich habe eine weite und anstrengende Reise vor mir, und da brauche ich für eventuelle Stresssituationen ein paar nicht im allgemeinen Selbstoptimierungstrend liegende, im Notfall aber aufmunternde Süßigkeitsschocks. Ein paar Sandwiches nehme ich aus magenschonenden Gründen aber auch mit. Und zwei große Flaschen Wasser, man soll ja viel trinken, heißt es immer, das sei so gesund. Zum Glück gibt es aber noch die Speisewagen, die ich im Gegensatz zur Mehrheit der bundesdeutschen Zugreisenden gerne frequentiere. Ich werde sie auch brauchen: Ich möchte der Länge nach durch Deutschland fahren. Kurs Norden. Mein Ziel ist Flensburg. Das wird seine Zeit dauern, es sind an die tausend Kilometer.

Auf dem Münchner Hauptbahnhof freue ich mich jedes Mal, dass das Bahnhofsgebäude noch fast genauso da steht wie bei seiner Fertigstellung 1960. Schon bestehen-

de Abriss- und Neubaupläne sind vorerst auf Eis gelegt. Die sich einhundertvierzig Meter über Bahnsteige und Gleise spannende, kühne Dachkonstruktion ist ein Baudenkmal der alten Bundesrepublik. Voller Optimismus und Lebenselan greift dieses beeindruckende Ingenieurswerk die funktionale Sachlichkeit der Weimarer Moderne auf und demonstriert in der lichtdurchfluteten Halle die Transparenz der demokratischen, neuen und modernen Zeit nach 1945. Wessen Blick dem Liniengewirr der Schienenstränge bis zum Horizont folgt, der ahnt dort, auch wenn sich die Bahnsteighalle in westlicher Richtung öffnet, den Brenner, die Alpen, mehr noch, der ahnt ganz Italien. Man sieht hier zwar in einen geographischen Westen, schaut aber in einen imaginären Süden. Italien steht einem hier schon vor Augen, steigt einem schon in die Nase. Wer am Münchner Hauptbahnhof auf seinen Zug wartet, fühlt sich magisch nach Süden gezogen und meint, dessen Hauch schon auf dem Gesicht zu spüren, den Hauch einer Mittelmeerwelt, die gleich jenseits der Bahnhofshalle zu beginnen scheint. Vielleicht kommen solche Phantasien auch daher, dass der vom Baumeister Fritz Hart errichtete, ebenso schmale wie elegante Riegel des Gebäudes mit seiner weiten Halle an einen größeren und in seiner Monumentalität noch erhabeneren italienischen Bruder erinnert, den Bahnhof Roma Termini. Vor einem halben Jahrhundert konnte man in der Münchner Bahnhofshalle Gruppen der damals sogenannten Gastarbeiter aus Italien sich versammeln sehen. Das Gleis 11 war in dieser Zeit stadtbekannt, hier kamen die Züge aus Italien an, dort fuhren sie Richtung Brenner ab. Das ist auch heute noch so, wenn auch nicht mehr ausschließlich. Die italienischen Arbeiter trafen sich damals auf dem Bahnhof, um miteinander zu plaudern und sich der Illusion hinzugeben, sie seien schon halb zu Hause. Und in gewisser Weise stimmte das ja auch. Hier zu stehen, ist ein den Süden erführendes, sinnliches Erlebnis. Zumindest an

einem heißen Sommertag wie diesem, an dem ich auf meinen ICE nach Hamburg warte. Lange Zeit war der Münchner Hauptbahnhof ein schon ziemlich ranzig gewordenes Erinnerungszeichen der alten Bundesrepublik, ihres demokratischen Aufbruchs, ihres Wirtschaftswunders, ihrer Italiensehnsucht wie auch des Heimwehs ihrer italienischen Arbeitsmigranten.

