

Thomas Waitz

## **Der grüne Rand. Über den Blick auf städtische Peripherie**

### **DOI**

<https://doi.org/10.25365/phaidra.16>

### **Original**

Waitz, Thomas: Der grüne Rand. Über den Blick auf städtische Peripherie. In: Pablo Abend/Tobias Haupts/Claudia Müller (Hg.): *Medialität der Nähe*. Transcript 2011.

### **Kontakt**

[t.waitz@univie.ac.at](mailto:t.waitz@univie.ac.at)

### **Hinweis**

Diese Textfassung weicht in geringfügigen Details von der Druckfassung ab.



**Thomas Waitz**

<http://www.thomaswaitz.at/>

ORCID <https://orcid.org/0000-0002-0137-515X>



Dieses Werk ist unter *Creative Commons Namensnennung - Keine kommerzielle Nutzung - Keine Bearbeitungen 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0)* lizenziert. Um die Lizenz anzusehen, gehen Sie bitte zu: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode.de>

# Der grüne Rand

Über den Blick auf die städtische Peripherie

---

THOMAS WAITZ



*Abb. 1: Die neue Straße (1932)*

## DAS BILD DER STRASSE

Ein Bild, das eine neue Straße zeigt: Am linken Bildrand befindet sich ein Waldstück, davor, kaum identifizierbar, weiße, rechteckige Objekte, die

Schilder sein könnten. Am Horizont, sich nur wenig vom grauen Himmel abhebend, liegen Hügel. Vom Vordergrund des Bilds bis zum Mittelgrund erstreckt sich, grafisch abstrahiert und in zentralperspektivischer Bildkomposition strahlenförmig auf die Bildmitte weisend, die graue, durch weiße Randmarkierungen begrenzte Straßenoberfläche. Die radikale Verjüngung, hervorgerufen durch die Wahl der Perspektive und die vertiefte Lage der Bahn im Gelände, bewirkt eine starke Dynamisierung der Bildwirkung. Das Ende der Straße ist nicht zu erahnen, sie verliert sich zwischen Mittelgrund und dem Grau des Horizonts. Eine schnurgerade Linie, in einem Trog liegend, führt das Verkehrsbauwerk, auf dem sich keine Fahrzeuge befinden, durch eine Landschaft, die dem Betrachter ebenso leer erscheint wie die Straße selbst. Wer hat diese Fotografie angefertigt? Zu welchem Anlass und mit welcher Absicht ist sie entstanden? Kaum etwas lässt einen Rückschluss darauf zu, an welchem Ort sich diese Straße befindet; noch weniger, wohin sie führt. Es ist kein konkretes Bild, das wir sehen, es ist ein Bild an sich, ein Emblem. Es verfügt über eine konkrete Evidenz nur insofern, als es ein Paradigma bildet: jenes der Straße selbst.

## **EIN RAUM NEUEN TYPIS**

In dem Popsong *Autobahn* der Gruppe *Kraftwerk* – die Komponisten sind Ralf Hütter und Florian Schneider – finden sich die einschlägigen Zeilen, welche eine gute Unterschrift für dieses Bild abgeben könnten.

»Vor uns liegt ein weites Tal/Die Sonne scheint mit Glitzerstrahl/Wir fahren, fahren,  
fahren auf der Autobahn/Die Fahrbahn ist ein graues Band/Weiße Streifen, grüner  
Rand«

Mit der rohen Type einer Schreibmaschine gesetzt, stehen diese Verse auf dem Umschlag der deutschen Ausgabe von Paul Virilios Text *Véhiculaire*, erschienen 1978 im Merve Verlag.

Virilios Überlegungen kann man getrost als einen Gemeinplatz der Kulturtheorie betrachten. Sein Interesse gilt der Erfahrung eines zusammenschmelzenden Raumes der Geschwindigkeit (in den Worten von Kraftwerk: dem »grauen Band«), und weniger all jenen Bereichen der Wirklichkeit, die,

vom Prozess der Beschleunigung ausgenommen, zurückbleiben (dem »grünen Rand«). Denn die StraÙe wolle, so Virilio,

»mit dem Land, das sie durchquert, nichts mehr zu tun haben, sie sucht die geometrische Abstraktion, die Einförmigkeit, Einlinigkeit. Die Geschwindigkeit ruft die Leere hervor, die Leere treibt zur Eile.« (Virilio 1978: 91)

