

Jugend ohne Film



N° 01

AUTOBAHN



Inhalt:

Editorial	
– Jugend ohne Film	2
Geradeaus in die Weite	
– Patrick Holzapfel	3
Von Norden nach Süden	
– Ronny Günl	11
Von Highways und Landschaften	
– Sebastian Bobik	17
Schichten, Orte, Straßen	
– Gespräch: Juliane Henrich & Ronny Günl	21
Radionotizen	
– Patrick Holzapfel	26
Abgesegelt	
– Gespräch: Martin Kottek & David Perrin	28
Autobahn-Blicke	
– David Perrin	35

Notizen zu:

Convoy, Sam Peckinpah	10
Wanda, Barbara Loden	33
Heat, Michael Mann	34
Two-Lane Blacktop, Monte Hellman	47
Silver City Revisited, Wim Wenders	48

Das ist ein Test. Sie halten ein Magazin in den Händen. Es befasst sich mit der Welt und einigen Filmen, die in ihr Leben. Um es zu lesen, brauchen Sie Licht und Augen und vielleicht ein bisschen Verstand. Zur praktischen Handhabung, sei das Umblättern empfohlen. Dazu kann man das Heft in beiden Händen halten oder auf einen Tisch oder andere geeignete oder ungeeignete Unterlagen legen. Zur Genusssteigerung, sei Ihnen das Riechen am Papier nahegelegt. Das Magazin ist so konzipiert, dass Sie bestenfalls der von uns angebotenen Reihenfolge der Texte folgen. Sie können aber auch in der Mitte beginnen, niemand wird es merken, wir verfolgen nicht ihre Klicks oder Vorlieben. Sie können das Lesen jederzeit unterbrechen. Hilfsmittel wie Lesezeichen sind dienlich, man kann das Exemplar aber auch aufgeschlagen hinlegen oder sich einfach merken, wo man unterbrochen hat.

Die Maschine, mit der das Heft in die Welt kam, bezeichnet man als Drucker. In diesem Fall ein besonders nachhaltiges Exemplar, das sich Risograph nennt. Sie finden auf den folgenden Seiten keine Werbung, keine Kooperationen, keine Hochglanzbilder, keine Urteile, keine Bewertun-

gen, keinen Informationsservice, kein Verbiegen vor Irgendwas oder Irgendwem, keine hektisch runtergeschriebenen Gastbeiträge altherwürdiger Koryphäen der cinephilen Welt und des Filmjournalismus. Sie finden hier gar keinen Journalismus, das heißt keine hilflosen Reaktionen und Aktualitätsbekundungen und schon gar keinen Diskurs, der den Filmen angedichtet wird. Auch werden Sie keine vorgegebene politische Agenda finden und keinen Satz, der aufgrund fehlenden Platzes gekürzt werden musste.

Sie werden sich fragen, was Sie denn stattdessen finden. Hier beginnt der eigentliche Test. Sie müssen lesen. Wir haben versucht, das Heft so zu gestalten, dass sich Ihre dafür notwendige Zeit und Arbeit lohnt.

VOR UNS LIEGT EIN
WEITES TAL
DIE SONNE SCHEINT
MIT GLITZERSTRAHL

Geradeaus in die Weite

It's just a place. A place can be crossed.

(Gregory Peck als »Stretch« Dawson in **Yellow Sky** von William A. Wellman)

①

Jenen, die dazu neigen, sich im Wald zu verirren, rät man oft: Geh einfach immer geradeaus in eine Richtung. Irgendwann muss der Wald enden. Das mag stimmen. Was aber auch stimmt: Wenn man immer weiter geradeaus geht, wird man irgendwann im Kreis gegangen sein und wieder im Wald landen. Und dabei ist noch nicht einmal die Rede von all dem, was aus dem Weg geräumt (geschlagen, getreten, gerupft) werden muss, um überhaupt annähernd immerzu geradeaus gehen (fahren, fliegen) zu können. Es soll nur keiner sagen, dass das mit den möglichst geraden Linien zwischen zwei Punkten ein reines Gedankenkonstrukt wäre. Wir finden es überall, es unterliegt den Prinzipien der Vereinfachung, Bequemlichkeit und Beschleunigung.

Das Kino, so wie wir es kennengelernt haben, ist eine Kunst des Geradeaus. Das soll heißen: man blickt geradeaus, ein Film läuft geradeaus (vorwärts oder selten rückwärts, aber nie um die Ecke oder schief), das Licht fällt nicht in Kurven auf die Leinwand und wenn doch, ist das äußerst unangenehm. Das ganze Dispositiv basiert auf einem Geradeaus, einem möglichst einfachen, effektiven Sehen. Das gilt auch für die Kamera und deren Verhältnis zur Wirklichkeit, wobei die, die sie nutzen, einige Strategien entwickelt haben, um dem Diktat des Geradeaus zu entkommen: Spiegelungen, die Sicht versperrende Objekte, Fahrten, Drehungen, gebrochene Bilder, keine Bilder, Dolby Surround, allerhand Dimensionen. Aber am Ende kommen die meisten dann doch wieder auf das Geradeaus zurück, nennen wir es Bodenhaftung

oder Realismus oder Biederkeit oder ersuchte Klarheit. Um etwas zu erkennen, erkennen zu lassen, bietet sich das Geradeaus an. Es ist eine Form der Eindeutigkeit, der Kommunikation.

Heißt das jetzt also, dass das Kino ein Medium der Vereinfachung, Bequemlichkeit und Beschleunigung ist? Ganz so einfach ist das nicht, schließlich wäre diese Kunstform sonst nicht an den Rand der gesellschaftlichen Wahrnehmung gedrängt. Vielmehr lässt sich doch sagen, dass das Kino, obwohl ihm diese Prinzipien des Geradeaus zugrunde liegen, inzwischen nicht mehr in der Lage ist, die geradesten Linien zu zeichnen. Es ist zu langsam, zu unbequem und zu komplex. Leider bemüht es sich vielerorts immer noch darum, sein eigenes Schiefsein zu leugnen. Die Kinokultur heute hat sich in großen Teilen vor ihrem Gegenstand entfremdet. Man liefert die Filme nach Hause (leugnen), reduziert die Plots zu klaren Botschaften (leugnen), man fokussiert sich überhaupt auf Plots (leugnen), misst sich mit den Sozialen Medien (leugnen) und behauptet eine sich ständig aktualisierende Aktualität (leugnen). Muss man nicht eigentlich für ein krummes, kurvigtes, gar keiner Richtung mehr folgendes Kino plädieren?

Das Geradeaus ist ermüdend. Wer läuft oder Rad fährt oder auch nur Stunden auf der Autobahn verbringt, weiß, dass einen das Geradeaus erdrücken und psychologisch brechen kann. Die einzigen, die das Geradeaus wirklich lieben: sengende Hitze, eisiger Wind, ruchlose Straßenplaner, Huskys, vom ständigen Kreisfahren erlöste NASCAR-Profis. Das Gerade ist berechenbar, kontrollierbar. Es ist das Medium der Schnörkellosigkeit. Es wird verlangt von jenen, die das Geld geben. Von A nach B sind es so viele Meter Film. Kalkulationen! Man erstellt Pläne und unterteilt das Geradeaus in Segmente. Das Geradeaus ist bereits seine eigene Abstraktion. Perfekt in Zahlen übersetzbare Orientierbarkeit. Oder das Geradeaus endet nicht. Dann geht man wie W. G. Sebald einmal schrieb, ohne Ziel, geradeaus immer fort. Man verläuft sich im Geradeaus.

Man kennt das von den Drifter-Figuren des Kinos, den geradeausstrolchenden Müßiggängern. Road-Movies, nennen wir sie Geradeaus-Filme, verbinden die Gerade mit der driftenden Richtung. In ihnen verschwimmen Horizont und Weite, das angebliche Ziel verblasst langsam zur Leere. In der Literatur ist das anders. Die Bewegung des Odysseus, Urahn der Drifter, ist der Zickzack. Vielleicht gibt es deshalb bis heute keinen guten Film über seine Irrfahrten. Es gibt zwei Formen des Geradeaus. Das eine führt zu etwas, kennt zwei Punkte, die durch das Geradeaus verbunden werden. Das andere führt ins Nichts. Letzteres ist die eigentliche, herrliche Form des Bewegungskinos. Dieses Geradeaus befreit das Kino aus der Geradlinigkeit. Dieses Geradeaus ist mit Kurven vergleichbar.

Gehen nicht bereits in **La Sortie de l'Usine Lumière à Lyon** von Louis Lumière sämtliche Arbeiter in Kurven oder quer durcheinander? Sie gehen so, um dem maschinellen Blick ihres Arbeitgebers zu entkommen. Sicher nicht selbstbestimmt, aber zumindest kurz frei, frei für die Dauer der Aufnahme. Sie sollen erscheinen und wieder verschwinden. Es wäre zu viel und schlichtweg gelogen, hier von einer Auflehnung gegen das Geradeaus zu sprechen, ganz im Gegenteil sind diese frühen Filme ja bereits wirtschaftliche Unternehmungen, aber Lumière hat mehr von den Wirkweisen des Kinos verstanden, als die Geradeaus-Fetischisten heute. Er wusste, dass die Kurven, das Bremsen, die Unterbrechungen dem Medium entsprechen. Man muss sich nur seine Filme ansehen. Die Arbeiter verlassen die Fabrik und betreten sie nicht. Sie verlassen das Bild, nachdem sie es betreten. Frei ist, wer auf einer Gerade in Kurven geht. Das könnte das Kino sein.

Kindern bringt man bei, geradeaus zu gehen. Es ziert sich nicht, in Kurven zu laufen. Man hat sich der Mäßigung und Zielstrebigkeit zu verschreiben. Jacques Tati, der wie kaum ein anderer die Bewegungsrichtungen der Menschen erforscht hat, sagte einmal: »Wenn Menschen sich nicht kennen, folgen sie rechten Winkeln. Wenn sie sich nah sind, gehen sie in Kurven.« Ein Kino, das den Menschen nah sein möchte, kann gleichfalls nicht in rechten Winkeln gehen.

②

Das größte Genre des Geradeaus ist das US-amerikanischste, der Western. Es gibt eigentlich nur gerade oder in die Gerade gerichtete Bewegungen im Western:

- a: der Pistolenschuss landet stets dort, wohin der Lauf zielt. A ist der Lauf und B das Ziel und A und B verbinden sich ganz gerade. Sobald man um die Ecke schießen kann (Sci-Fi) oder es zu Schüssen kommt, die von Gegenständen abprallen, um kreuz und quer durch die Luft zu sausen (Komödie) verlässt man das Genre. Das Prinzip des Schusses entspricht dem der Kamera. Man denkt an Peter Tscherkasskys Film **Shot / Countershot** und weiß, dass nur in zwei Richtungen geschossen werden kann. Auf den Anderen oder ins eigene Herz.
- b: die Straßen durch die Westernstädte sind stets gerade. Sie führen vom Anfang zum Ende des Ortes oder vom Ende zum Anfang. Es gibt Ecken, aber keine Kurven. Es ist unmöglich, sich in einer solchen Westernstadt zu verlaufen. Wenn alles geradeaus verläuft, kann man nur: gehen, reiten, laufen, warten, schauen, kriechen, springen. Man kann sich nur in der Wüste verlaufen, weil das Geradeaus dort seine Richtung verliert, weil es

- so weit geradeaus geht, dass man meint, im Kreis zu gehen.
- c: der Horizont, die Weite, die Ferne, der ganze Westen liegt immer vor oder hinter den Figuren. Er kann nicht neben ihnen oder versetzt von ihnen existieren, weil sonst die Charaktere und ihr ganzer Sinn verlorengehen. Würde John Wayne am Ende von John Fords **The Searchers** um die Ecke gehen, wäre da kein Gefühl. Auch eine Fata Morgana entspringt dem Horror des Geradeaus. Eine Kurve gäbe tatsächliche Hoffnung, eine Gerade muss sie illusorisch herstellen. An der Ferne entzündet sich das Begehren der Western. Die Ferne ist nur im Geradeaus zu erahnen.
 - d: Pferde lassen sich am schönsten filmen, wenn sie geradeaus reiten. Dasselbe gilt für wehenden Sand oder aus dem Boden gerissene Büsche. Wann immer wer in Kurven reitet in einem Western, nähert er sich dem Tod. Ein Schwenk raubt der Weite ihre Unendlichkeit.
 - e: die Rinder von A nach B zu bringen, wie man das zum Beispiel in **Red River** von Howard Hawks sehen kann, ist bestenfalls auch eine Sache des Geradeaus. Je mehr Hindernisse und Kurven sich in den Weg stellen desto weniger rentabel ist das Unterfangen (Verluste, Krankheiten, Zeit, alles kostet Geld). Da überrascht weder, dass eine der Hauptverkehrsadern der Staaten, die U.S. Route 81 just entlang des in **Red River** aufgenommenen Chisholm Trail verläuft noch dass diese Strecke fast kerzengerade entlang des sechsten Meridians von North Dakota bis Texas führt.
 - f: Die einzige noch nicht genannte Fortbewegungsmethode im Western ist der Zug. Beim Schienenbau sind die Krümmungen oftmals limitiert. Der Zug fährt am besten gerade. Diese Geradeaus-Maschine verdrängt den Cowboy. Der Western erzählt wie alles im US-amerikanischen Kino den gleichen Mythos. Er handelt von einer absoluten Hingabe an eine Idee, die in den Abgrund führt. Hier also ein Prinzip, das alles dem Geradeaus unterordnet, um im Geradeaus sein Ende zu finden. Wer immer geradeaus geht, wird auch in jedes Loch fallen, das sich auf dem Weg auftut.

Nun ist es so, das ist wahrlich keine außergewöhnliche Erkenntnis, dass sich das Geradeaus ganz vortrefflich mit politischen Gesinnungen, zynischen Systemen und anderen gesellschaftlichen Phänomenen gleichsetzen lässt. Das gilt für die USA wie für andere Länder auch. Geradeaus heißt hier auch ignorant, dominant, selbstbezogen, respektlos, profitorientiert, vernichtend. Geradeaus heißt alles plattmachen, was sich in den Weg stellt und das Achievement nennen oder sogar Traum.

Es ist schwer, in den Helden des Geradeauskinos von Gestern nicht die Faschisten oder zumindest Reaktionäre von heute zu erkennen. Diese weißen Siedler, die den Boden, der ihnen nicht gehört, für sich beanspruchen. Gerechtigkeitsfanatische Männer, die ihre liebenden (oder zu lieben habende) Frauen in die Küche sperren, während sie diejenigen abknallen, die vor ihnen da waren. Prinzipienreiter, deren Ethik nicht viel weiter geht, als das Recht der Stärkeren. Aber ist es so einfach? Alexandre Astruc hat den Widerspruch in seinem 1970 erschienenem Text »Le Shérif: Alexandre Astruc fait rendre justice à Howard Hawks« virtuos in Worte gekleidet. **Rio Bravo** wäre die reaktionäre, quasi faschistische Antwort auf **High Noon** und trotzdem der bessere Film. John Wayne ist der Geradeaus-Mann und Gary Cooper kann kaum mehr geradeaus gehen. Dean Martin, der in **Rio Bravo** nicht mehr geradeaus gehen kann, wird von Wayne beschützt. Es ist eigentlich ganz einfach. Die Größe dieses Kinostils definiert sich, nicht nur laut Astruc, über seine Fähigkeit, die Dinge im Geraden zu halten, zurück auf die Gerade zu führen. Was **Rio Bravo** vermag, so Astruc, ist ein Gefühl auszulösen, dass dem Stolz ein Mann zu sein, am nächsten kommt. Nicht umsonst spricht man von straight men. Die Aufrichtigkeit ist das zum Charakter gewordene Geradeaus. Lasst uns nicht vergessen, dass auch der erigierte Penis gerade steht. Zumindest theoretisch. **High Noon** kann da nur noch abwinken.