Dann wurde plötzlich alles ganz anders, und der Bahnhof erlebte seine vielleicht größten, gewiss dramatischsten Stunden. Im August 2015 waren hier Flüchtlinge unter anderem aus Eritrea gestrandet, die von Italiensehnsucht nichts wussten und die Heimweh zu empfinden keinen Grund hatten. Sie konnten von Glück reden, dass sie noch lebten. Sie hatten in Südtalien Züge Richtung Norden genommen, waren in Rom umgestiegen, nach Bozen gefahren, dort ausgestiegen und hatten sich mit Fahrkarten versorgt, die ihnen erlaubten, den Brenner zu überqueren. In den Sommerferien dieses Jahres konnte es passieren, dass in den Zügen zwei völlig unterschiedliche Welten aufeinanderstießen, eine europäische und eine afrikanische. Braungebrannte deutsche und österreichische Urlauber im Wander- oder Radler-Outfit auf dem Weg nach Hause teilten sich die Abteile mit erschöpften, dunkelhäutigen Flüchtlingen auf dem Weg nach Norden. Häufig waren die Züge derart überfüllt, dass sie am Brenner so lange haltmachten, bis unter der Aufsicht von Grenzbeamten alle ausgestiegen waren, die keine Sitzplätze reserviert hatten. Der Münchner Hauptbahnhof glich damals zeitweise einem Heerlager, überfüllt, verschmutzt und überdies noch heimgesucht von Kleinkriminellen, die die Gunst der Stunde für ihre Zwecke zu nutzen gedachten. Aber das war erst der Anfang.

Wenige Wochen später, es war schon September, kamen aus Österreich noch weit mehr Menschen an, zunächst Tausende, dann Zehntausende, die meisten aus Syrien und Afghanistan. Wie die Eritreer hatten auch sie eine weite und

lebensgefährliche Reise hinter sich. Sie hatten das Ägäische Meer in kleinen Booten überquert, waren lange Strecken zu Fuß gelaufen, oft Tausende von Kilometern, Männer, Frauen, Alte und Junge, Kinder, oft noch Säuglinge, waren in den Armen oder auf dem Rücken ihrer Eltern über Passau und Rosenheim am Münchner Hauptbahnhof eingetroffen. Am Ostbahnhof in Budapest, wo vielen von ihnen die Weiterreise von den ungarischen Behörden zunächst verweigert worden war, hatten die Flüchtlinge Schilder mit Parolen in die allgegenwärtigen Fernsehkameras gehalten. «We want to go to Germany» und, noch unglaublicher, «We love Germany», stand darauf zu lesen. Traumziel Deutschland. Solche Bekenntnisse hatten wir Deutschen bis dahin noch nie gehört. Endlich wurden wir geliebt – hatten wir das nicht immer gewollt? Aber wer war dieses «Wir» überhaupt, und wer waren die anderen? Solche Fragen stellte damals niemand, noch nicht. Die Münchner begrüßten zu Aberhunderten die Flüchtlinge mit Applaus, Carepaketen und Kinderspielzeug an den Bahnsteigen. Ein neues deutsches Wort wurde geboren, als Vorbote einer besseren Welt – «Willkommenskultur». Augenblicklich fand es seinen Weg in den deutschen Alltagswortschatz und selbst in ausländische Zeitungen und fremde Sprachen. Im Sommer und Herbst 2015 war der Münchner Hauptbahnhof die auffälligste Kraftstation einer sich weitgehend auf den alten deutschen Westen beschränkenden deutschen Willkommenskultur. Wer hätte das von den republikweit als saturiert geltenden Münchnern gedacht, von dieser so reichen und lebensfrohen, aber auch als selbstgefällig geltenden bayerischen Landeshauptstadt? Plötzlich war ihr Hauptbahnhof das Symbol einer zeitgeschichtlichen Zäsur, die jedem bewusst war, kaum jemanden beunruhigte, deren Folgen aber noch keiner einschätzen konnte. Aber als es hieß: «Wir schaffen das», begannen die Zweifel zu keimen, wer dieses «Wir» denn sei und was dieses «das» beinhalte.

Und sie wuchsen schnell. Kopfschütteln über die «Willkommenskultur» der Deutschen gab es auch im Ausland, besonders in den ehemals sozialistischen Ländern im Osten der Europäischen Union. Aber nicht nur dort. Auch innerhalb der deutschen Grenzen meldeten sich Kritiker zu Wort, und nicht nur konservative. Der liberale Historiker Heinrich August Winkler warnte etwa vor einer neuen deutschen Sondermoral und der Gefahr moralischer Selbstüberhöhung als einer neuen Form deutscher Arroganz. Angela Merkels drei kleine Worte entpuppten sich als eine Pandorabüchse voller existenzieller Fragen. Im Kern stand das nationale Selbstverständnis der Deutschen: Wer wollten «wir» sein oder auch werden? Anders, als es hierzulande lange Gewohnheit war, lässt sich solch eine Frage, wenn überhaupt, nicht durch introspektive Grübeleien herausfinden, sondern nur in Auseinandersetzung mit einem Anderen, einem Gegenüber, einem Fremden. Die Flüchtlingskrise war eine echte Herausforderung für dieses Land.