Aber ist es tatsächlich die Geschwindigkeit, welche eine Entleerung des Raums bewirkt? Oder bewirkt diese in Virilios Sichtweise nicht vielmehr ein spezifisches Blicken, dessen Effekt wiederum – als Bild – der Eindruck von Leere ist? Tatsächlich beschreibt Virilio nicht nur, wie die buchstäbliche Erfahrung der Geschwindigkeit dieses historisch »neue« Blicken hervorbringt, sondern auch, dass dieser Blick mit dem Verlust der Wahrnehmung von etwas anderem einhergeht – dem »Erblinden« des Passagiers, das, auch ohne diese Referenz zu etablieren, dem Benjamin'schen »Choque« der Moderne gleichend, »Wirkungen einer Depersonalisierung anzeigt« (ebd.: 25f.). Dieser Schock mündet für Virilio in eine doppelte Frage: »Was bleibt dann von der Welt? Was bleibt von uns?« (ebd.: 31).

Man mag Virilios Überlegungen, vor allem die kulturpessimistischen Konsequenzen, die er aus ihnen ableiten wird, für apodiktisch oder schlicht unzutreffend halten. Und doch lässt sich kaum übersehen, dass seine Argumentation, innerhalb derer Denkfiguren von Geschwindigkeit und Beschleunigung zu bestimmenden Größen kulturellen Wandels erhoben werden, prototypisch für eine Sichtweise ist, die sich lange Zeit als maßgeblich für die Kulturtheorie erwiesen hat. Technische Entwicklungen und medientechnologische Dispositive scheinen dabei noch stets der Auslöser für eine »Ver-nichtung«, »Auflösung« oder »Entortung« des Raums, mag dieser nihilistische Impuls nun Folge einer Wahrnehmungsveränderung, eines Bedeutungsverlustes oder gar eines relationistischen Schwindens erscheinen (vgl. Virilio 1983; Faßler 1999; Bolz 2001; Willke 2001). Doch solchen Argumentationen haftet ein Makel an: Indem in einer nihilistischen Geste der Raum des Dazwischen getilgt wird, verunmöglicht sich die Frage nach den Qualitäten dieses Raums. Die Apologeten einer Kritik der Moderne, die sie als Kritik der Geschwindigkeit schreiben, affirmieren in ihrem Blicken, so scheint es, unwillkürlich genau jene Versprechen der Moderne, die sie doch zu kritisieren vorgeben.

»Was bleibt dann von der Welt? Was bleibt von uns?« – Vielleicht lässt sich Virilios Frage nur dann sinnvoll beantworten, wenn wir den Blick auf den »grünen Rand«, die Peripherie lenken. Damit verbunden ist eine zweite Perspektivverschiebung: Denn es gilt, nach den Bildpolitiken dieses Raums zu fragen, nach einem spezifischen Blick und nach jenen, die blicken.

## BILDPOLITIK DER PERIPHERIE

Das Bild der leeren Straße in einer ›leeren‹ Landschaft ist anlässlich der Einweihung der Kraftwagenstraße Köln-Bonn durch Konrad Adenauer, den Oberbürgermeister der Stadt Köln, am 6. August 1932 entstanden. Abgedruckt findet es sich in Heft 8 des fünften Jahrgangs der Zeitschrift *Die Autobahn*, »Organ der HAFRABA e.V.«, des Vereins zur Vorbereitung der Autostraße Hansestädte Frankfurt–Basel. Der Titel: »Der Beginn einer neuen Epoche in Deutschland« (vgl. Strohark 2001: 120).

Die Inbetriebnahme der Kraftwagenstraße zwischen den beiden Großstädten markiert ein verkehrsgeschichtlich höchst bedeutsames Ereignis. Die heutige A555 ist die erste öffentlich zugängliche Autobahn Deutschlands (vgl. Kunze/Stommer 1982). Aus Sicht der Verkehrsgeschichte stellt ihre Konzeption und Realisierung eine Reaktion auf die zunehmende Dichte und die steigenden Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs dar. Dieser soll, so das Ziel der Verkehrsplanung, außerhalb des Netzes der Provinzialstraßen und unter Verzicht auf Ortsdurchfahrten auf einer eigenen Trasse geführt werden.