Diese Liebe zu Howard Hawks und John Ford und ähnlichen Filmemachern hat Konjunktur bei jenen, die in den 1960er und 70er Jahren für das Kino sozialisiert wurden. Sie sind bis heute Säulenheilige all jener, die dem Kino attestieren, nicht mehr Kino zu sein. Es stimmt schon, ab und an taucht wer auf und verdammt all diese Filmemacher und ihr Weltbild, aber dann liest man drei Zeilen und weiß, dass diese Verdammung nicht auf den Filmen basiert.

Bei jenen, die den Western einst in den Himmel schrieben, hat sich eine ganze Sprache an diesem Kino entzündet. Die verknappte, staubtrockene, faktische Sprache. Man denkt an Hemmingway oder Faulkner, man hat oder hat nicht und mehr gibt es nicht zu sagen. Es ist eine geradlinige Sprache. Aus heutiger Sicht wirkt diese Sprache, die danach trachtet dieses Kino und seine Helden zu erheben, verfehlt oder zumindest angestaubt. Liest man deutschsprachige Kinodenker wie Hartmut Bitomsky oder Hans Hurch und wie sie etwa über Ford schreiben, wundert man sich. Woher dieser Sinn für das Cowboygetue? Warum diese Wüstenpoesie, diese Oden auf eine Welt, die der Idealvorstellung Donald Trumps nicht allzu fern stehen dürfte? Warum dieses Gewicht auf einer Szene, in der jemand mit dem Colt herumfuchelt? Der Grund liegt in den Filmen selbst und im kleinen Unterschied zwischen Geradeaus und geradeaus.

Was sich verändert hat, sind nicht die Filme, sondern der mögliche Glaube an die Versprechen der Vereinigten Staaten. Gerade in Deutschland diente die

USA einst als Gegengewicht zum Nazismus. Jazz und Lockerheit, Demokratie und Kino. Die behauptete Freiheit, die Sehnsucht nach der Weite, das Pioniermärchen, all das hat sich inzwischen nicht nur aufgelöst, es hat sich vollends pervertiert. Das war spätestens mit New Hollywood auch im Kino klar, aber seither hat sich eben auch das Kino pervertiert. Und das ist der große Unterschied. Wenn man heute von den USA als Traum spricht, macht man sich fast lächerlich. Wenn die USA ihre Freiheit patriotisch beweint, schämt man sich fremd.

Das Geradeaus-Kino von Ford, Hawks oder meinetwegen auch Peckinpah hat nicht nur eine Welt kommentiert, bebildert, bewohnt, es hat eine neue, bessere Welt behauptet, selbst wenn diese in den Filmen und vor allem jenseits von ihnen bereits verloren war. Irgendwo schwirrte da noch eine Utopie auf den Filmstreifen umher. Das Kino war eigentlich dafür da, die USA ethisch zu retten. Denn selbst wenn alles zu Grunde ging, war da noch ein Film, der das Zugrundegehen zeigen konnte. Ein Film, der die Widersprüche zulassen konnte. Ein Film, der nicht dafür gebaut war, zu beschönigen, sondern zu zeigen. In **The Man Who Shot Liberty Valance** beispielsweise blickt Ford hinter das Lügengebilde des Westens, er legt es brach und gerade weil er das tut, rettet er sich und seinen Figuren ein Fünkchen Würde. Und weil das Kino dann noch etwas bedeutet hat, haben viele die Filme, die sie gesehen haben, mit den Staaten gleichgesetzt. Und spätestens hier haben sich Schluchten geöffnet, weil alles so weiß war und so gewaltvoll gerechtigkeitliebend. Im Kino konnte man das sehen und den Abgrund spüren (bei Boetticher, Ford oder Wise), aber sobald man die Filme oder die Welt nicht mehr sieht (und dahin führt das Diktat des Geradeaus), wird es problematisch.

Heute besteht ein Großteil der US-amerikanischen Produktionen, nennen wir sie geradeaus-Filme, aus den Prinzipien, die dieses Land zerstört haben. Sie sind marktorientierte, abtötende, beschönigende, leugnende Produkte, die glauben, dass sie die Welt verbessern können. Sie bauen einen möglichst geraden Weg zwischen Film und Diskurs. Dazwischen wächst nichts mehr.

③

Was hat es auf sich mit dieser Hinwendung an das US-amerikanische Gefühl? Denn obwohl sich Hollywood seit gefühlt zwei Jahrzehnten in einer Krise befindet, orientiert man sich hierzulande doch an dem, was an US-Kulturexport den Markt überschwemmt. Man verachtet die Dominanz, aber gibt sich ihr hin. Ist das schlicht stumpfsinniges Folgen des am lautest schreienden Angebots? Oder gibt es da immer noch ein größeres Verständnis der universellen Bewegungen, des Geradeaus als ewiglebender Zeitgeist, als Marker des Jetzt und der Zukunft? Fühlen uns die

Exporte aus den Staaten noch immer auf den Zahn? Oder aber haben diese Produkte am besten verstanden, was die drei Prinzipien des Geradeaus sind: Bequemlichkeit, Einfachheit, Beschleunigung? Zumindest setzen sie diese in Perfektion um. Widerstand ist zwecklos. Die Quantität macht die Wichtigkeit. Die Ford-Exegeten werden heute von jenen Steven Spielbergs (bereits Nostalgiker), Kanye Wests oder Taylor Swifts abgelöst. Die Hollywoodblockbuster, die US-amerikanischen Serien, sie dominieren nach wie vor alles. Sie arbeiten mit einer Nostalgie, die ständig gerade Linien im Leben der Fiktion behauptet. Wiederkehr und endlose Wiederholung sind aber eigentlich Kreisbewegungen. Der Kreis ist das vollendete Geradeaus. Es endet nie und muss doch nicht ins Unbekannte vordringen.

Man kann also festhalten: Es gibt ein Kino des Geradeaus und ein Kino des geradeaus. Ersteres dringt vor in ein Unbekanntes, Ewiges, Verlorenes. Letzteres nutzt die Ursachen und Symptome der geradlinigen Bewegung und erhebt sie zum Produktionsprinzip.

④

Was also bleibt, um aus diesem Diktat auszubrechen? Man kann sich verweigern, weiter zu gehen. Man bleibt stehen und wird ein Bartleby-Kinoverweigerer. Dann aber sieht man gar nichts mehr, auch keine guten Filme. Man könnte sich auch für das interessieren, was links und rechts des Geradeaus neben den Wegen aufleuchtet. So wird man früher oder später beginnen, in Kurven zu gehen, um schließlich komplett vom Weg abzukommen. Dann aber überlässt man jenen die dominanten Straßen, die diese weiter in den Abgrund führen. Man könnte auch zurückgehen. Aber auch dann könnte es passieren, dass die Straße vor einem so tief in den Abgrund führt, dass ihre ganze Geschichte hinter sich zusammenbricht. Nur einfach weitergehen, geht sicher nicht. Man kann nämlich gar nicht schnell und bequem und vereinfacht zugleich sein. Zwei dieser Eigenschaften schließen die Dritte stets aus. Ein Vorschlag wäre, in alle Richtungen zugleich zu gehen. Eine neue Richtung erfinden. Dort ansetzen, wo das Territorium noch nicht besetzt ist von irgendeiner Richtung. So wie in den Western eben. Man durchquert die Wüste und gründet eine Stadt.

Patrick Holzapfel

Notiz zu Convoy von Sam Peckinpah

In einem Kurztext zu einem Film von Sidney Lumet schreibt Harun Farocki: »Dieser Film hat ein anderes Tempo als alle anderen Filme dieser zwei Wochen: er ist langsam, aber nur, weil der Weg so breit ist. Ein amerikanischer Lastwagen, der auf der leeren Autobahn durch eine leere Landschaft dahinfährt und große Strecken zurücklegt.« Nun lässt sich dasselbe über Sam Peckinpahs Film nicht sagen. Im Gegenteil, hier wird jene Langsamkeit durch eine furiose Schnelle ersetzt; die rasenden, raumverdrängenden Lastwagen, die die Landschaft des US-amerikanischen Südwestens bis zum Platzen ausdehnen, lassen die Autobahn als kaum noch zu erkennenden

Rand-Schauplatz erscheinen. Die gegen die Obrigkeit der Straßen rebellierende Lastwagenfahrer, mit Kris Kristofferson als Anführer, sind Stellvertreter für die Wagen selbst; nicht sie dominieren die Autobahn, sondern das Metallzeug, in dem sie leben. Gegen Ende ein Bild, in dem zehn oder zwölf LKWs (ein kleiner Bruchteil des Konvois) die ganze Bandbreite der Autobahn füllen. Und dabei ist es schön zu sehen, wie sie unter dem freien Himmel dastehen, als unverfrorene Machtobjekte, und für diesen einen Moment entsteht eine Stille im Raum, nach der man sich die ganze Zeit gesehnt hat.

David Perrin

Von Norden nach Süden

Über Route One / USA
von Robert Kramer

Wie kaum einen anderen Film Robert Kramers umgibt **Route One / USA** seit seiner ersten, und von da an nur seltenen Vorführung, ein Mythos, welcher der titelgebenden Straße um wenig nachsteht. Worin dieser besteht, lässt sich aber wahrscheinlich nur unzureichend vor dem Fernseher oder Bildschirm nachvollziehen, sondern macht eine Leinwand von Nöten, die die unermessliche Größe des Films auffängt. Größe nicht im erhabenen Sinne. Eher die Empfindsamkeit als ausladende Geste, die den feinen Schattierungen der Umwelt in sämtlichen Ritzen nachsinnt, während sie vor den Augen davonfliegt. So sehr der Film versucht, mit klarem Blick auf die Welt zu schauen, birgt er im selben Moment ein Geheimnis. Es lässt sich wohl nur mit derselben Sensibilität enthüllen, welche die Bilder hervorbringt. Vielleicht ist diese sinnliche Resonanz allein dem Kino vorbehalten. Immer wieder erinnert Robert Kramers Film **Route One / USA** so an das ambivalente Verhältnis zwischen dem Kino und der Welt, die es umgibt.

Entlang der U.S. Route One beschreibt der filmische Trip die Heimkehr eines Arztes nach langer Zeit in der Ferne. Er nennt sich Doc, gespielt wird er von Paul Isaac. Es handelt sich dabei um Robert Kramers Alter-Ego. Vom Boot aus betritt Doc das Festland im Hafen von New York City. Er bereist den Highway zuerst gen Norden dann nach Süden. Während die eine Odyssee mit dem Erreichen des Ufers

an ihr Ende gelangt, beginnt die des Filmes erst hier. Im Mäander der Everglades im südlichen Florida wird sie an ein Ziel kommen. Die Entschlossenheit des Anfangs dieser Geschichte, festgemacht mittels Ankerwurf, verliert sich zunehmend in der Suche nach einem Zuhause, die bestimmt wird durch die überfließenden Eindrücke eines Landes, das sich in der Zeit der Abwesenheit verändert hat und stetig wandelt. Im Laufe seiner Geschichte und von Ort zu Ort. Immer entlang der Straße, als wäre sie die einzige ungebrochene Beständigkeit. Über sie donnert der nervöse Verkehr hinweg: PKWs, einst Wohlstandstraum der Mittelklasse, gleichsam die Gütertransporte, die unaufhörlich zwischen Destinationen mit bekanntem oder unbekanntem Namen der Zeit hinterherrasen.

Nur am Rande nimmt Kramers Film davon Notiz, wie ein tief liegendes Vibrieren, das erst vernehmbar wird, wenn alles andere innehält. In dieser Weise erzählt der Film nicht nur die Geschichte des Protagonisten Doc, sondern verstreut über viele Episoden die Geschichte der Landschaft, in der die Menschen wohnhaft geworden sind. Docs Blick als fiktiver Arzt und der des Filmmachers Robert Kramer fließen dabei ineinander. Sie interessieren sich für die Verhältnisse der Menschen entlang dieser Straße an der Ostküste der Vereinigten Staaten. Die Reise nimmt immer wieder Umwege in Kauf. Im Gegensatz zu anderen Filmreisen dieser Art, die über die Straße – die Hauptschlagader der USA – versuchen, zum vermeintlichen Wesen dieses Landes vorzustoßen, beschäftigt sich **Route One / USA** in erster Linie mit dem Dunst der eigenen Vorstellungen. Die ausschweifende Poesie des Films besteht so gerade in der Konfrontation zweier Bilder desselben Ortes. Eines der Gedanken und eines der Realität.

SOG DER STRASSE

Auch wenn der Highway mit seinem Namen und seinem Verlauf dem Film Struktur verleiht, ist sein Äußeres kaum festzumachen. Stattdessen treten die immergleichen Bilder auf: Die Kamera filmt in Fahrtrichtung durch die Frontscheibe eines Fahrzeugs, das meist unsichtbar bleibt. Weder für reflektierende Blechteile im Sonnenlicht, rotierende Radkappen oder das mit Essensresten zugemüllte Armaturenbrett interessiert sich der Film. Mit langer Brennweite gedreht, schwebt die Kamera über den Asphalt hinweg. Die kurvenreiche Streckenführung ist schwer einzusehen, dafür rückt das ferne Ziel in die Nähe. Höhenunterschiede, die beim Fahren langer Strecken nicht wahrgenommen werden, formen sich zu Wellen eines offenen Meeres. Am Straßenrand wechselt sich das herbstliche Laub mit einem Wald riesiger Werbetafeln, Tempolimitschildern, Parkplätzen oder betonierten Brückenpfeilern ab. Städte

sind nur an den Häuserdächern und herausragenden Wassertürmen zu erkennen. Bei der Überfahrt des berühmten Pulanski Skyway schwenkt die Kamera für einen kurzen, fast wehmütigen Moment, von der starren Fixierung ab und verliert sich in der untergehenden Sonne. Vom Fluss aufsteigender Dunst verhüllt die Konturen industrieller Anlagen oder spiegelglatter Bürokomplexfassaden.

Das Auto folgt einer Ausfahrt, die Bilder haben Mühe, sich Orientierung zu verschaffen. Vorbei ziehen verrostete Eisenstützkonstruktionen, die dem fragilen Kreuzungsbauwerk eine abstrakte, skelettartige Figur verleihen. Die tiefstehende Sonne zeichnet kantige Schatten über die Fahrbahn. Bilder wie diese scheinen vertraut. Schon das US-amerikanische, urbane Kino der 1950er Jahre war fasziniert von städtebaulichen Ingenieursleistungen. Das Kino hat in dieser Hinsicht seinen Beitrag zur symbolischen Aufladung des Stahls als Metapher für den gesellschaftlichen Wandel geleistet. Kein New-York-Film wäre vorstellbar ohne die obligatorische Broadway-Durchfahrt unterhalb der gerippten Subway-Überführung in Brooklyn. Der ikonische Schattenwurf liegt jenseits eines einzelnen Films und verbürgt ein ganzes Weltbild, das sich auf der Leinwand exzentrisch stilisiert.