Am Tag, bevor ich zu meiner Reise von München nach Flensburg aufbrach, war ich noch am Tegernsee unterwegs gewesen. An den Tegernsee fahre ich aus familiären Gründen seit über vierzig Jahren. Meist steige ich am Bahnhof Gmund am Nordende des Sees vom Zug um in einen Bus des öffentlichen Personennahverkehrs, der hier Regionalverkehr Oberbayern heißt. Gewöhnlich heißen die Busfahrer ihre Passagiere im deutschlandweit bekannten Tal der Schönen und Reichen, jedenfalls Bessergestellten, mit ausgesuchter Unfreundlichkeit und ruppiger Fahrweise willkommen. Auch dieser Tag war keine Ausnahme in meiner langjährigen Erfahrung des rund um den See verlaufenden Ringverkehrs. Unter den wenigen, die den Bus bestiegen, war ein fremdländisch aussehender junger Mann, das Haar pech-

schwarz, der Teint südlich-braun. In beiden Händen trug er je eine mit Lebensmitteln schwer bepackte Tasche, auf dem Rücken einen vollgestopften Rucksack, aus dessen zwei Seitentaschen jeweils ein bunter Milchkarton herausragte. Der Mann schwitzte stark, gelegentlich stöhnte und seufzte er sogar unter seiner Last. Die doppelflügelige Tür in der Mitte des Busses hielt der Fahrer hartnäckig verschlossen, weshalb der Fremde vorn einsteigen musste und relativ lang brauchte, um in die Mitte des Fahrgastraums zu gelangen und dort seine Last abzusetzen. Die auskragenden Milchtüten machten es ihm fast unmöglich, durch den schmalen Mittelgang des Busses zu kommen, immer wieder blieb er mit dem Rucksack an einer Sitzlehne hängen, obwohl er sich abmühte, seitwärts zu gehen, die eine der Taschen hinter sich auf dem Boden herziehend, die andere mit dem Fuß weiterschiebend. Kaum hatte sich der Mann seiner Bürde entledigt, wurde er vom Chauffeur unsanft nach vorne gerufen. Er besaß noch eine Fahrkarte vom früheren Hinweg, die er für gültig hielt, und verstand erst nach den geduldigen Erklärungen einer Mitfahrerin, dass er jetzt für den Rückweg ein weiteres Mal zwei Euro siebzig zu entrichten habe, obwohl er zuvor den gleichen Betrag schon einmal bezahlt hatte. Fünf Euro vierzig waren für den Mann, der für sich, vielleicht auch seine Familie, in einem zwar preiswerten, anscheinend aber ungünstig gelegenen Supermarkt eingekauft hatte, offensichtlich viel Geld. Aus der Menge der im Tegernseer Tal erholungsuchenden biodeutschen Rentner stechen exotisch aussehende Leute wie auch dieser Mann dadurch hervor, dass sie nur vereinzelt und meist sehr verschüchtert auftreten. In der Regel gehören sie zum Dienstleistungsproletariat, das in den Küchen und Wäschereien der Hotels, Sanatorien und Kurkliniken dieser Feriengegend einer unqualifizierten Arbeit nachgeht. An dem schwitzenden Mann im Bus haftete der «im Tal», wie man hier sagt, unverzeihlich-