Die neue Straße und der technische Fortschritt, den sie zu verkörpern scheint, begeistern die Tagespresse und ihre Leser. Am 16. Juli 1932 veröffentlicht der *Bonner Generalanzeiger* den Brief eines Lesers, der in Erwartung der neuen Kraftwagenstraße fasziniert schreibt:

»[D]as Herz eines jeden Autofahrers lacht, wenn er auf diese Strecke kommt. Hier kann er ›aufdrehen‹. [...] Diese Neuanlage läßt alle Orte rechts und links liegen, nichts hindert den Fahrer, hier kann man den Wagen einmal ausfahren.« (N.N. 1932a, zit. nach Strohark 2001: 121)

Die eindringliche Begrüßung der späteren Autobahn, die hier deutlich wird, ist beispielhaft für viele ähnliche Zeugnisse der zeitgenössischen Wahrneh-

mung. Die neue Straße erscheint als eigenständiger Raum, dessen buchstäbliche ›Erfahrung‹ etwaige Orte des Dazwischen bedeutungslos werden lässt. In einer weiteren Zuschrift greift ein anderer Leser diese Sichtweise auf. Ziel jeglicher Fahrt auf der Straße sei die beschleunigte Durchquerung der »Ebene« und das südlich von Bonn liegende Siebengebirge. »Die sieben Berge grüßen in der Ferne als begehrttes Ziel. So schnell wie möglich sucht man diese Ebene zu überwinden«, führt der Leser enthusiastisch aus (N.N. 1932b, zit. nach Strohkark 2001: 121).

Doch die Veränderung des Raums, sein Bedeutungswandel, sein »Schwund« ist keine tatsächliche Tilgung, sondern ein sich zunächst imaginatives und dann medial entäußerndes Verfahren der Ausblendung, der Überdeckung, der Zuschreibung. Die Distanzüberwindung vernichtet, so scheint es, den Raum. Tatsächlich aber entsteht ein Raum neuen Typs. Der »grüne Rand«, eben: die Peripherie, ist ein Effekt der automobilen Moderne und ihrer Bildpolitiken. Das Neue dieses künftig als Landschaft erfahrenen Raumes gründet jedoch nicht in seinen intrinsischen Eigenschaften, sondern in einem gleichermaßen verkehrstechnischen wie medialen Dispositiv, das es hervorbringt. Die Bilder dieser Landschaft, oder, mehr noch, diese Landschaft als Bild wird künftig zu einem Problem und Gegenstand der Regulierung – in den Mikropolitiken der Landschaftsgestaltung beim späteren Autobahnbau etwa, aber auch mit Bezug auf eine allgemeine Verfasstheit der gesellschaftlichen Moderne, von der sie Zeugnis abzulegen scheint. Dabei ist diese Landschaft aus dem Blickwinkel ihres Durchfahrenwerdens stets ein buchstäblich ›beiläufiges‹ Problem, weniger scheint sie ein Raum eigener Qualität und Güte (vgl. Dagonet 1981).

Doch gerade der Raum zwischen Köln und Bonn, von der Autobahn als Peripherie konstituiert, ist das Produkt einer Vielzahl von Bildpolitiken, die bis in die Gegenwart vielschichtig und widersprüchlich die Moderne und den ihr innewohnenden, verkehrstechnischen Aufbruch selbst thematisieren. Auf zwei dieser Auseinandersetzungen mit dem Raum zwischen Köln und Bonn möchte ich näher eingehen: *Durchfahrtsland*, ein Dokumentarfilm aus dem Jahre 2002, sowie *Peripheriewanderung* Bonn, ein Bild-Text-Zyklus des Künstlers Peter Piller.

## »DURCHFAHRTSLAND«

Der Film *Durchfahrtsland* (D 2002) der Kölner Regisseurin Alexandra Sell stellt eine mediale Konstruktion des Siedlungsraumes zwischen Köln und Bonn, des Vorgebirges, dar, die in signifikanter Weise die verkehrstechnischen Bedingungen seiner Existenz aufgreift.

Im Presstext des Filmverleihs heißt es, der gezeigte Raum sei

»eine dieser Gegenden, durch die man durchfährt, um anderswo einen Ausflug zu machen. Nicht Stadt, nicht Land, zersiedelt und austauschbar. Für die Menschen allerdings, die dort wohnen, ist das Vorgebirge die Mitte der Welt. In dieser Mitte gilt es, sich einen Platz zu erobern. Was nicht immer ganz leicht ist, ganz besonders nicht für die vier Protagonisten des Films.« (N.N. 2005: o.S.)

Mit dem Gestus dokumentarischer Beobachtung, zu der ein gewollt distanzierter *voice over*-Kommentar tritt, lernen wir vier Figuren kennen, deren Leben der Film im Laufe eines Jahres zu beschreiben vorgibt: den Pfarrer der Gemeinden Hemmerich und Rösberg, Hans Wilhelm Dümmer, die in Sechtem wohnende Sekretärin und Schriftstellerin Sophia Rey, Mark Basinski, Realschüler aus Walberg und Giuseppe Scolaro, Berufssoldat und erster Vorsitzender des Tambourcops *Klingendes Spiel Vochem*.