Einige Szenen später versucht Kramers Film, einen anderen Blick zu finden. Eingefangen zwischen Bildern, die das ausgestellte, urzeitliche Skelett eines Dinosauriers zeigen und in der herbstlichen Stadt flanierend einem Bürgerkriegsdenkmal begegnen, betten sich Abrissarbeiten ein. Aufgebrochene Asphaltchollen türmen sich in der Schaufel eines Bulldozers, während der Staub von den Schutthalden um die archaisch wirkenden Säulen im Wind aufzieht. Die Straße fügt sich durch ihre Konstruktion in das Leben ein. Umringte Wohnblocks, die schon bessere Tage gesehen haben, lassen den Wandel der Zeit erkennen, der auch an der Straße arbeitet. Die Straße befindet sich mit dem Wachsen der Städte in einer ständigen, zwangsläufigen Umgestaltung. Zwar sind die Veränderungen bei vorübergehender Beobachtung kaum wahrzunehmen, so geben sie dennoch den grundlegenden, alltäglichen Takt dieser Entwicklung vor.

Erst ein langer Panoramenschwenk, beginnend bei den Dächern eines Arbeiterwohnbezirks, über einen Autobahnzubringer hinweg, bis hin zur achtspurigen Verkehrsader, macht diesen Zusammenhang fassbar. In diesem Fall handelt sich um die Stadt Bridgeport Connecticut, die gerade Anfang des 20. Jahrhunderts durch ihre Metallwerke zu Reichtum gelangte, aufgrund eines Waffenauftrags des russischen Zars zur Bekämpfung der Revolution. Über das Bild spricht der Vorstand eines industriellen Familienunternehmens. Er erörtert die Voraussetzungen des sozialen Zusammenlebens und informiert staatsmännisch über neue Bauprojekte sowie die getätigten Investitionen. Untrennbar davon bleibt die Straße im Hintergrund sichtbar. Zurück in der Stadt stellt sich die Architektur der Straße erneut in den Mittel-

punkt. Aber statt die Monumentalität zu glorifizieren, suchen die Bilder, aufgelöst in Montagen von fragmenthaften Schwenks und Detailaufnahmen, nach etwas Unbestimmbar. Sanft, als rolle man über einen Hügel, deutet sich in der Mitte des Films eine neue Richtung an. Markant weist ein Schild am Straßenrand die beiden Himmelsrichtungen, Norden und Süden, der Route One aus. Das einfallende, rötlich wärmende Sonnenlicht und dessen weicher Schatten verbreiten nun mehr eine gewisse Milde. Mit dem Weg in den Sunstate Florida sehnt sich Doc immer mehr nach einem Ort der Ruhe. So verliert sich der Blick auf die Straße zunehmend, doch gleichzeitig nimmt sich der Film dem Formprinzip der Straße an.

MENSCHEN AM RAND

Mit jeder Szene findet sich der Protagonist Doc, begleitet von Robert Kramers Team, in einem neuen Umfeld wieder. Immer wieder tauchen lokale Fernseheteams auf. Mit ungehaltener Aufmerksamkeit beobachtet Kramers Kamera losgelöst von tradierten Bildmustern das Geschehen am Straßenrand. Darunter Arbeitsabläufe, Rituale, kleine Gesten oder einfach das Naturschauspiel einer Landschaft, die sich verändert. Die erzählerischen Brücken, die sich dabei bilden, verstehen sich eher als spontane Einfälle, als dass sie versuchen, einen großen Bogen zu spannen. Bei aller Beiläufigkeit bewahren sie eine enorme Zugkraft. Wie ein schlankes Segeltuch richten sie sich auf und lassen ihre ganze Oberfläche von auftretenden Böen anströmen. Die Montage stellt Bilderreihen auf, in denen die einzelnen Motive nahezu vorbeifliegen. Trotz der Länge des Films entwickelt er so ein rastloses Momentum. Der Bildrhythmus will dabei weder die zusammenhängende Gesamtbewegung ausbremsen noch Sprünge provozieren. Motorisch, leichtgängig laufen die Bilder dahin und gewinnen eine solche Präsenz, die leicht ihren Ausgangspunkt vergessen lässt.

Über diese kleinen Strukturen gelingt **Route One / USA** eine unaufdringliche Annäherung an die Menschen. Sie geben einen unbekümmerten Einblick in ihre eigenen Lebensumstände. Alltägliche Probleme stehen parallel zu großen Fragen. Diffus bleibt allerdings, wer die zahllosen Gespräche überhaupt führt. Oft wirkt es so, als wäre Doc nur stellvertretend für Robert Kramer anwesend, der hinter der Kamera bleibt. Ohne die Gesprächspartner vorzustellen oder ihnen eine besondere Rolle für die Handlung zuzuordnen, beginnen sie einfach zu sprechen. Mit behutsamen Abstand vertiefen sich die miniaturnhaften Porträts immer weiter in die persönlichen Erzählungen. Es entsteht eine unüberblickbare Sammlung individueller Geschichten und Schicksale, denen der Film mit unvoreingenommenem Interesse nachgeht. Meist mit einem zögerlichen Zoom schleicht sich die Kamera an die Ge-

sichter in Großaufnahmen heran. Währenddessen haben sich die ausgewählten Personen schon im Fluss des Erzählens selbst vergessen. Ihr Blick weicht aus und fixiert sich sentimental auf einen vertrauten Gegenstand. Dabei stellt sich die Frage, was all die Menschen über diese weiten Distanzen oder sozialen Grenzen überhaupt verbinden soll? Man könnte denken, jede Person gehe lediglich ihren eigenen Möglichkeiten oder Wünschen nach.

Abseits der räumlichen Trennung zeigt **Route One / USA** auf seine ganz eigene Weise, dass sich der Holzarbeiter aus Maine und die Büroangestellte aus Florida näherstehen, als eine 24-stündige Autofahrt entlang des Highways vermuten ließe. Robert Kramers Arbeit vermittelt vielmehr den Eindruck, die Menschen stünden in einem zusammenhängendem Beziehungsgeflecht. Jede Erzählung führt nur zur nächsten. Die Stimmen, gefärbt vom regionalen und sozialen Slang, sind schon zu hören, bevor die Person zu sehen ist. Anschließend ebbt der Ton ab, während die Kamera der Landschaft folgt, als wolle der Film den nachhängenden Gedanken noch Raum geben. Doch jeder Zwischenhalt dauert nur einen Augenblick. Die einzelnen Stimmen verschwimmen. Es wirkt so fast, als ob Kramer der US-amerikanischen Gesellschaft in ihrer Abstraktion ein Bild abgewinnen und eine gemeinsame Stimme geben wolle. Und es stimmt vielleicht – die soziale Frage drängt sich unweigerlich auf. Dennoch beschwört der Film weder den gesellschaftlichen Zusammenhalt noch verfolgt er das Interesse diesen herzustellen. Wie einzelne Versatzstücke stehen die Szenen einander gegenüber. Der Film folgt dabei sowohl einem architektonischen Prinzip, wie er sich gleichermaßen als unendlicher Erlebnisstrom – fast ozeanisch – ausgibt. Dem Mauerwerk fehlen die Fugen und trotzdem steht es, provisorisch.

Zeitweise geht Doc im Film wieder seiner Arbeit als Arzt nach, dabei trifft er auf Menschen in unterschiedlichsten Lebenslagen und hört ihnen aufmerksam zu. Spät am Abend, sichtlich erschöpft, sinniert er über seine Wahrnehmungen und reflektiert seine Aufgabe. Das fühlt sich manchmal larmoyant an, gibt dem Film aber eine Dimension, die sich die unversöhnliche Beziehung von Erzählung und Wirklichkeit vergegenwärtigt. Der Film ist sich im Klaren um seine gesellschaftliche Rolle. Im selben Moment bedeutet er alles und nichts. Wie auf einer langen Reise, über die sich zunehmend in Nebel gehüllte Müdigkeit legt, ringen Exzess und Nüchternheit miteinander. Aus diesem zuweilen selbstvergessenem Zwiespalt, formt sich die melancholische Sprache von **Route One / USA**. Vielleicht liegt darin eine wesentliche Gemeinsamkeit von Reisen und dem Kino: Alles zurücklassen! Nur mit dem Notwendigsten ausgestattet, von einer rücksichtslosen Empfindsamkeit angetrieben, wird jede Begegnung, jedes Detail, jedes gesprochene Wort selten und wertvoll. Dennoch reicht nichts davon aus. Egal wie lang eine Erzählung andauert, sie bleibt unvollständig.

BLICK ZURÜCK

Sucht man auf einer Straßenkarte der Vereinigten Staaten nach der Route One, fällt erst auf, dass sie trotz ihres prominent klingenden Namens, kaum zu finden ist. Gebaut in den 1920er Jahren, ist sie längst von den Interstate Highway System überholt worden. Dwight D. Eisenhower hatte dieses moderne Streckensystem nach dem Vorbild der deutschen Reichsautobahn mit dem Federal Aid Highway Act 1956 errichten lassen. So scheint die Reise entlang der U.S. Route One alles andere als zeitgemäß – geradezu nostalgisch. Und darüberhinaus verliert der Name an Glanz, sobald man feststellt, dass diese Strecke nicht die einzige Route One ist. Eine weitere befindet sich an der US-amerikanischen Westküste, jeder Bundesstaat hat seine eigene, in Island kreist die Route One einmal über die gesamte Landfläche und Österreichs persönliche Route One, namentlich West Autobahn, führt von Wien bis nach Walsertal an die deutsche Grenze.

Die Zählung scheint willkürlich, ebenso Kramers Auswahl dieser Straße, wie schon Serge Daney über diesen Film in einem seiner letzten Texte bemerkte. Sie sei insofern nichts anderes als eine filmische Metapher für den Neuanfang Docs beziehungsweise Robert Kramers und Paul Mclsaacs. Wie oft in anderen Texten erwähnt, stellt der Film zum einen die Rückkehr der Figur des Docs dar, der bereits in Kramers und Mclsaacs früherer Zusammenarbeit **Doc's Kingdom** als Arzt in Portugal auftrat. Andererseits versteht sich die Rückkehr auch als autobiografisch für Kramer selbst, der in den 1970er Jahren nach Paris zog, wo seine Filme im Gegensatz zu den USA größere Anerkennung fanden. Bewusst bleibt in **Route One/USA** das Verhältnis Kramers zur Landschaft, seiner vergangenen Heimat, vage. Einzig die wiederkehrenden Denkmal-Motive lassen durchscheinen, dass Kramers Film immer auch versucht, das unausgesprochene Trauma ins Zentrum zu setzen. Sowohl individuell wie auch gesellschaftlich. Vor allem hier hält der unaufhaltsame Strom des Films für wenige Momente inne.

Trotz der zufällig erscheinenden Straßenbezeichnung, liegt ihr dennoch eine konkrete Logik zu Grunde. Die Weise ihrer Zählung und Abstufung hängt letztlich vom Standpunkt ab, der mehr oder weniger beliebig festgelegt wird. Aber es ändert wenig an der allgegenwärtigen Empirie der Straßen. Jede folgt für sich dem Verlauf durch eine Landschaft. Das macht sie zu Verbindungs- wie auch Trennlinien. Die Richtung, aus der Kramer selbst auf das Land blickt, bleibt unscharf, er und sein Film folgen nur einer Straße.

Ronny Günl

Von Highways und Landschaften

The United States of America
von James Benning & Bette Gordon

Die endlosen Weiten der Vereinigten Staaten dienten so vielen Filmbildern als endlos exportiertes und romantisierendes Motiv, dass sie wohl jedem vertraut erscheinen. Sie verführten über die Jahre zahlreiche Cineasten. Die Aufnahmen des Monument Valley in den Filmen John Fords sind beispielsweise ein solches Bild. Ebenfalls Teil dieses filmischen Mythos sind die Bilder aus US-amerikanischen Filmen, die uns die schier ewigen Highways zeigen, auf denen sowohl Freiheit als auch Verderben warten können. Es sind Bilder, die von jenen, die sie sahen, liebevoll reproduziert wurden (man denke an Wim Wenders): Eine Straße, die sich scheinbar immer weiter geradeaus durch Landschaften zieht. Ich frage mich, ob es diese Straße überhaupt so gibt außerhalb des Kinos. Auf ihr fahren Figuren: Einsam, nachts, immer geradeaus, immer weiter fliehend vor Verpflichtungen und Verantwortungen. Am Highway treffen sich alle: arm und reich, glücklich und traurig, anständig und kriminell. Das Leben und der Tod warten hier nebeneinander. Soweit das Klischee.

The United States of America von James Benning und Bette Gordon ist ein filmisches Dokument aus dem Jahr 1975. Der Film ist auch eine Liebeserklärung an, ein Gedicht über oder ein Popsong an die amerikanischen Highways. Er zeigt eine Reise, die seine Macher unternehmen. Bette Gordon und James Benning fahren von New York nach Los Angeles. Die Worte »SPRING 1975« erscheinen auf

der Leinwand noch bevor man das erste Bild sieht. Der ganze Film besteht nur aus einer Einstellungsgröße: Die Kamera ist auf der Rückbank platziert und blickt vorwärts durch die Windschutzscheibe. Man sieht die Silhouetten der zwei wortlosen Protagonisten, manchmal auch ihre Profilsicht, wenn sie sich kurz Blicke zuwerfen oder den Kopf beim Abbiegen zur Seite drehen. Vor ihnen ist das Fenster in die Welt. Diese Einstellung, die sich nie verändert, fängt immer neue Orte ein, während der Film in einer fast kontinuierlichen Bewegung von New York nach Los Angeles fährt.

Die eigentlich stundenlange Fahrt verdichtet der Film zu einer halben Stunde. Keine Einstellung ist länger als eine Minute (die durchschnittliche Länge der Einstellungen liegt bei ungefähr 20 Sekunden). Es wird immer von einer Einstellung zur nächsten überblendet, es gibt keine harten Schnitte. Die Blenden verstärken den Eindruck einer kontinuierlichen Bewegung entlang des Highways. Einzelne Bilder verschwimmen zum Eindruck einer Reise. Es geht mir so, als ob ich bei einer Autofahrt auf der Rückbank immer wieder kurz einschlafen und aufwachen würde. Ich erhasche nur kurze Blicke eines Ortes, bevor ich mich woanders wiederfinde. Im Zuge dieser, sich durch den Film ziehenden Überblendungen, sieht man Städte, suburbane Gegenden, verschneite Berge, doch meist die endlosen Weiten der Highways. Gerade Linien, die sich bis in den Horizont ziehen und von denen ich mir vorstelle, dass sie sich im Rückspiegel ebenso weit strecken müssen. Nur eine einzige Einstellung deutet die Möglichkeit eines Staus an. Doch das Bild blendet ab, bevor die Fahrt des Autos unterbrochen werden kann. Der Film bewegt sich fast durchgehend vorwärts, weiter und weiter durch die USA. In **The United States of America** gibt es keine Szenen, nur Bilder. Oftmals ist nicht klar, wo man sich genau befindet. Nachdem New York am Anfang des Filmes noch recht eindeutig zu erkennen ist, bleiben viele Zwischenorte auf der Reise anonym (zumindest für europäische Augen). Sie sind nur klar als »USA« identifizierbar, weil ich andere Bilder im Kino gesehen habe: Bilder, die diesen ähnlich genug sind, um sie derselben Kultur zuzuordnen. Nur ab und zu bleiben die Filmemacher stehen, um zum Beispiel bei McDonald's zu essen, oder um eine Landschaft, die aussieht wie der Grand Canyon, näher zu betrachten.