te aller Makel: Er besaß kein Auto, am allerwenigsten ein sogenanntes Premium-Fahrzeug. Wer hier unter der Woche Bus fährt, ist entweder Schüler, Niedriglöhner oder zu alt, um selber zu fahren. Das Tegernseer Tal ist nicht nur das Tal der Bessergestellten und Reichen, was man nur selten merkt, weil sie sich meist nicht blicken lassen, sondern sowohl Germany's Home of Satteldach (Flachdächer verboten!) als auch Germany's Home of Premium Cars (ausnahmslos in Schwarz, nur 911er dürfen auch mal gelb oder rot sein). Die Berge sind hier schön, der See ist auch schön, aber am allerschönsten ist der Besitz eines schwarzen Premium-Gefährts (vorzugsweise das Münchner Fabrikat), übrigens auch für diejenigen, die gar nicht so viel Geld im Beutel haben, sich aber gerne den ortsüblichen Standards unterwerfen. Egalitarismus nach Tegernseer Art. In einem der vier am See gelegenen Orte gibt es einen Autohändler, der vor langer Zeit nur eine Tankstelle am Ortsrand war. Heute haben sich seine überdachten wie auch nicht überdachten Verkaufsflächen derart ausgeweitet, dass im Volksmund dem Familiennamen des Unternehmers entsprechend vom «K.-Viertel» die Rede ist. Wenn es so weitergeht, wird das K.-Viertel demnächst das protestantische Kirchlein eingeschlossen haben, das in unmittelbarer Nachbarschaft der hier weidenden Premiumvehikel auf einem hübschen Hügel sein Diasporadasein fristet. Diese Nähe wurde hier offenbar fraglos genehmigt, warum auch nicht, ist doch das gesamte Tal eine Art «K.-Viertel». Wer den Blick von der weißblauen Schönheit der Berge, des Himmels und des Sees mit seinen zahlreichen Wasservögeln abwendet, dem kann es leicht passieren, dass er kaum mehr etwas anderes sieht als zwischen sich bayerisch gerierenden Satteldachhäusern liebevoll geparkte, staubfreie und fleckenlose schwarze Premium-Fahrzeuge auf säuberlich geteerten Abstellflächen, -streifen und -ecken. Gegen den Individualverkehr ist in dieser altbundesrepublikanischen Landschaft, in der die Ren-

ten sicher, die Immobilienpreise hoch und die versiegelten Flächen ausufernd sind, kein Kraut und bis jetzt auch keine kommunal- beziehungsweise mobilitätspolitische Idee gewachsen. Dass Motorisierte, wie in anderen ländlichen Gebieten längst erprobt, Nichtmotorisierte in einem organisierten Verbundsystem freiwillig mitnehmen, ist hier unerhörte Zukunftsmusik. Luxus macht eben nicht erfinderisch.

ICE 1082. Der Waggon, in dem ich meinen Platz reserviert habe, ist kaum besetzt. Keine zehn Leute verteilen sich auf die Sessel. Die meisten klappen, kaum haben sie sich hingesetzt, ihre Köpfe nach hinten oder an die seitlichen Polster, schließen die Augen und dösen vor sich hin. Außer mir bis immerhin nach Hamburg fährt, wie ich an der Platzreservierung sehe, nur eine alte, sehr kurzsichtige Dame mit einer großen Brille. Ob es jemanden im Zug gibt, der wie ich bis Flensburg fährt? Aber warum sollte man eine solch langwierige Zugreise auf sich nehmen? Von München nach Hamburg zu fliegen, dauert nur eine gute Stunde und ist unter Umständen billiger als eine Bahnfahrkarte. Insgesamt werde ich mit dem ICE sechs Stunden bis Hamburg unterwegs sein und von dort aus noch einmal zwei Stunden. Würde ich nach Hamburg fliegen, würde ich aber doch nur zwei Stunden einsparen, denn ich müsste zum Flughafen fahren, dort einchecken und warten, also viel leere Zeit verbringen. Das möchte ich vermeiden, auch deshalb fliege ich nicht. Los geht's in Richtung Augsburg mit sieben Minuten Verspätung. Die Strecke, die ich gewählt habe, ist die schnellste Nord-Süd-Verbindung, über Nürnberg statt Augsburg würde es zwei Minuten länger dauern. Die zwei Minuten sind mir egal, ganz so eilig habe ich es nicht, und wenn es mir einfällt, werde ich Abstecher unternehmen,

aussteigen und mich umsehen. Wer weiß, ob ich heute überhaupt noch bis nach Hamburg komme.

