

# Tagebuch

## Das kleine Fernsehspiel

### Berliner Stadtbahnbilder

Stadtbahnbilder — das sind Bilder einer Stadt, Bilder einer Bahn, aufgezeichnet von einer objektiven, fast bewegungslosen und doch „sensiblen“ Kamera. Bilder, die so beredt waren, daß sie keiner Worte mehr bedurften. Alfred Behrens hat mit den Kameraleuten Jürgen Jürges, Fritz Poppenberg und Michael Kuball in einstündiger Fahrt durch die Industrielandschaft Berlins eine Geschichte und Geschichten geschrieben, ohne je etwas zu erzählen. Das, was der Film schilderte, wurde nicht beschrieben, sondern gezeigt; keine Handlung stellte Abläufe dar, obwohl man Handelnde ständig assoziierte.

Daß es schwerfällt, etwas über den „Inhalt“ dieses Films zu sagen, zeugt von der Dichte seiner filmischen Sprache, die unübersetzbar ist. Dennoch ließe sich vieles erzählen: all die Geschichten nämlich, die die Bilder und Gegenstände erzählten; assoziative Geschichten der Personen, die einst mit der jetzt menschenleeren S-Bahn fuhren, die damals in den jetzt toten Bahnhöfen warteten. Geschichten der Penner, die von einem Gesundbrunnen zum anderen fuhren; Geschichten der Liebespaare, die von Jungfernstieg zu Jungfernstieg rundfuhren — Geschichten von gestern. Denn heute fährt die S-Bahn fast nur noch, um sich selbst zu transportieren. „Ich habe diesen Film gemacht“, sagt Behrens, „weil ich will, daß die S-Bahn weiterfährt, daß die

Bahnhöfe in ihrem Originalzustand restauriert werden.“ Was er nicht will: daß die S-Bahn den Architekten der Reichsbahn der DDR oder der West-Berliner Stadtbahn „in die Hände fällt“. Dann solle sie lieber zerfallen und nur für diejenigen Reisenden da sein, die keine Angst haben, „niemandem zu begegnen, außer sich selbst“.

In der Reduzierung auf das sonst übersehene Detail, in der Wahl „unwirklicher“ Bildausschnitte, zeigte sich das subjektive Auge, ohne das der Film als Ganzes ein subjektiver geworden wäre. Die faszinierenden architektonischen Strukturen, vorgestellt in ihrer Verfallsästhetik, benötigten kein Leben, um lebendig zu sein. Selbst in den thematisch geordneten Stadt- und Bahnhöfsebildern erschienen die Menschen nur isoliert und als Interieur einer sterbenden Landschaft: Sie huschten allenfalls als Schemen vorüber oder dienten als fotografische Objekte. Die S-Bahn erschien als nicht lebendiges, aber immerhin mobiles Denkmal einer gegenwärtigen Geschichte: denn seit dem Bau der „Mauer“ mitten über die Gleise sei es ein ungeschriebenes Gesetz, daß ein Berliner nicht mehr mit der S-Bahn fahre — die S-Bahn jedoch fährt weiter, mitten durch eine Landschaft des Zerfalls und des gleichzeitigen modernistischen Wiederaufbaus: als Relikt einer „Grenzenlosigkeit“. (ZDF). KARL H. KARST

FA2

30.1.1982