Die Kamera verweilt bei diesen kurzen Pausen im Auto, blickt auf Fassaden oder Landschaften. Das Auto ist vielleicht die eigentliche Hauptfigur des Filmes. Der Blick der Kamera ist an die Maschine gebunden, nicht an ihre Fahrer.

Lautet der Titel dieses Filmes **The United States of America**, so kann man darin auch lesen: Die Highways, das sind die Vereinigten Staaten von Amerika.

Die Bilder des Filmes gehören zu jenen, die den Mythos des Highways (und dadurch auch der USA) nacherzählen. Der Film produziert Bilder romantisierter Vereinigter Staaten, obwohl er eigentlich nur eine Reise von einer Rückbank aus zeigt. Wieso ist das der Fall, frage ich mich? Vielleicht liegt es am Filmmaterial oder

Licht? Die 16mm-Bilder zeigen wiederholt strahlende, orange Sonnenuntergänge und blaue Himmel, die nicht nur Lichtstimmungen und Farben eines bestimmten Ortes dokumentieren, sondern auch, wie dieses Licht von analogem Filmmaterial eingefangen und wiedergegeben wird. Ich denke dabei ein wenig an die oft verkauften Bilder dessen, was gerne als »Road-Trip« bezeichnet wird (wobei die Bilder dieses Filmes nicht diesen kitschigen Kommerz vertreten). Auch ein vager Begriff der »Freiheit« kommt mir in den Kopf, wobei schwer festzumachen ist, worin diese Freiheit genau besteht, wenn man sich die langen, geraden Straßen ansieht, auf denen sie scheinbar stattfindet.

Doch der Film bricht auch mit jenen Bildern, denen man die Konstruktion einer Idylle vorwerfen könnte. Er tut das vor allem über seine Tonspur, auf welcher der ständige Begleiter eines Autobahnfahrers der Zeit zu hören ist: das Radio. Es ist dieses Radio, das den Film am erkennbarsten in seiner Zeit und in seiner Wirklichkeit des Jahres 1975 verankert. Stimmen und Melodien ziehen durch den ganzen Film, es sind nur Ausschnitte zu hören. Bild und Ton blenden zugleich ab, sie scheinen synchron zu sein. Man hört Ausschnitte von Liedern, die im Radio gespielt werden: Elton John, Bob Dylan, Johnny Cash, John Lennon und vor allem »Loving You« von Minnie Riperton, welches mehrmals im Film erklingt. Es ist nicht nur Musik zu hören, sondern auch Werbung und Nachrichten. Durch das Radio bricht die Welt in den Film hinein. An verschiedenen Orten hört man verschiedene Programme: mancherorts werden im Radio Reden von religiösen »Preachers« gespielt, die ihren Zuhörern die Gnade und den Segen Gottes versprechen. Anderswo rechtfertigt ein Politiker seinen Zuspruch für einen bestimmten Gesetzesentwurf. Es wird von Morden und anderen Verbrechen berichtet. Eine Anruferin fragt, wieso man ausländische Kinder adoptiert, wenn es doch hier genug Kinder gibt, die leiden. Es wird von einem Rodeoreiter berichtet, der in einem Jahr bei über 100 Wettbewerben mitmacht. Das gesamte Spektrum der United States of America scheint sich über das Radio auszuweiten. Ich höre hier durchaus auch das Land, das mir die Filme versprochen haben, sowohl komisch-bizarrr, aber auch abgründig und paranoid. Ebenso wie das Lied »Loving You« von Minnie Riperton regelmäßig im Film wiederkehrt, taucht in den Nachrichten die Berichterstattung aus Vietnam wiederholt auf. Öfters vernimmt man das Wort »Saigon«, hört von der unvermeidbar näher rückenden Niederlage der USA.

Beim Sehen des Filmes denke ich unweigerlich daran, wie einfach es sein müsste, selbst so einen Film zu drehen (ob es einfach wäre, ihn zu schneiden ist eine andere Frage). Der Film regt dazu an, sich mit dem Auto auf eine Reise zu begeben, eine Kamera auf die Rückbank zu montieren, das Radio einzuschalten und zu sehen was einem begegnet.

Das Ende des Filmes kann logischerweise erst dann kommen, wenn es keine Straße mehr zum Weiterfahren gibt: Benning und Gordon erreichen den Strand. Es gibt keine gepflasterte Straße mehr, die sie geradeaus noch weiter durch die USA führen könnte und wahrscheinlich auch keine Lieder im Radio, die sie nicht schon gehört hätten. Deshalb steigen sie aus dem Auto und gehen in Richtung des Meeres, während die Kamera wieder im Wagen verweilt. Es ist das längste Bild im Film. Man sieht den Wellen dabei zu, wie sie ruhig auf den Strand zukommen. Das Radio ist aus, zu hören ist nur das Rauschen des Meeres. Das Bild blendet ins Schwarze und dieser schwer greifbare Begriff der »Freiheit« kommt mir wieder in den Kopf. Wo war sie, die Freiheit? Im Auto, am Strand oder nur in meiner Vorstellung?

Sebastian Bobik

Schichten, Orte, Straßen

*Die Filmemacherin Juliane Henrich
im Gespräch mit Ronny Günl*

RG: Mir ist aufgefallen, dass deine Filme sich immer wieder mit der Geografie von Orten und Landstrichen auseinandersetzen. Oft tauchen Karten auf und es geht um Veränderungen in der Landschaft. Gibt es da einen persönlichen Hintergrund, aus dem diese Faszination kommt?

JH: Das ist schwer zu sagen. Mir ist es auch irgendwann aufgefallen, dass mich das besonders interessiert. Vielleicht hat es mich deswegen dann auch noch mehr interessiert und Orte, die sich im Umbruch befanden, führten zu anderen Orten, auf die ich dann besonderes Augenmerk gelegt habe. Wahrscheinlich hat das ein wenig mit meiner eigenen Geschichte zu tun: Als Kind bin ich öfter umgezogen und meine Eltern lebten getrennt in unterschiedlichen Städten. Deshalb war ich immer mit verschiedenen Orten verbunden. Oft bin ich hin- und hergefahren. Bei dem Film **Aus westlichen Richtungen** erzähle ich ja nicht viel persönliches von mir, aber es geht unter anderem um Orte, die mir aus meiner Kindheit sehr vertraut sind. So sind mir auch die Fahrten über Straßen, Autobahnen und Zugstrecken zwischen diesen Orten sehr vertraut. Und dann glaube ich, es gab bei mir schon recht früh ein Interesse für Geschichte und Architektur. In meinen Filmen hat sich darin immer sehr viel

abgebildet, was ich zum einen visuell spannend fand, aber wo sich zum anderen auch die Bedeutungen vieler Dinge überlagert und verschachtelt haben. Irgendwann ist mir auch aufgefallen, dass ich oft auf den Boden schaue und ihn fotografiere. Mich interessieren da vor allem historische Schichten und Materialien, die aufeinander treffen – natürliche und künstliche.

RG: Gibt es da einen Unterschied zwischen Fotografie und Kino?

JH: Ja den gibt es wahrscheinlich. Für mich macht das aber gar keinen so großen Unterschied in meiner Arbeit. Oft denke ich eher fotografisch und drehe Festeinstellungen, die auch Fotos sein könnten. Aber dann kommt in vielen meiner Filme eben noch die Bewegung dazu, die eine relativ zentrale Rolle spielt.

RG: Du hast eben darüber gesprochen, dass es sich in deinem Film **Aus westlichen Richtungen** nicht direkt um eine persönliche Geschichte handelt. Meinst du damit, dass sich Erinnerungen und Geschichte der Gesellschaft miteinander vermischen?

JH: Ich glaube, dass die Geschichte des Films nicht so viel über mich als Person erzählt. Ich halte mich eher im Hintergrund und rede über meine Eltern und Großeltern. Aber es ist natürlich trotzdem sehr persönlich, wie ich zu einem Teil die Perspektive als Kind und zum anderen die als Erwachsene einnehme. Und auch wenn ich von mir nicht so viel zeige, so ist es immer mein Blick auf die Dinge. Gleichzeitig war es aber natürlich auch eine theoretische Auseinandersetzung, vor allem im Hinblick auf historische Schichten und architektonische Fragen. Dabei fließt eigentlich alles ineinander: Es ist so gleichzeitig eine persönliche Erzählung wie auch eine essayistische Betrachtung. Das ist über einen ziemlich langen Zeitraum entstanden. Dabei gab es immer Bruchstücke vom Text, teilweise auch tagebuchähnliche Notizen, die sich nach und nach mit dem verbunden haben, was ich gelesen habe und so mein eigener Text mit oder auch gegen Auszüge aus eher theoretischen Texten arbeitet – Schriften von Friedrich Engels, Ludwig Erhard oder Alfred Krupp oder auch das paraphrasierte Gedicht von Rolf-Dieter Brinkmann am Ende des Films.

RG: Oft sind die Orte menschenleer, die du in deinen Filmen zeigst, wodurch die Räume und Gegenden fast schon zeitlos erscheinen. Gleichzeitig wird die vergehende Zeit immer wieder sehr direkt thematisiert, auch sprachlich. Lässt sich dieser Widerspruch auf ein Bild reduzieren, nach dem du suchst, oder kann das erst in der Montage hergestellt werden?

JH: Die Filme müssen natürlich immer erst ihr eigenes Tempo finden. Im Film

Vor Zeit wollte ich auch noch mehr als in **Aus westlichen Richtungen** das Gefühl vom Dortsein zeigen, zum Teil auch von Dauer. Es ging mir da vor allem um die Materialien, in denen sich Zeit abbildet – so quasi-archäologische, paläontologische Ablagerungen, auch wenn es gar keine sind, wie beispielsweise eine Plastiktüte, die sich als eine Art Fossil formt oder Fußabdrücke im Beton. In vielen Bildern steckt dann dadurch auch eine gewisse Ironie, in dem diese Suche nach Spuren der Zeit und Vergangenheit imitiert werden soll.

RG: Dein Blick scheint sich dabei vor allem im Film **Vor Zeit** an den Rand des Geschehen zu begeben, von wo sich das Vorübergehende beobachten lässt. Wie nimmst du die Veränderungen während der Dreharbeiten war?

JH: Wir waren über drei, vier Jahre hinweg immer wieder in dem kleinen Ort Krasiejów. Nie wirklich lang, aber schon kontinuierlich. Es ist mitunter tatsächlich eine Spurensuche gewesen, da der Ausgangspunkt für den Film war, dass mein Großvater von dort kam. Aber eigentlich war es nicht meine Intention, einen Film über meine Familie zu machen, sondern eher über die Suche nach Herkunft, und damit auch über die womöglich verbliche und fragwürdige Suche nach Herkunft. Also auch jene Überhöhung der Abstammung, die mit dem Nationalsozialismus verbunden war. In Osteuropa hat das für mich eine besondere Rolle gespielt. Nach und nach ergab es sich, dass wir mehr Kontakt mit den Menschen dort hatten und von vielen angesprochen und weitervermittelt wurden. Am Anfang haben wir auch Interviews geführt, wobei da schon klar war, dass das kein Teil des Films sein wird, sondern dass es um die Begegnungen am Rande geht: Das touristische Herumstapfen, ohne ganz zu verstehen, worum es eigentlich geht. Dazu gehörte es auch die, meist sprachlichen, Missverständnisse nicht ganz aufzuklären. Es gab dabei also kein klares Skript, nach dem wir uns bewegt haben. Wir haben uns eher nach den Sachen gerichtet, die uns begegnet sind. Dennoch haben die historischen wie auch geologischen Schichten schon von Beginn an eine wichtige Rolle gespielt.

RG: In all deinen Film arbeitest du selbst an der Kamera. Dabei kommt es mir vor, dass deine Filme auch visuell selten auf ein Zentrum hinarbeiten, sondern sich meist kreisend um etwas herumbewegen, beispielsweise in deinen Filmen **schleifen** oder **spurnahme**. Erst durch die Bewegung des Bildes, wird nach und nach klarer, um was es dabei geht. Hast du diese besonderen Bildbewegungen schon davor entwickelt oder ergeben sie sich einfach zufällig im Drehprozess?

- JH: Es handelt sich natürlich immer um eine Gratwanderung, wie viel man preisgeben will. Ich versuche es eher zu vermeiden, konkret zu benennen, wovon ich in den Filmen erzähle. Es handelt sich eher um die Suche, die der Rhythmus und die Bewegung im Film abbildet. Bei den beiden längeren Arbeiten war schon immer klar, dass die Bewegung eine große Rolle spielt. In **Aus westlichen Richtungen** sind es da vor allem die Schwenks und Fahrten.
- RG: Der Film beginnt mit einem Schwenk über Waschbetonplatten und im nächsten Bild ist eine Fahrt über eine Autobahn zu sehen. Siehst du darin einen Unterschied zwischen den verschiedenen Bewegungen der Kamera?
- JH: Die Fahrten haben natürlich schon die Funktion, sich von einem Ort zum nächsten zu bewegen. Es handelt sich um Westdeutschland, aber man weiß gar nicht genau, wo man sich befindet, sondern bewegt sich eigentlich nur in diesem großen kontinuierlichen Raum fort. Die Straßen beziehungsweise Autobahnen und deren Architektur sind gerade für diese Gegend sehr bezeichnend, was Konzepte der Stadtplanung und auch das Mindset der Nachkriegsgesellschaft angeht. Mit den Schwenks versuche ich eher die Oberflächen abzutasten, zu untersuchen oder verstehen. Die Richtungen – mal nach rechts, mal nach links – haben für mich dann vor allem mit dem Kontrast von Bewegung und Gegenbewegung zu tun. Einerseits gemünzt auf Ost und West, aber andererseits auch auf unterschiedliche Denkbewegungen, die sich widersprechen oder zum Teil auch überschneiden. Wie die linke Orientierung meiner Eltern in den 1970ern, die im Gegensatz stand zur gesellschaftlichen Strömung und trotzdem von ihr enthalten war. Auch die Frage, ob die eingeschlagene Richtung die ist, wofür man sie hält, fand ich spannend visuell abzubilden. Gleichzeitig ist dabei auch nie wirklich vorherzusehen, in welche Richtung es als nächstes geht.
- RG: Das einzige woran man sich dann noch orientieren kann, sind die Ortstafeln auf der Autobahn. Dabei drückt es eine gewisse Allgemeinheit aus, sich auf der Autobahn zu bewegen: Alles sieht gleich aus und alle Menschen bewegen sich in dieselbe Richtung. Vergleicht man **Aus westlichen Richtungen** mit deiner zweiten längeren Arbeit **Vor Zeit**, zeigt sich dort allerdings ein gänzlich anderes Bild der Autobahn. Gerade in diesem Film (**Vor Zeit**) finde ich es sehr prägnant, wie nah sich Vergangenheit und Gegenwart vor allem durch die Präsenz der Autobahn werden, was durch den Ton auch fast schon gespenstisch wirkt: Auch wenn

sie weniger zu sehen ist, hört man doch immer wieder das Rauschen von Fahrzeugen aus der Ferne auf der Tonspur.