Jahrzehnte zuvor war schon einmal einer mit der Eisenbahn auf ähnliche Weise umhergefahren. «Netzkarte» hieß das Buch, das der erst später berühmte Schriftsteller Sten Nadolny über seine Deutschlandreise geschrieben hat, sein Erstling im Übrigen. Nadolnys Alter Ego Ole Reuter, ein Lehramtskandidat, der wenig Lust verspürt, lebenslänglich in den Schuldienst einzutreten, und sich vor einer Entscheidung drückt, war im Frühjahr 1976, im Sommer 1978 und im Herbst 1980 unterwegs gewesen und hatte insgesamt dreißigtausend Schienenkilometer zurückgelegt. Zwar liest man das Buch noch immer gerne, im Nachhinein wirkt es aber eigentümlich kontextlos, vor allem in politischer Hinsicht. Im Mai 1976 wurde Ulrike Meinhof erhängt in ihrer Gefängniszelle aufgefunden, es war die Zeit des sogenannten Deutschen Herbstes, in dem das rote Jahrzehnt zwölf Monate später seinen terroristischen Höhepunkt erlebte. Helmut Schmidt wurde nach den Bundestagswahlen im Oktober trotz Stimmenverlusten abermals Bundeskanzler; 1978 begann das Schah-Regime in Iran zu bröckeln, in Italien wurde im März Aldo Moro von den Roten Brigaden entführt und im Mai ermordet; in diesem Jahr erlebte die Welt drei Päpste, Paul VI., noch im neunzehnten Jahrhundert geboren, starb im achtzigsten Lebensjahr, sein Nachfolger Johannes Paul I. segnete schon kurz nach seiner Wahl mit erst fünfundsechzig Jahren das Zeitliche, im Oktober rückte der polnische Papst Johannes Paul II. nach. 1980 war die Islamische Revolution im Iran perfekt, sowjetische Truppen marschierten in Afghanistan ein, und im Herbst begann der Krieg zwischen Iran und Irak, der acht Jahre dauern sollte. Außen-, aber auch innenpolitisch war das eine Krisenzeit. Davon ist bei Nadolny wenig zu spüren, nicht einmal ein leises Beben, kein Blick auf das viele Blut, das damals geflossen war. In seinem Buch reist ein junger Mann

durch sein Land, aber die Lebensverhältnisse, Alltag, Verhalten, Vorlieben und Abneigungen seiner Landsleute kommen eigentlich nicht vor.

Lag es daran, dass es Deutschland damals gar nicht wirklich gab, das Land geteilt war in zwei unterschiedlich große und starke Hälften, die völlig gegensätzlichen ideologischen Blöcken angehörten? Die deutsche Frage, wie man damals sagte, existierte für Nadolnys Bahnreisenden Ole Reuter nicht oder jedenfalls fast nicht, allenfalls ganz am Rand. Obwohl Ole im damals rundherum eingemauerten West-Berlin lebt und von dort aufbricht, ist ihm die DDR-Grenzkontrolle in Griebnitzsee nur zwei Zeilen wert. Das war's. Die deutsche Teilung wurde offenbar nicht als ein Zustand empfunden, über den man sich hätte aufregen, den man bedauern oder gar betrauern hätte müssen. Sie war der Normalzustand, nicht schön, aber eben nicht zu ändern. Nadolnys Buch ist ein Buch über Deutschland, in dem über Deutschland nicht gesprochen wird. War der Eskapismus dieses Bahnreisenden Ausdruck des Stillstandes der unerschütterlich erscheinenden zeithistorischen Umstände, einer festgefügtten Blockzeit, deren Wandel, geschweige denn Ende sich damals kaum jemand vorstellen konnte? Ein völlig unpolitischer Held ist Nadolnys Reuter allerdings nicht: Zur Politik hat er ein gebrochenes, hauptsächlich ironisches Verhältnis, für Veteranen der außerparlamentarischen Opposition nur ein mildes Lächeln übrig. Als Revoluzzer kann man sich Ole Reuter beim besten Willen nicht vorstellen. Er ist ein Verweigerer, nicht mal ein stiller Held, sondern gar keiner. Mit dem kämpferischen Lebensideal der Achtundsechziger kann er nichts anfangen.