JH:

Genau, in diesem Film spielt die Autobahn auch eine Rolle, was mir am Anfang noch gar nicht so bewusst war. Im Film haben wir die ehemalige Thingstätte am Annaberg besucht – der Annaberg war in Schlesien ein ideologisch stark umkämpfter Ort zwischen Deutschen und Polen. Die Nazis bauten dort in den 30ern dieses pseudogermanische Amphitheater und in unmittelbarer Nähe dazu eine Autobahn. In diesen Szenen ist dann tatsächlich das bedrohliche Rauschen der Autobahnen zu hören, auch wenn man es zuerst noch gar nicht benennen kann. Erst nachher ist von ihr die Rede und sie erscheint im Bild. Und in einer der nächsten Szenen gibt es ein Gespräch mit einer Frau, deren Familie aus den ehemaligen ostpolnischen Gebieten bei Lwiw – der heutigen West-Ukraine – nach Schlesien umgesiedelt wurde. Sie erzählt davon, dass sie nicht in das Land ihrer Vorfahren reisen will, auch weil mitten durch den Friedhof, auf dem ihre Großeltern begraben sind, inzwischen eine Autobahn gebaut wurde. So verbindet es sich über die einzelnen Szenen hinweg, wie die Autobahn diese Orte überschattet. Nach wie vor bildet diese Autobahn (in Schlesien) aber eine wichtige wirtschaftliche Ader durch diese Landschaft, um Waren durchs Land zu transportieren, in einem Infrastrukturnetz, das im Rahmen der EU-Osterweiterung enorm ausgebaut wurde. Mir war es wichtig, auch den wirtschaftlichen Faktor im Film zu thematisieren. Denn natürlich ist die Geschichte nie ganz von der Gegenwart, den heutigen Interessen und wirtschaftlichen Abhängigkeiten zu trennen.

Radionotizen

Strecke Berlin nach Wien. Manchmal rauscht es. Songs, die einfach immer wieder wunderschön sind. Da müsste man mal auf die Jahreszahlen gucken. Das ist für mich eine Platte, die einfach nicht alt wird. Mein Gehirn übersetzt nur partiell. Manchmal höre ich dann plötzlich an ner Ampel am Kottbuser Tor, dass das total sexistischer Scheiß ist. All the way tonight. Zeit für eventuellen Verkehr. Es kann etwas voller werden. Mein Name ist Björn Braun. Nur ein Spot! Über einen sicheren Job mit Sinn. H2, du machst Wasser zu deinem Job. Schnell abtrocknen. In sechzehn Jahren steigt Deutschland aus der Braunkohle aus. Telefonstimme: Manche beschreiben das als Sucht. Das ist wie eine Spritze Heroin. Du wirst regelrecht abhängig. Stadionatmosphäre: Einwurf muss es geben für den 1. FC Magdeburg. Da muss Magdeburg natürlich aufpassen. Im Kreuz Werder fetter Stau. We all need somebody. Got a coffee in my coffee cup (gut, so ist alles in bester Ordnung!). Bekomme Lust auf Kaffee, alles eine einzige Werbekampagne für Kaffee. Für einen unvergesslichen Familienurlaub. Bis zu vierzig Prozent sparen. Jetzt die nächste Reise buchen auf klassikradio.de. Die ganze Müdigkeit auf so einer Fahrt, sie wurde nur für den Kaffee erfunden. Ich trinke keinen Kaffee mehr heute. Jemand schreit; glaube ein Achtziger-Discosong; wechsle den Sender zu schnell, um etwas zu erkennen. She found somebody new. Jetzt kenne ich ein Lied. Ich weiß nicht, wie es heißt. Kann leichter vergessen, dass ich fahre, wenn ich die Lieder kenne. Es ist fünfzehn Uhr. Nachrichten. Jingle. Stille. Keine Nachrichten heute? Ah doch. Es gibt sechs Kandidaten und eine Kandidatin. In den USA wird heute erinnert. Auch in diesem Jahr erinnert. Das Sachsenradio. Geblitzt wird heute auch. Love isn't random we are chosen. Die besten Hits aller Zeiten. Oh no, no, no, no, no! Wir lieben die Lausitz! Over the hills and undercover, undercover, undercover. Kann kaum länger als fünf Sekunden hören, ohne den Sender zu wechseln. Drücke am Lenkrad, um zu switchen. Das ist zu einfach, um es nicht zu

tun. When I tend to loose my mind. Wie viele falsche Tränen sind schon auf Lenkräder getropft wegen Aerosmith? Cause I miss you babe. Even when I dream of you. Muss switchen. Grauer Wolkenmix da draußen. Feeling your heart beating. Manchmal kommt der gleiche Sender zweimal hintereinander. Soweit die Nachrichten. Vierzehn Grad. Heiter bis wolkig. Die Zeit. Fünfzehn Uhr Drei. Im Studio ist ... Ist das Klaus Lage? In Tschechien? Höre die ganze Zeit Jingles und vergesse sie sofort. Verstehe auch im Radio kein Tschechisch. Klingt aber meist genauso gekünstelt aufgeregt wie in Deutschland. Gypsy Heart, Spirit of Freedom. Da Radio Beat. Wieder Aerosmith. Ist Steven Tyler gestorben? Kiss Proton. Over the castle on the hill? Manchmal beruhigt es, nur Stimmen zu hören, Stimmen ohne Bedeutung. Ti amo, ti amo, ti amo, ti amo, ti amo. If you wanna know why it hurts you so. Spielen sie weniger Werbung in Tschechien oder kann ich die Werbung nur nicht vom restlichen Geschrei unterscheiden? Achtung in Niederösterreich beziehungsweise im Burgenland. Geisterfahrer. Bin das ich? Fahre ich noch in die richtige Richtung? Wir sind die meiste Musik. I'm not feeling so strong. Die Gutscheine sind da! Für registrierte App-User. Doch war es nicht beim Namen zu nennen. Live auf Radio Wien. Schöne Grüße, schönen Nachmittag. Was mit dir und mir in der Nacht geschah. Fahre von Wien ins Burgenland und hör eure Sendung und bin grade richtig abgegangen. Nothing is older than yesterday. Vielleicht hört mir mein Freund Lauritz heute zu am Sonntag. Für Christina und Lauritz. Jetzt startma mal von vorne. Jeder hat seinen Platz gefunden. Die Gefahr, die lauert schon im Rückspiegel. Wie es wohl bei Magdeburg steht? Sie hören natürlich bei uns, wenn sich was Spannendes tut.

Patrick Holzapfel

Abgesegelt

Der Autobahnmeister Martin Kottek im Gespräch mit David Perrin

Auf der Autobahn wird nicht nur gefahren, sondern auch gearbeitet. Aber wie sieht das aus? Das folgende Gespräch wurde mit Herrn Martin Kottek, einem Autobahnmeister für ASFINAG, in der Autobahnmeisterei Alland, Niederösterreich an der A21 geführt.

DP: Wie verläuft die Strecke der A21?

MK: Die A21 läuft quer durch den Wienerwald. Von Brunn am Gebirge, wo wir an die S1 und die A2 anschließen und dann geht es weiter bis zum Knoten Steinhäusl, wo wir an die A1 anschließen. Seinerzeit während der Errichtung war sie als landschaftlich schöne Strecke gedacht. Das hat sich im Laufe der Zeit mit der Ostöffnung verändert und sie ist inzwischen eine Hochleistungstrecke, auf der ein Großteil des Ost-West-Verkehrs darüberläuft. Das heißt, wir haben ein sehr dichtes Verkehrsaufkommen und einen hohen Anteil an Schwerverkehr.

DP: Wie viele Autos pro Tag kommen hier durch, schätzen Sie?

MK: Das kann man sogar sehr genau beziffern. Es variiert, im Steinhäuslgebiet ist es ein bisschen weniger, in Brunn am Gebirge ist es ein bisschen mehr. Wir haben irgendwo zwischen 46.000 Fahrzeugen bis knapp über

50.000 bei den stärker befahrenen Bereichen.

DP: Hat die A21 besondere Merkmale?

MK: Ursprünglich war sie als eine landschaftlich schöne Autobahn entworfen. Man merkt das, wenn man sich durch den Wienerwald schlängelt mit der Aussicht. Und wenn man dann in den Wiener Raum bei Gießhübl einfährt, hat man bei schöner Wetterlage den Blick eigentlich über ganz Wien frei. Es war so gedacht, dass wenn man nach Wien kommt, dass man quasi die ganze Pracht der Großstadt vor sich hat. Inzwischen glaube ich, ist der Ausblick das Geringere, sondern heute geht es darum, möglichst viel Verkehr durchzubringen und das möglichst staufrei. Und das ist unsere Aufgabe.

DP: Haben Sie eine Lieblingsstrecke auf der A21?

MK: Nein, ich muss ehrlich sagen, ich mag die ganze Strecke. Es gibt da keine Ecke, die ich besonders mag. Ich finde die 21 ist einfach eine sehr interessante Strecke. So eine gerade Strecke, wo kaum Hügel sind oder kaum irgendwelche Erhebungen, kein Wald rundherum oder vielleicht städtischer Bereich, das würde mich nicht interessieren. Die 21 ist das krasse Gegenteil von einer geraden Fahrt. Man könnte sie mit einer Bergstraße vergleichen.

DP: Wie wird man Autobahnmeister? Was haben Sie früher gemacht?

MK: Ich bin Techniker, habe einen HTL-Abschluss, aber es geht in erster Linie um das Interesse an der Autobahn, an Sicherheit. Bei mir gab es Vorkenntnisse, speziell im Winterdienstbereich. Ich war 12 Jahre lang Winterdienstleiter bei der Stadt Wien, bin dann schließlich hier als Quereinsteiger gelandet.

DP: Was an der Autobahn interessiert Sie?

MK: Das erste ist der Dienst an der Öffentlichkeit. Man versucht, möglichst staufrei und zügig den Verkehr da durchzubringen. Die Autobahn ist eine Hochleistungsstrecke, das ist eine wichtige Verkehrsverbindung. Es gibt praktisch nichts, was da nicht drüber läuft, von Gefahrguttransporten über spezielle Sondertransporte, dem Individualverkehr und Einsatzkräften. Vertraglich bin ich verpflichtet für 40 Stunden, aber es ist tatsächlich so, dass man als Autobahnmeister 365 Tage im Jahr, 24 Stunden am Job hängt. Das ist so. Das ist wahrscheinlich bei einem Arzt oder anderen Berufen ähnlich oder vergleichbar mit der Feuerwehr. Wirklich abschalten geht bei dem Job nicht. Man muss da immer dranbleiben. Man lebt mit, auf und für die Autobahn.

DP: Und was gehört zu Ihren Aufgaben?

MK: In Prinzip die ganze Erhaltung der Strecke von Wartungsarbeiten bis zu kleineren Instandsetzungsarbeiten. Das heißt, alles, was an der Strecke anfällt oder auffällt. Von Grasmähen entlang der Strecke über Leitschienenreparaturen, Verkehrszeichen ersetzen, erneuern, Bodenmarkierungen, kleinere Asphaltausbesserungsarbeiten. Und was man nicht vergessen kann, ist der Winterdienst. Der Winter ist bei uns natürlich immer wieder ein Highlight, weil wir sehr steile Abschnitte haben. Da haben wir immer einen LKW, der hängenbleibt.

DP: Was gehört zum Winterdienst auf der A21?

MK: Allen voran das Streuen und Räumen. Schneefall haben wir im Umland von Wien eher nicht das ganze Jahr über, aber wir haben halt sehr viele kalte Tage. Das heißt, Temperaturen um die null Grad, wo die Gefahr einer Kälte auf der Fahrbahn besteht und dann müssen wir natürlich streuen. Es ist also nicht immer nur der Schnee, sondern es ist auch die hohe Luftfeuchtigkeit, kühlere Temperaturen, die dann die Strecke gefährlich machen. Wir haben, wie gesagt, sehr steile Abschnitte, dabei mit 5,9 Prozent Steigerung. Durchschnittlich gesehen ist die 21 die steilste Autobahn in Österreich. Und wir haben sehr viele Kurven da drinnen, und das macht es für einen Autofahrer natürlich gefährlich, wenn irgendwo Straßenglätte auftritt.

DP: Kommt es oft zu Sperrungen auf der Strecke?

MK: Haben wir immer wieder, ja. Das ist meistens nur dann, wenn LKWs hängenbleiben und nicht mehr aus eigener Kraft wegkommen und wenn das zu einer ungünstigen Zeit passiert, wenn sehr viel Verkehr unterwegs ist, dann kann schon mal sein, dass wir die Autobahn sperren müssen. Das dient aber auch zum Schutz der Leute, die da unterwegs sind, weil wir haben es schon gehabt, dass wir teilweise 19 Stunden Verkehrsteilnehmer im sogenannten Schneechaos stecken gehabt haben. Und das ist natürlich mit einem großen Aufwand verbunden, weil man die Leute irgendwie aus dem ganzen Schlamassel herausholen muss. Auslöser sind meist einzelne LKWs, die nicht mehr weiterkommen, und nicht mehr aus eigener Kraft Schneeketten montieren können, sondern sie müssen warten, bis jemand kommt. Dann kommt es zum Stau und oft benötigt man die Feuerwehr. Wenn es wirklich längere Einsätze sind, dann kommt natürlich das Rote Kreuz, das die Bevölkerung, die dann im Stau herumsteht, versorgt.

DP: Gibt es andere Anlässe für Stau auf der Autobahn?

MK: Naja, Verkehrsunfälle sind der Klassiker. Wir haben immer wieder Auto-

fahrer, die halt nicht auf der Fahrbahn bleiben, die dann irgendwo absegen oder leider verunglücken. Es kann auch durch einen technischen Defekt passieren, aber Unfälle können nie zu 100 Prozent vermieden werden. Und das sorgt immer für Staus und ein erhöhtes Verkehrsaufkommen. Wir versuchen, die Straße sicher zu gestalten. Abgesehen von diversen Sicherheitsinspektionen, fahren wir selbst immer wieder und schauen, wo die Punkte sind, an denen vielleicht eine Verletzungsgefahr besteht. Die Gefahrenstellen versuchen wir eigentlich seit vielen Jahren auszumerzen und natürlich wird die Autobahn dadurch immer sicherer. Aber ganz vermeiden, wird es sich nicht lassen, weil einen Reifenplatzer kann man nicht verhindern.

DP: Ist Müll auf Ihrer Autobahn ein Problem?

MK: Das ist in ganz Österreich ein Problem. Wir stellen an den Rastplätzen überall Müllbehälter bereit. Es sind viele, die das schon ordentlich machen. Das muss man schon unterstreichen. Aber es fällt dann leider auch auf, wenn sich einzelne nicht daran halten. Wenn ein kleines Papier oder eine Plastikflasche in der Landschaft erscheint, sieht man das halt sehr schnell. Leider schaffen es einige nicht einmal, wenn sie am Rastplatz stehen, dass ihre Flasche den Weg in den Müllbehälter findet, sondern sie schmeißen sie einfach daneben. Und dann gibt es die ganz krassen Fälle, die dann entlang der Autobahn das Fenster aufmachen und den Dreck aus dem Fenster werfen. Und das ist sogar brandgefährlich. Wenn das irgendwen trifft, kann es zu schweren Unfällen kommen. Oder wenn das dann aufgewirbelt wird durch den Verkehr. Das heißt, der Verursacher kann schon lange weg sein, und wenn ein anderer da drüber fährt, wird es aufgewirbelt und springt einem zum Beispiel in die Windschutzscheibe. Es kann also zu schweren Unfällen kommen durch solche Sachen. Zum anderen ist das eine massive Umweltverschmutzung, die aus meiner Sicht überhaupt nicht notwendig ist. Es wird auch schlimmer. Wir sehen das an den Müllzahlen. Wir zeichnen auf, was wir entsorgen und was wir einsammeln. Mit Corona hatten wir sinkende Verkehrszahlen. Die Müllmenge, die wir draußen eingesammelt haben, ist gleich geblieben. Das heißt für uns, die Tendenz derer, die das aus dem Fenster rauswerfen, steigt. Inzwischen sind die Verkehrszahlen annähernd so wie es vor Corona war und die Müllzahlen sind steigend. Und das zeigt uns, dass die Umweltverschmutzung zunimmt. Wo kommt das her? Eine steigende Ignoranz? Wir wissen das nicht. Da wir bei uns auf der Strecke einen sehr hohen Schwerverkehrsanteil haben, merken wir immer wieder, dass

Fahrer auch überall entlang der Strecke stehenbleiben, wo sie gar nicht dürfen, sich dort erleichtern und andere Dinge machen. Ich weiß nicht, ob das in anderen Ländern eine Sitte ist, aber für uns ist das ungewohnt.

DP: Was würde passieren, wenn jemand auf der Autobahn gehen würde?

MK: Dann kommt die Polizei und nimmt ihn mit und setzt ihn dort wieder aus, wo er gehen darf. Ein Fußgänger auf der Autobahn darf nicht sein. Das ist verboten. Aber ich habe das regelmäßig erlebt. Wir haben sogar einen Radfahrer gehabt, der hat gar nicht verstanden, warum er da nicht fahren dürfe. Das Spannende war, es war im Winter bei dichtestem Schneefall und er hat versucht, mit dem Fahrrad entlang der Autobahn nach St. Pölten zu kommen, weil er arbeiten musste. Wir haben ihn dann einmal von der Autobahn runter befördert. Es war klirrkalt, sein Wasser in der Trinkflasche war gefroren. Eigentlich war er ein armer Hund, muss man sagen. Und eine halbe Stunde später ist er dann an einer anderen Stelle aufgefahren und hat wieder versucht, über die Autobahn nach St. Pölten zu kommen. Das war aber dann außerhalb meines Abschnitts, da weiß ich nicht mehr, wie es weitergegangen ist. Manche probieren es halt. Es passieren die lustigsten Dinge auf der Autobahn. Gott sei Dank nicht täglich, aber es gibt auch solche unvernünftigen Fälle. Seit 2015, mit der Flüchtlingskrise, haben wir dann immer wieder Personen auf der Fahrbahn. Wir schauen dann, dass die Personen möglichst rasch wieder von der Fahrbahn runterkommen.

Notiz zu Wanda von Barbara Loden

Im tiefen Schwarz einer Kohlegrube nimmt dieser Film seinen Anfang und schließlich auch sein Ende. Es kann dabei jedoch keine Rede von einer Kreisbewegung sein. Ebenso wenig von einer Linie oder einer Spirale. Viel Zeit vergeht, bevor überhaupt widerwillig etwas in Bewegung gerät. Gebrochen, hilflos und gehemmt, gibt sich Wandas Charakter zu erkennen. Ihre Anwesenheit liefert sich der Umgebung aus.

Nach einer zufälligen nächtlichen Begegnung mit einem Gelegenheitskriminellen findet sich Wanda auf einem Highway im geklauten Wagen wieder. Das Ziel ist unklar, der verwinkelte Blick in der aufdringlichen Enge des Autos richtet sich zur Heckscheibe. Zögerlich, nur für wenige Momente, öffnet sich die Weite. Sie hält nichts Hoffnungsvolles bereit. Mit konzentriert-gesenkten Augen rauscht alles über die Ohren hinweg. Unbemerkt ebnet der Highway alles Vorsichliegen-

de zu endloser Flachheit. Wie ein steinerter Teppich schiebt er alles vor sich her und verdrängt alles andere an seine Ränder – auf Parkplätze.

Ein knatterndes, nervtötendes Modellflugzeug segelt vorbei.

Allmählich löst sich der Gegensatz von Suchen und Verlieren auf. Während der Autofahrt zum Raubüberfall auf eine Bank in getrennten Wagen, verlieren sich Wanda und Dennis zwischen Kreuzungen aus den Augen. Am Anfang und am Ende ist Wanda allein. Alles läuft dahin. Aber wo führt es hin? Das Ende ist bedrückend, desillusionierend, nicht weniger als der Anfang.

Oft muss das Kino den Weg über den Highway nehmen, um das Vertraute neu und anders sehen zu können. Wanda zeigt hingegen die Leere hinter der vermeintlichen Hoffnung des Aufbruchs. Auch das ist das Unbekannte.

Ronny Günl

Notiz zu Heat von Michael Mann

Es mag stimmen, dass es des Nachts düster werden kann auf den Highways. Dann leuchtet vielleicht das müde Augenpaar eines Kojoten aus den verwehrten Büschen am Straßenrand, eine im Straßengraben vergammelnde Plastiktüte wirft das Scheinwerferlicht zurück auf die passierenden Autos oder ein irgeisternder Privatdetektiv stolpert trunken vor ein anrasendes Auto. Bei Michael Mann aber schwimmt alles in einem kalten Meer aus diffusen, wechselnden Lichtern: Rotes Bremslicht, grelle Scheinwerfer und plötzlich alles überdeckendes, blaues Tunnellicht. Man taucht in diese von Windschutzscheiben und sich gegenseitig brechenden Spiegelungen milchig werdenden Lichterspiele, die sich quasi synästhetisch mit der Tonspur verbinden. Mit einem Mal fliegen Lichtkreise durch das Bild, aber wie all das Leuchten bleiben sie entfernt, berühren die Figuren nicht, sondern heben sie aus der Welt. Mann beweist, dass die, die um drei Uhr morgens rund um Los Angeles oder irgendeine andere Großstadt fahren, mit den Tauchern und Astronauten

verwandt sind. Auch sie sind am Leben, aber ihr Zustand ist ein anderer. In Heat kann man nicht unterscheiden zwischen Tag und Nacht. Es spielt keine Rolle im Leben der Rastlosen. Und doch sind es die Lichter, die den Schatten verdrängen, die über Leben und Tod entscheiden. Wenn De Niro's Neil McCauley in das zunächst weiße und dann blaue Tunnellicht fährt, trifft er die fatalste Entscheidung des Films. Er opfert seine Liebe und seinen Professionalismus für eine in ihm nagende Prinzipienreiterei. Man muss naiv sein, um nicht zu erkennen, dass es der Freeway ist, seine Beleuchtung, seine Kurven, seine seltsame Nicht-Existenz, die von einer Ausfahrt zur nächsten anhält, die den beinahe erfolgreichen Verbrecher zu diesem Fehler drängt. Vielleicht fühlt er sich auch zu sicher in der dumpfen Stille seines motorisierten Innenraums. *Weiß, Blau, Schwarz* – die Lichtfolge dieser Szene – markiert bereits seinen Abstieg, die Dunkelheit am Ende des Tunnels.

Patrick Holzapfel

Autobahn-Blicke

Ein Bericht

①

An einem sonnenhellen Tag im August saß ich im Draschepark im 23. Wiener Gemeindebezirk auf einer Bank im Schatten der A2-Südautobahnbrücke und las ein Buch zu Ende, in dem der Held beim Anblick eines am Straßenrand in der Nähe einer amerikanischen Großstadt gehenden Mannes, dessen Hose ihm im Gehen um die Beine schlägt, eine ihm nie zuvor gekannte Erleichterung empfindet, in dem er zum ersten Mal seit der Kindheit erkennt, wie das Schauen zugleich ein Träumen sein kann. Mir ging es ähnlich: die Erinnerung als Vierjähriger auf dem Rücksitz eines Mietwagens sitzend, zusammen mit den Eltern und dem älteren Bruder auf Urlaub irgendwo im Süden Österreichs unterwegs, die Augen wie gebannt auf die vorbeirasende Autobahn gerichtet, geriet ich in einen fast gewichtlosen Zustand, in dem ich mich im versunkenen Anblick der Straße verlor und doch gleichzeitig mich selber wahrnahm, als derjenige, der das in diesem Moment jetzt sieht, so wie es manchmal im Entstehen der Halbschlafbilder passiert, wo man an der Grenze zwischen dem Bewusstsein und dem Nicht-Bewusstsein schwebt. (Ich denke, viele haben so etwas erlebt.)

②

Seitdem ist mir selten so ein freier Blick gelungen, es sei denn im Kino, wo man die Möglichkeit hat, die Welt in all ihrer Einzelheiten ruhig und stetig zu betrachten und zu entdecken: Ein Mann lehnt an der Tür eines Saloons irgendwo in der spanischen Steppe und schaut lange zu, wie sich eine Postkutsche, in der seine Geliebte sitzt, langsam stadtauswärts bewegt, und in dem Moment, als die Kutsche für immer aus dem Bild verschwindet, bildet sich der Umriss eines Vogelschwarms am Himmel ab...

③

Da mir als Heranwachsender das Autofahren aus medizinischen Gründen verboten war, wurden die Autobahn und das Fahren selbst für mich zu einer Art Sehnsuchtsort. Sie waren das Ziel, statt nur das Transportmittel, das dabei helfen sollte, das Ziel bei höchstmöglicher Geschwindigkeit zu erreichen. Ich denke an Katharina Blum aus dem Roman von Heinrich Böll, die in ihren Aussagen gegenüber der Polizei beschreibt, wie sie nachts oft ziellos auf der Autobahn durch Westdeutschland von einer Stadt zur anderen gefahren ist, und manchmal sogar über die Grenze hinaus nach Belgien und Holland, um ihre Einsamkeit zu lindern. Und so wie man manchmal etwas Gelesenes sofort selber nacherleben möchte, wollte ich auch ins Auto steigen und einfach losfahren. Dabei hatte ich schon Erlebnisse auf der Autobahn als Mitfahrer, die mir nie aus der Erinnerung gehen werden. Vor wenigen Jahren war ich mit einer Freundin in Washington im nordwestlichen Teil Amerikas auf dem HIGHWAY 2 – der nördlichsten Ost-West-Fernstraße – unterwegs, die für eine Strecke vorbei an in sich selber versunkenen Kleinstädten und Dörfern führt. Motels, 24-Stunden-Diners, Tankstellen, aufgegebene Läden und verwitterte rotbraune Holzscheunen, die weit draußen in der Landschaft unter einem blauweißen Himmel dahinsiechten, zogen kulissenhaft an uns vorbei, und als ich ganz traumverloren aus dem Fenster schaute, setzte ein Schwebefühl in mir ein, dass sofort zu einem Gefühl der Geborgenheit wurde, sodass ich den Wunsch hatte, für immer so geradeaus zu fahren.

④

Doch mir blieb nur »das Autobahnen«, die von mir erfundene Tätigkeit, bei der man die Autobahn und ihre Umgebung erforscht, ihr nachgeht. Als Erforschungsgebiet wählte ich aus praktischen Gründen die verschiedenen Knoten- und Blickpunkte in Wien Umgebung, insbesondere die A23 und A2. Mir ist oft passiert, dass ich mich schnell zerstreut fühle und meine Augen rundherum schweifen, wenn ich versuche,

mich auf einen bestimmten Gegenstand oder Vorgang zu konzentrieren, sodass ich mich in Nebensächlichem verliere. An den Wiener Autobahnen begann ich nun den Versuch, jenen kindhaften, tieferen Blick von früher wiederzufinden, in dem ich mich meinem Gegenstand, in diesem Fall der Autobahn, langsam annäherte, sie umkreise, umgehe, ihr lausche oder einfach neben ihr stehe und sie blöd anstarre inmitten ihrer unaufhörlichen Bewegung. Oder wie es der Maler Paul Cézanne 1906 in einem Brief an seinen Sohn ausdrückte: »Derselbe Gegenstand, unter einem anderen Blickwinkel gesehen, bietet ein Studienobjekt von äußerstem Interesse und von solcher Manigfaltigkeit, dass ich glaube, ich könnte mich während einiger Monate beschäftigen, ohne den Platz zu wechseln, indem ich mich jetzt mehr nach rechts, dann mehr nach links wende.«

ERDBERG – A23/A4

Die Südosttangente (A23) und die Ost Autobahn (A4) überschneiden sich bei Erdberg im 3. Wiener Gemeindebezirk, wo sich auch der Vienna International Busbahnhof befindet. Von da fahren die Busse mit Zielen in ganz Europe ab, vor allem in den Balkanländern, aber auch an ferneren Orten wie Paris, London und sogar Stockholm. Der Busbahnhof befindet sich direkt unter der Tangente, und während man auf seinen Bus wartet, hört man das unaufhörliche Sausen und Widerhallen des Autoverkehrs oben, als wäre man im tiefsten Inneren einer Meeresmuschel. Dazu kommt auch noch das regelmäßige, gedämpfte Vorbeipoltern der U-Bahn von der Erdberg U3-Station, die fast auf derselben Ebene wie die Tangente gebaut ist. (Beim Ein- und Ausfahren im Zug sieht man flüchtig, wie die Autos über den Rand des Horizonts verschwinden). Ein allgegenwärtiger, verschlingender Lärm. Obwohl man es nicht ahnen würde, fließt der grünblaue Donaukanal unweit parallel zur A4 völlig geräuschlos dahin und formt die Grenze zwischen dem 3. und 2. Bezirk Wiens. Aus der Vogelperspektive gesehen, ergibt das ganze Terrain einen überschaubaren Sinn, der einem Bauplan folgt, aber wenn man unten steht und um sich blickt, wird einem leicht schwindelig von den vielen Übergängen, Passagen, Brücken, Autobahnen, Europa- und Hauptstraßen und Bahngleisen. Tatsächlich gibt einem das ganze Gelände das Gefühl, als stehe man an der Stadtgrenze oder in einem Niemandsland; dabei ist die Innenstadt nur wenige U-Bahn-Stationen mit der U3 entfernt... Als ich die Erdberg U-Bahn-Station am Thomas-Klestil-Platz verließ, war es noch nicht ganz dunkel. Der Abend war warm und ich freute mich auf das Gehen. Unmittelbar stößt man auf drei riesige Türme: dies sind die Zentralen der Wien Energie, der Wiener Stadtwerke und die Autobahn- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG).

Direkt dahinter stehen drei ultramoderne Hochhäuser, – alles aus Glas und lichtdurchlässig – die neue Wohnanlage Triple Towers, die zusammen mit dem angrenzenden Businesspark TownTown einen neuen Stadtteil bilden – eine eingebettete Zone zwischen Grünflächen, Beton und dem Kanal, in der Freizeit, Handel, Arbeit und Wohnen nahtlos ineinander übergehen. Und wer hier wohnt, hört die Autobahn als ständige Begleit- und Hintergrundmusik. Der Soundtrack zu einem Leben!