Nadolnys halb dokumentarisches, halb literarisches Alter Ego ist zweifellos ein Nachfolger des berühmten Taugeichts von Joseph von Eichendorff. Die Liebe ist das gemeinsame Motiv der beiden Figuren, bei Reuter ist es allerdings eher der unruhige Trieb als das bis nach Italien hinabwan-

dernde Gefühl Eichendorffs. Ole Reuters Reisegedanken sind, wie er gleich am Anfang kundtut, «ausschließlich erotisch». Der Leitfaden seiner Zugreise durch die westdeutsche Republik lautet dementsprechend: «... ich sinne auf Eroberungen.» Gemeint ist die von Frauen. Ole ist überall und nirgends zu finden, in Kreiensen, Göttingen, Würzburg, Nürnberg, Rendsburg, Hamburg, Kronach, Winsen an der Luhe, Köln, Bonn, Adenau, Coburg, Münster oder Freilassing. Er hat keinen Plan, nimmt den nächsten Zug, der irgendwohin abfährt, kommt so mal hier-, mal dorthin und hält – egal, wo – Ausschau nach jungen Frauen. An manchen Orten taucht er mehrfach auf, in Köln etwa wegen einer Judith, bei der zu bleiben er sich schlussendlich aber dann doch nicht durchringen kann. Zeit spielt kaum eine Rolle, sie ist im Überfluss, als Dimension vielleicht aber auch gar nicht vorhanden, man erfährt es nicht so genau. Nadolnys Taugenichts ist romantisch auf postmoderne oder posthistorische Weise. Genau wie sein damals unter der Obhut der Westalliierten stehendes Land, das die Verantwortung für seine Geschicke anderen überlassen konnte, sieht er keinen Sinn darin, erwachsen zu werden. Er muss nicht ganz souverän sein, halbsouverän genügt ihm. Er ist ein Zauderer, ein Mensch eigentlich schon der Achtziger, des Jahrzehnts der individuellen Lebensstile, die sich auch in Westdeutschland entfalten werden. Die politischen Befreiungsideologien der älteren Protestgenerationen sind ihm egal. Er will einfach nur leben, und das möglichst spontan und sorglos. Er lebt gar nicht in der wirklichen Welt, sondern in seiner eigenen Wunschwelt. Das macht diesen Ole zum Romantiker und bis heute sympathisch.

Solch ein Taugenichts bin ich auf meiner Reise nicht. Dazu fehlt es mir an Jugend wie an Zeit, beides ist mir ausgegangen, die Jugend ist vorüber, und die überbordende Zeitfülle einer längst vergangenen, stillstehenden Epoche des bleiernen Nachkriegs hat heute sowieso keiner mehr. Ich

bin weder Wanderbursche noch ein Kreuz-und-quer-Bahnritter auf Minnefahrt, möchte es auch nicht sein. Es fehlt auch akut, schaue ich mich an diesem Morgen in meinem ICE-Waggon um, an anbetungswürdigen Objekten. Die attraktive Tablet-Generation beiderlei Geschlechts mit *phones* im Ohr sitzt im nächsten Großraumwagen, warum dort und nicht hier, wo ich bin, ist mir unerklärlich. Vielleicht eines der vielen Geheimnisse unseres technisierten Alltags und seiner unergründlichen Zufallsgesetze. Egal ist es mir sowieso, auf die Schienen gebracht hat mich weder die erotische noch die emotionale Sehnsucht eines Taugenichts.

Im Großraumwaggon ist es wie meistens viel zu kühl, in Hamburg, fürchte ich, werde ich irgendwann durchgefroren ankommen, vielleicht sogar erkältet. Das Tuch, das ich mir um den Hals gebunden habe, nützt nicht viel, auch mein Pullover ist zu dünn. Draußen ist es heiß, nicht mehr ganz so heiß wie ein paar Tage zuvor, als das Thermometer deutschlandweit auf über fünfunddreißig Grad Celsius kletterte. In Donauwörth verlassen die meisten Passagiere den ICE, überwiegend junge Männer, es ist neun Uhr. Warum man von München nach Donauwörth fährt, um ausgerechnet dort zu arbeiten? Ganz einfach, in Donauwörth ist die Helikopterproduktion von Airbus zu Hause, die entsprechende Zuliefererindustrie in unmittelbarer Nähe. Das deutsche Zentrum der europäischen Hightech-Luftfahrtindustrie ist der Großraum München, Oberpfaffenhofen gehört vor allem dazu, aber auch Donauwörth. Kurz bevor der Zug dort angekommen ist, hat er die Donau überquert, hier noch ein schmaler Fluss, den ich fast übersehen hätte. Im letzten Augenblick erhasche ich doch noch einen Blick aufs Wasser und schaue stromaufwärts in Richtung des etwa eine Stunde entfernten Ulm.

[...]