Nachdem ich die Treppe zu der erhöhten Plattform hinaufgestiegen war, die als Erdgeschoss der Tower dient und von der aus Fußgängerüberwege in verschiedenen Richtungen abzweigen, hoffte ich, einen besseren Blick auf die A23 von oben zu gewinnen. Doch jeder Blick war versperrt. Entweder waren die Aussichten mit überhohen Barrieren, um das Abspringen zu verhindern, blockiert oder durch andere Mittel verstellt. Neben einem eingezäunten Basketballplatz, in dem ein Kind alleine spielte, gab es einen Fahrradabstellbereich, von dem aus man hinunter auf die Straße schauen konnte, aber als ich ihn betreten wollte, merkte ich, dass man diesen Bereich nur mit einem elektronischen Schlüssel öffnen konnte. Das ganze Gelände schien jedem Nicht-Zugehörigen, den Blick verbieten zu wollen. Was ich aber doch sah: ein Fernseher im Fenster einer Erdgeschosswohnung, auf dem eine Werbung für Knackwurst lief; das gleichzeitige Erlöschen eines BILLA-Schildes und das Aufleuchten der Straßenlaternen; Mutter und Tochter auf dem Balkon einer höheren Etage, die auf den Knotenpunkt der Verkehrsstraßen hinunterschaute – der Blick, den ich mir selber wünschte, der mir aber nicht gewährt wurde. Trotzdem fühlte ich mich hier wohl, und merkte, wie ich mich schon wieder in Nebensächliches vertiefte. Im Himmel das Blinken eines aufsteigenden Flugzeugs. Vereinzelt Kinderstimmen hallten wie aus einem Lautsprecher. Das jähe Auffliegen eines Vogelschwarms war ein Flackern in den Augenwinkeln. Bald vergisst man die Autobahn; ihr ständiges Rauschen wird nicht mehr wahrgenommen, man hört weg. Ich ging dann weiter, über die vielen Fußgängerbrücken, von denen einige plötzlich aufhörten, ohne irgendwo hinzuführen (die Bauarbeiten waren noch im Gang), und ich dachte an den Detektiv Lönnrot aus der Erzählung von Jorge Luis Borges, der am Ende der Geschichte durch kryptische Hinweise, die mit einer Reihe Morde zu tun haben, zu einer labyrinthischen Villa am südlichen Rand einer unbenannten Stadt geführt wird, deren Korridore und Treppen ins Leere führen, und wo er schließlich seinen Tod findet. (Dabei kam ich mir selber, da ich alles notierte, wie ein Detektiv vor, der Beweise für etwas sammelt.) Auf einer der Brücken blieb ich dann stehen, schaute hinunter und sah einen gekünstelten Teich, auf dessen Oberfläche Wasserrosen im warmen Abendwind sanft hin- und herschaukelten.

Kurz darauf, nachdem ich eine andere Treppe zum Donaukanal hinuntergestiegen und auf einem Fahrradweg eine Strecke neben der A4 Richtung Flughafen

ten entlanggegangen bin, stand ich auf dem sogenannten Gaswerksteg, und blickte auf die Stelle hinunter, wo die E58 in die A4 mündet. Zu meiner rechten Seite der langsame beinahe stillstehende Strom des Kanals, weiter links, die Gleisanlagen eines Betriebsbahnhofs, an der mehrere U-Bahnen fahrbereit standen, die Innenräume hell erleuchtet. Vor mir im Hintergrund die Skyline der drei hoch aufragenden Unternehmertürme, deren Glasflächen im üppigen, westlichen Farbenspiel des Himmels, wie eine Salbe für die Augen waren; im Mittel- und Vordergrund die wie auf einem Fließband befördernde Lichtkette der Autobahn. Die weißgelben Strahlen der Scheinwerflichter verschwanden zu meinen Füßen unter der Brücke und tauchten dann hinter mir als die roten Punkte der Rücklichter wieder auf, die sich dann südostwärts bewegten, wo dunkle Wolken sich über die rot-weiß gestreiften Fabrikschornsteine der Gaswerke bauschten. Ein stetiges Sausen und Brausen, doch zwischendurch hörte man ganz deutlich, wie ein unterstrichenes Wort, einen Vogellaut oder das Zirpen einer Grille. Mehrere Busse vom naheliegenden Busbahnhof bogen dann in regelmäßigen Abständen von der E58 in der A4 ein, und als sie ihre Geschwindigkeit in der Kurve verringerten, leuchteten die Aufschriften der Reiseziele in der rasch zunehmenden Dunkelheit klar heraus: BUDAPEST, NOVI SAD, BEOGRAD, BANJA LUKA: ein Anblick, in dem man sich hineinlegen möchte. Ich war nicht der Einzige hier. Die Brücke zeigte sich von Passanten friedlich bevölkert, die fast alle ihren Gang im letzten Tageslicht verlangsamt, bis sie allmählich stehenblieben, und wie ich auf die Autobahn hinunterblicken. (Ausruf eines Kindes: »Schau, wie schön die Autos sind!«). Ein Trinker, Bierdose in der Hand, murmelte zu sich selber. Eine Gruppe Mädchen auf Fahrrädern hielt an und hauchte Seifenblasen über den Donaukanal, die zuerst undurchsichtig, dann, als sie die auf der Wasseroberfläche spiegelnde Helle auffingen, wie Farbkugeln in der Luft tanzten, bis sie platzen oder aus dem Blick verschwanden. Mit diesem Bild stieg ich dann die Treppe zur Erdbergstraße hinunter, und als ich mich auf dem Rückweg zur U-Bahn machte, sah ich eine Pferdekutsche, wie aus einer anderen Welt, neben den Autos die Straße entlang traben ... Das nächste Mal, als ich da war, war dann aber alles anders. Es war Sonntag und menschenleer, es war regennass und blassgrau, der Himmel war ohne Form und zwischen den Hochhäusern gab es keine Weite mehr. Die Busse im Bahnhof standen mutterseeleallein unter der Tangente, und die paar vereinzelt Gestalten hockten daneben und bliesen Zigarettenrauch zwischen ihren Beinen auf den Boden. Auf der Autobahn war wenig Verkehr, sodass ich das dumpfe Aufklatschen der Regentropfen auf den Autodächern hören konnte.

FAVORITEN UND LIESING – A23/A2

Die U-Bahn-Station Altes Landgut der U1 befindet sich in der Mitte eines Kreisverkehrs – dem sogenannten Verteilerkreis Favoriten im 10. Wiener Gemeindebezirk – von dem vier Straßen abzweigen. Eine davon ist die A23, die den Kreis durch einen unterirdischen Tunnel (der Laeerbergtunnel) diagonal durchschneidet. Die U-Bahn Linie selbst verläuft unter diesem Tunnel, daher liegen die Gleise 30 Meter unter der Straßenoberfläche. Wenn man nach einer langen Rolltreppenfahrt an die Oberfläche gelangt, hat man das Gefühl, auf einem Hügel zu stehen. (Später lese ich, dass die Station sich tatsächlich auf der Kuppe des Laeer Berges befindet, und dass es sich um die höchstgelegene Station des Wiener U-Bahn-Netzes handelt.) Wenn man aber den Kreisverkehr zu Fuß über die Favoritenstraße erreicht (so wie ich es tat), wird dieses Gipfelgefühl sogar noch verstärkt. Vom Reumannplatz kommend, spürt man eine leichte, kaum wahrnehmbare Steigung des Gehsteigs, bis man bald, so wie beim echten Bergwandern, nur noch zu Boden schaut, und wenn man schließlich kurz vor seinem Ziel aufblickt, könnte man denken, (oder so dachte ich jedenfalls), man würde von der Spitze des Weges am Horizont das Meer erblicken. Als ich aber Montag im Morgengrauen am Kreisverkehr ankam, sah ich die Umrisse der südlich liegenden Bergen im rosafarbenen Dunst. Vor mir auf dem Asphalt eine Reihe himmelspiegelnder Regenspützen, die dort hinzuzielen schienen. Der Kreisverkehr bildet eine Art Plattform, auf dem ich dann für eine Weile stand und um mich blickte: Einen 24-Stunden-Pizzastand, vor dem zwei grünelbliche Fahnen an ihren Stangen im Wind flatterten, einen Burger King mit einem Drive-Through, dessen Neonlichter selbst noch in der morgendlichen Dämmerung brannten, das enorme, still schlummernde Generali-Arena-Fußballstadion, und direkt vor mir, die glimmernden Lichter der Autos mit ihren anonymen Insassen auf der A23, die sich in südöstlicher Richtung entgegen der Berge stetig fortbewegten. Ab und zu überquerten Leute den Kreisverkehr und verschwanden über die Rolltreppen zur U-Bahn hinunter. Eine Gruppe Busfahrer stand in einem Halbkreis vor dem Pizzastand und rauchte. Ansonsten war ich allein. Rechts der Fahrbahn sah ich eine Anhöhe, auf deren Spitze einen Weg, der es mir ermöglichen würde, parallel zu ihr gehend, der Autobahn zu folgen; und nun hatte ich ein Ziel. Den Pfad erreicht man über den sogenannten Anningerweg, eine große Wiese mit Sportplatz und einem Spielbereich. Als ich diese Wiese betrat, schien die aufgehende Sonne wie gerahmt zwischen den Stangen eines weit im Blickfeld stehenden Fußballtors. Rechts neben mir zweistöckige Wohnhäuser, aus deren immer noch in Dunkelheit getauchten Fenstern Radiostimmen drangen. Irgendwo bellte ein Hund, ein Kind schrie auf, eine Autotür schlug zu. Obwohl sich niemand zeigte, fühlte ich mich aufgehoben hier inmitten dieser Vorortmorgengeräusche. Durch Gestrüpp

stieg ich dann hoch zum Weg, von dem aus ich sehen konnte, wie die Autobahn die südliche Peripherie Wiens quer zerteilt, eine graue Ader tief eingeschnitten in der vielfältig grünenden Ebene, bei deren Anblick ich aufgrund der sich weit ausstreckenden Landschaft aus Baumwipfeln, an das Wort »wollig« denken musste. Am Horizont die im Morgengrauen wie zart hingehauchte Form des Anningerberges. Hoch im Himmel die letzten Spuren eines Kondensstreifens; davor eine vorbeifliegende Amsel, die für einen Wimpernschlag lang die Luft durchzuckte. Ich ging bewusst langsam, blieb oft stehen und blickte über die Schulter, um zu sehen, wie die Autos aus der Öffnung des Laererbergtunnels ein- und ausschossen. (Aber auch um mich zu versichern, dass mir niemand folgt.) Die Fahrbahn Richtung Wien war dicht befahren mit LKWs, die eher ein Dröhnen, als das gewöhnliche Rauschen erzeugten. Je weiter ich ging desto mehr weitete sich die Autobahnlandschaft. Die Dächer einer Wohnsiedlung im Südosten schimmerten im Morgenlicht. Ein Kirchturm ragte aus dem Grün der Bäume. Die Autos hörten nie auf, nichts kam zum Stillstand, alles war in ständiger Bewegung, so wie meine Gedanken, die das alles mitschrieben. Die auf der Fahrbahndecke gemalten Linien, die die Fahrspuren voneinander teilten, waren die Zeilen und die Autos die darüberfahrenden Buchstaben, aus der dieser Text besteht. Und je schneller die Autos fuhren desto mehr verlangsamte ich meinen Gang. So neben der Autobahn von einer Höhe entlang zu gehen, empfand ich als eine Lebenslust und ich hatte den Wunsch, so wie damals beim Geradeaus-Fahren auf dem HIGHWAY 2 in Washington, immer so weitergehen zu dürfen. Theoretisch hätte ich die Anhöhe hinuntersteigen, und über die Leitschiene klettern können, um direkt neben ihr zu gehen, traute mir das aber nicht zu. Das Gras zu meinen Füßen, braun und sonnenverbrannt, war noch nass vom gestrigen Regen und quietschte unter meinen Schritten. Eine leichte Brise im Gesträuch neben mir ließ einzelne Tropfen herunterregnen, ich bückte mich, streifte meine Hände durch das Gras und befeuchtete mein Gesicht – eine Vorahnung der kommenden Hitze am Nachmittag. Im Auto sitzen die Leute wohl mit der Klimaanlage. Im Gras lagen Bierdosen, Zigarettenschachteln, Feuerzeuge, FFP2-Masken – ich notierte mir das alles, als ob sie auf ein Verbrechen hinweisen, und bilde mir ein, dass ich auf eine Leiche stoßen werde. Ich denke, ich habe zu viele Filme gesehen. Der Weg krümmt sich nach rechts, der Spur der Autobahn folgend. Vor mir am Wegrand sehe ich jemanden sitzen, der auf die Autobahn blickt. Einer wie ich? Ich zögerte, ich dachte, es könnte sich um einen Wahnsinnigen handeln. (Zu viele Filme.) Als ich näherkam, sah ich, dass es ein junger Mann mit einem Schlafsack war. Wir grüßen einander. Aber als ich weitergehen wollte, sage ich dann doch, »Schön, die Autobahn, oder?«. »Ja«, antworte er, »besonders um diese Zeit.« Ich ging dann weiter, und wusste, er war einer wie ich. (Doch höchstwahrscheinlich ein Obdachloser.)

Schließlich endet der Weg an einer Brücke, von der aus man auf die Fahrbahn hinunterblicken kann. Wegen des Staus auf den drei Fahrspuren Richtung Wien, fuhren die Autos so langsam, dass Einzelheiten der Fahrer durch die Windschutzscheiben kurz aufblitzten. Hände, Stirne, Sonnenbrillen. Vor allem aber waren es die Hemdfarben, die mir entgegenleuchteten und erst damit bekam ich Augen für die Farben der Autos. (Wie kommt es, dass man das Offensichtliche immer übersieht?) Das Sichtbar-Werden des einen leitete den Blick weiter für das andere. Und so wie die Autos sachte im Sonnenlicht dahinrollten, glichen sie bunten Lichtkasten, so dass ich zum ersten Mal diesen mir bis dahin fremd gebliebenen Gegenstand als schön wahrnahm... Ich ging dann etwas weiter und landete in der sogenannten Per-Albin-Hansson-Siedlung, einer Stadtrandsiedlung, die nach dem Zweiten Weltkrieg entstand, und deren westlichen Grenze die Südosttangente bildet. Dieser Abschnitt ist auch als Hanssonkurve bekannt, eine 90° Kurve, an der die Autobahn von Norden nach Westen Richtung Inzersdorf in Liesing schwenkt. Wer hier wohnt, wohnt auf der Autobahn. Nun freute ich mich auf die neue Umgebung. In der Siedlung herrschte immer noch ein dämmriges Licht, obwohl der Himmel schon längst ein Tagesblau war. Die Wipfel der vielen Lindenbäume waren zu einem Dach verwachsen, das das Sonnenlicht abschirmte und alles in einen gleichmäßigen, friedlichen rosagelben Schimmer tauchte. Die Reihe zweistöckiger Wohnhäuser auf der einen Straßenseite war ockergelb und schien eine selbsterzeugte Helligkeit auszustrahlen. Gegenüber auf einer Wiese standen mehrere freistehende dreistöckige Häuserblöcke, die blauen Fassaden schmutzig vom Auspuff des ständigen Autobahnverkehrs. In der frühen Stunde wirkte der ganze Ort unbewohnt, die einzige Bewegung war die des knisternden Laubes im Wind. Bald aber hörte ich ruhige Gartenstimmen, und als ich zu einem Fenster an einem oberen Stockwerk hinaufblickte, sah ich eine Greisin, die sich in einem Handspiegel betrachtete. Neben ihr ein Balkon, an dessen Wand ein ROUTE 66-Schild hängt. An einer Verkehrsampel hielt dann ein Auto und ich sah, wie der am Lenkrad sitzende Vater sich zu seinem im Rücksitz schlafenden Kind umdrehte und es über die Haare streichelte. Irgendwo knallte eine Haustür zu, ein Ball wurde gegen eine Wand getreten, eine Holzschaukel, die von einem Lindenbaumast hing, zitterte knarrend im Wind. Und all diesen Anblicken und Geräuschen unterlag das Hintergrundrauschen der Autobahn. Schließlich erreichte ich eine andere Brücke am südlichen Rande der Siedlung, die die Gleise der Donauländebahn überspannt. In der Ferne ein pulsierender, kurvender Lichtstreifen, den ich als die Tangente erkannte, dort, wo die A23 in die A2 mündet und zur Süd-Autobahn wird.

Der Draschepark im 23. Gemeindebezirk Wiens befindet sich teilweise direkt unter dem Knotenpunkt Inzersdorf. Eine beengende, verbaute Natur mit riesigen Betonsäulen, die die Straßenüberführungen unterstützen, dem Liesingbach,

der sich trüb dazwischen schlängelt, matten, braunblättrigen Eichenbäumen, ausgedörrtem Gras, Vogelkot bespritzten Kies- und Asphaltwegen, Graffiti beschmier- ten Wänden, einem Haufen beschmutzter Schlafsäcke, Bierdosen, Urinlachen, in der Sonnenhitze getrockneten Fäkalien. Ein Ort des potenziellen Verbrechens. Man denkt an Filmszenen, in denen eine Gruppe spielender Kinder an einem solchen Ort eine Leiche entdeckt. Doch steht man da unten eine Zeit lang inmitten des endlo- sen Rauschens der verschiedenen Fahrbahnen oberhalb und schließt die Augen, könnte man sich tatsächlich einbilden, man stehe am Meer. Oft wird das Geräusch der Autobahn mit dem Rauschen des Meeres verglichen, sodass es nun zu einem literarischen Reflex geworden ist. Ob die Menschen, die direkt am Meer wohnen, sein Rauschen umgekehrt mit der Autobahn vergleichen? Und gibt es nicht andere Beschreibungen? Ich hatte immer das Problem, die Namen für Geräusche zu finden und zu unterscheiden. Oft, wenn ich etwas höre, vernehme ich es bloß, verwandele das Gehörte sofort in einen Begriff und höre dann weg, bevor es in ein richtiges Lau- schen übergehen kann. Nun empfand ich, wegen des Verkehrslärms, eine äußere und innere Stille, so wie ich, wenn ich mitten im ohrenbetäubenden Stadtlärm stehe, mich in eine selbsterzeugte Ruhe hineinphantasieren kann. Und so wurde diese ver- wahrloste Grünanlage durch die Süd-Autobahn in einen Ort der Stille verwandelt, der zusammen mit den nun im Wind auferstandenen, hin und her wippenden Eichen- bäumen (als ob sie die Luft begrüßen wollten) eine Einheit bildete, in der ich die Arme ausstrecken konnte. Und zum ersten Mal am Tag sehnte ich mich nach Gesellschaft. Jogger und Fahrradfahrer tauchten aus dem Innern des Parks auf und verschwanden dann schnell hinter den Säulen. Das hellblaue Gewand einer jungen Muslimin, die auf einem E-Scooter schnell an mir vorbeiglitt, flatterte im Wind wie ein Vorhang. (Und hinter ihr dann eine vom Kiesweg emporschwebende Staubwolke.) Ein Kind, das mit schwingenden Armen unter den Brücken dahinschlenderte, als hätte es alle Zeit der Welt, wurde dann sofort zum Inbild des Ortes, das mir für den Rest des Tages als Begleitbild diente.

OLDTIMER AUTOBAHNRESTAURANT & MOTORHOTEL, GUNTRAMSDORF – A2

Ohne Auto ist die Oldtimer-Raststation auf der A2 umständlich zu erreichen. Von Wien Hauptbahnhof fährt man mit einem Schienenersatzverkehrbus zirka eine Stun- de zum Bahnhof Guntramsdorf-Kaiserau, ungefähr 30 km südlich von Wien. Von da ist es dann eine halbe Stunde Fußstrecke weiter entlang einer dichtbefahrenen Landstraße, bis diese schließlich südlich abzweigt und neben Ackerland als Kies-

weg parallel zur A2 läuft. Nach einigen Kilometern sollte dann schließlich ein offenes Tor den Zugang zur Raststation gewähren... Als ich am Tag nach meiner Wanderung um die A23/A2 an der provisorischen Bushaltestelle am Ende einer ungepflaster-ten Straße als einziger Passagier dort etwas zögernd ausstieg, herrschte eine bedrückende Nachmittagshitze. Auf den ersten Blick sieht der Ort aus wie unfertiges Gelände. Der Bahnhof hat weder Empfangshalle noch Fahrscheinautomat, nur ein betriebsbereites Gleis und einen leeren Parkplatz. Ein verrosteter Güterwagen auf stillgelegten Schienen. Schotterhaufen und mehrere mit Schlamm bespritzte Bagger, die so wirkten, als seien sie vor langer Zeit außer Betrieb gesetzt worden. Ansonsten rundherum offenes Land mit Sonnenblumen- und Maisfeldern; darüber ein wolken-loser, tiefblauer Himmel, den ich seit jeher mit dem Begriff »Hochsommer« verbinde. Trotz der anscheinenden Leere zeigte sich der Ort belebt mit Arbeit- und Motoren-geräuschen. Direkt neben der Haltestelle stehen Lagerhaus und Tankstelle, an der Arbeiter in blauen Overalls barsch zueinander riefen und verschiedene Maschinen-geräte ernst handhabten. Nur einer in grüner Hose und rosa ölverschmierem Hemd stand bloß da und gab der Szene eine Leichtigkeit. Auf mich achteten sie nicht. Zu-erst unschlüssig, ob ich weitergehen soll – die Landstraße hatte keinen Gehsteig und der nächste Bus fuhr erst in zwei Stunden ab – beschloss ich dann doch, mein Ziel zu erreichen. Freude und Beengung wechselten sich ab; auf der einen Seite war ich froh darüber, endlich mal außerhalb der Stadt im Freien zu gehen (ohne jedoch die Auto-bahn aus dem Auge zu verlieren). Auf der anderen Seite musste ich ständig den hinter mir anfahrenen Autos und Lastwagen ausweichen, die ihr Tempo zu beschleunigen schienen, als sie sich näherten. Gegensätzlich bremsen die mir entgegenfahrenden Autos, als sie an mir vorbeifuhren, um mich dann blöd anzuglotzen. Bald aber wurde es ruhiger und das Gehen wurde wieder zu einer Freude. Mein einziger Begleiter ein Zitronenfalter, der mit seinem flimmernden Tanz dem Tag ein zusätzliches Licht verlieh. Zu meinen Füßen Grashüpfer, die mit jedem meiner Schritte im Gras vor-aushüpften und dann verschwanden. Birken am Straßenrand, die kleine Schatten-inseln warfen. Die Köpfe der Sonnenblumen, die in ihrem Auf und Ab im Wind sich selber wiegten. In der zunehmenden Hitze empfand ich dann den leichten Luftzug, der von den ab und zu vorbeirasenden Autos erzeugt wurde als eine Wohltat. So frei gehend, kam mir dann ein Bild aus einem Film in den Sinn: Ein Mann, der, so wie ich, an einem sonnenhellen Tag eine Landstraße entlanggeht, sein gemächlicher Gang, der glitzernde Asphalt am Nachmittag, die gelb gestrichenen Verkehrsstreifen, die Maisfelder, das Gefühl der Müßigkeit des Tages, wie die Kamera ihm beim Gehen folgt und er plötzlich aus dem Bild läuft und für eine kurze, endlose Sekunde das Bild eines friedlichen Stilllebens hinterlässt, nur der Wind in der Luft. (Und ich lief dann auch für einige Augenblicke.)

Dann, nachdem ich den Schwechatbach über eine Autobrücke überquert und die südliche Abzweigung eingeschlagen hatte, ging es weiter auf dem staubigen Kiesweg. Rechts von mir lag dunkelbraunes Ackerland, weiter weg ein brummender Traktor; links, die rumpelnde Süd-Autobahn, ein Lärm, der die Hitze noch schlimmer machte. Das Knirschen des Kieses von unten und das Dröhnen eines Flugzeugs über mir. Umzirkelt von diesen Geräuschen, dachte ich dann nur ans Ziel: die Oldtimer-Raststation, die ich als traumhaft gelbes Hotelgebäude in der Ferne vor mir schimmern sah. Das Tor, das mir Zugang erlauben sollte, war aber zu. Was tun? Ohne zu denken, fand ich ein Loch im Zaun und kletterte durch. Das erste, was ich dann auf dem Parkplatz sehe, sind Schilder, die in mehreren Sprachen vor giftigen Schlangen warnen. Ich ging schnell weiter. Lastwagen mit Kennzeichen aus ganz Europa standen wie bunte aufgereihte Spielzeuge vor dem Hotel, das im Näherkommen wie eine Kulisse wirkte. Das grelle Gelb der Fassade, die kitschige Frakturschrift des OLDTIMER-Schildes, das wie aus den achtziger Jahren aussehende Plakat mit einer Zeichnung eines roten Porsches, der durch eine Schneeberglandschaft fährt, der Spielplatz mit einem überlebensgroßen trojanischen Holzpferd, neben dem eine Familie ihr Picknick auf dem Gras ausbreitete – all dies erinnerte an die billig gemachten Werbungen, die ich als Kind im Fernsehen in den frühen neunziger Jahren sah. Allerdings gefiel mir das alles. Ich dachte, das ist ein Ort für mich. Dahinter, unweit von der Ausfahrt, standen mehr Lastwagen und Waschkabinen, in dem man sich duschen und die Wäsche waschen konnte. Eine Gruppe Fahrer, die meisten ohne Oberhemd, rauchten und redeten laut und gestikulierend auf Serbisch. Endlich von der Anonymität ihrer Lastwagenkabinen befreit, erschienen sie nun als auf zwei Beinen stillstehenden Menschen, die, anstatt als im Metall eingekapselten Gestalten zwischen einem ewigen Hier und Da zu leben, momentan der Welt der Sesshaften angehörten, mit der sie ihre Sehnsüchte und Träume teilten, bevor sie zu ihren Wagen hinaufstiegen und sich dem Leben der Zwischenzone wieder anschlossen. (Gerne hätte ich mich zu der Gruppe hinzugesellt, traute mich aber nicht.) Andere saßen in aufgeklappten Stühlen im Schatten ihrer Wagen und ließen so die Zeit vergehen. Dabei musste ich an Julio Cortázar und Carol Dunlop denken, die 1982 eine Expedition unternahmen, in der sie 33 Tage entlang der Autobahn von Paris nach Marseille unterwegs waren und an jeden der 65 Raststationen anhielten und an jeder zweiten übernachteten. (Sie dienen auch teilweise als Vorbild für diesen Bericht.) Für eine Weile stand ich dann bei der Ausfahrt und schaute zu, wie sich die LKWs im Fluss der A2 einfügten, ein endloses Fließen, dem man sich nur hingeben muss, um sich in den Süden des Landes treiben zu lassen, durch die Steiermark und Kärnten, und schließlich über die Grenze nach Italien bis ans Meer. (Und vielleicht auch dorthin, wo ich als Vierjähriger jenen freien Blick erlebte). Beim Ausfahren hupten die

LKWs zum Abschied einander zu und ich verspürte das momentane Bedürfnis, von einem von ihnen, für eine Strecke mitgenommen zu werden, anstatt immer nur als Zuschauer auf der Seite zu stehen. Da fiel mir ein weiteres Bild von einem Film ein: jenes am Ende von **Five Easy Pieces**, in dem Jack Nicholson, der an einer Tankstelle entlang des HIGHWAYS im amerikanischen Nordwesten (ich weiß noch, es war ein sehr regnerisches Bild, die Straßen nass, der Himmel trüb) mit seiner Freundin (gespielt von Karen Black) anhält, völlig spontan und ohne Vorwarnung in einem abfahrenden Lastwagen einsteigt, und dabei sein bisheriges Leben verlässt. Der amerikanische Traum, der Traum zu verschwinden. Doch ich wagte etwas anderes. Von wo ich stand, war ich auf derselben Augenhöhe wie die Autobahn, keine Barrieren oder Hindernisse zwischen ihr und mir. Der Weg war frei. Nun trat ich nach vorne und ging einige Augenblicke am Rand der Autobahn entlang, neben den LKWs und den Autos als Dazugehöriger. (Und für diesen kurzem Moment war ich dann tatsächlich am Meer.) Und als ob damit alles erledigt wurde, drehte ich mich um, lief zurück zum Bahnhof und fuhr mit dem Bus zurück nach Wien.

David Perrin



Notiz zu Two-Lane Blacktop von Monte Hellman

Ein Film ohne Hoffnung. Ein paar Jahre nach *Easy Rider*, der die Hippiekultur zelebriert und zugleich ihr Abgesang ist: Ein Film über namenlose Männer, die in ihrem Leben festsitzen und denen nichts anderes übrig bleibt, als über die Highways der USA zu geistern. Sie sind gemeinsam unterwegs und dennoch alleine. Der Film hat keine Zeit für ihre Geschichten, kein Interesse daran, wer sie sind, woher sie kommen, warum sie existieren. Was zählt, ist nur ihre Bewegung entlang der Straße. Die einzige Frau,

die mit ihnen fährt, wechselt immer wieder zwischen den beiden Autos, die sich dieses Rennen quer durch die Vereinigten Staaten liefern. Schließlich hat auch sie genug von der machistischen, verbissenen, performativen Einsamkeit der Männer und verlässt den Film einfach frühzeitig. Der Highway führt immerzu geradeaus, sie können nur weiterfahren bis der Film selbst ausbrennt, ohne uns ein Ende für ihre Geschichten zu geben.

Sebastian Bobik



Notiz zu Silver City Revisted von Wim Wenders

Ist ein Kino des Friedens möglich? Wie würde es aussehen? In der letzten Einstellung des Films blickt die Kamera aus einem Fenster auf den nächtlich dahinziehenden Verkehr einer belebten Autobahn, die sanft und sich langsam bewegende Kolonne der Autos wie anonyme Lichtpunkte oder Sterne, die die Welt der aktuellen Ereignisse hinter sich lassen. Dass es sich nicht um den amerikanischen Highway handelt, wie in den anderen hier besprochenen Filmen, ist doch egal. Es könnte genauso gut in Amerika oder Europa oder anderswo

auf der Welt sein (eigentlich ist es in München): Eine friedvolle, menschenlose Welt, jenseits der Begriffe und der Sprache, jenseits des Handelns und der Meinungen. Beim Betrachten der Einstellung wird alles Böse im Leben entmachtet oder zumindest zu etwas Ertragbaren. Die Geräuschlosigkeit des Bilds lässt die eigenen Gedanken verstummen und schafft eine Leere, in der man seine eigene zuvor festgelegte Zukunft neu denken kann.

David Perrin

**Jugend ohne Film beschäftigt sich mit der Welt
und den Filmen, die in ihr leben.**

Impressum:

**Herausgegeben von: Sebastian Bobik, Ronny Günl, Patrick Holzapfel,
Ivana Miloš, David Perrin**

Redaktion: Ronny Günl, Patrick Holzapfel

Cover: Ivana Miloš

Satz und Layout: Ronny Günl

Wien/Sierndorf, 2022

jugendohnefilm.com

_____ / 200

Die Publikation wurde selbst am Risograph in der Potato Publishing-Werkstatt (Linz) gedruckt. Die verwendete Schrift ist Arizona & Diatype von Dinamo®, gedruckt wurde auf Metapaper Extrarough Recycling White 120 g/m² und Bio Top 80 g/m². Die erste Ausgabe ist in einer Auflage von 200 Stück erschienen. Auf jof-lesen.com findet sich die Onlineversion dieser Ausgabe.