In einem Texttitel, dem Film gleich einem Motto vorangestellt, heißt es,

»Der Weg zu Lande von Bonn nach Köln – unerachtet der schönen Chaussee auf welcher man ihn in weniger als vier Stunden zurücklegt – ist unbeschreiblich öde und langweilig — Johanna Schopenhauer 1828«

Der Begriff »Durchfahrtsland« scheint wenig schmeichelhaft. Der Film charakterisiert den so bezeichneten Raum zwischen Köln und Bonn in einer Weise, die von einer durch den Verkehr zugerichteten Wahrnehmung kündigt. Bereits in den Paratexten des Films finden sich Verweise auf eine Lesart, die in dem portraitierten Raum eigentümliche Widersprüche erkennt (und diese in der Folge für Effekte der Komik zu nutzen trachtet). So zeigt das Plakatmotiv eine auf einem Feldweg marschierende Blaskapelle; im Bildhintergrund sehen wir Kühltürme und Hochspannungsleitungen eines Braunkohlekraftwerks. Hier, so scheint dieses Bild zu sagen, passt etwas nicht zusammen, und das ist vielleicht komisch oder auch nur skurril.

Dörfliche Traditionspflege und die funktionalen Oberflächenerscheinungen einer industriell genutzten und verbrauchten Landschaft bilden einen fortwährenden Widerspruch innerhalb des filmischen Texts.

In einer längeren Sequenz wird dies deutlich: Sie beginnt mit einer Folge von Einstellungen, die den Protagonisten Mark Basinski zeigen. Aus großer Distanz kadriert sehen wir, wie er auf einem Fahrrad einen Feldweg entlang fährt. Der *voice-over*-Kommentar schildert sein Ringen um eine Entscheidung für die eigene berufliche Zukunft. Er sei, so haben wir durch den Film zuvor erfahren, künstlerisch begabt und plane, Modedesign zu studieren (Abb. 2). Im mittleren Teil der Sequenz sehen wir die Schriftstellerin Sophia Rey in ihrer häuslichen Umgebung. Skeptisch erwägt sie die Möglichkeit einer Autorenlesung. Bisherige Lesungen, so hieß es zuvor, wurden von den Bürgern der Gemeinde, in der sie lebt, ignoriert (Abb. 3).

Und schließlich folgt ein aus einer einzelnen Einstellung bestehendes Segment, welches vordergründig die filmische Narration voran treibt. Die Erzählstimme summiert Ereignisse, die entweder die Region oder die beobachteten Protagonisten betreffen. Auf der Bildebene, mit langer Brennweite ausschnitthaft kadriert, sehen wir Bauarbeiten, die, so scheint es, am Rande des Parkplatzes eines Lebensmitteldiscounters stattfinden. Eingeleitet wird dies mit den Worten, »[i]n diesem Sommer bekam das Vorgebirge eine neue Autobahnausfahrt und zwei neue Supermärkte« (Abb. 4).

Die hier geschilderte Sequenz steht beispielhaft für ein mediales Verfahren des Text-Bild-Verhältnisses, das den Film wiederkehrend kennzeichnet, und welches sich als kontrastive Gegenüberstellung zweier unversöhnlicher Sphären beschreiben lässt. Auf der einen Seite, repräsentiert durch die textuelle Ebene der *voice-over*-Narration stehen Mutmaßungen über das Handeln der Protagonisten, Aspekte der Figurenzeichnung und Verweise auf die Individualität der filmischen Figuren vor dem Hintergrund der Konventionen einer dokumentarisierenden Lektüre. Auf der anderen Seite, repräsentiert über das sichtbare Bild und den Text der filmischen Montage, finden sich die Erscheinungsformen einer suburbanen Landschaft, Bilder austauschbarer Siedlungen und belangloser und in ihrer Belanglosigkeit ausgestellter Verkehrswege. Diese Einstellungen sind fast immer aus einer distanzierten und distanzierenden Perspektive aufgenommen, die durch lange Brennweiten und ebensolche Einstellungslängen gekennzeichnet ist. Die bildliche Konstruktion einer solchen suburbanen Landschaft dient der filmischen Narration einerseits für strukturierende Zwischenschnitte.





Abb. 2-4: Durchfahrtsland (Filmstills)

Andererseits bildet sie in ihrer Gesamtheit einen Bildtypus, welcher Ausweis ist der behaupteten Trostlosigkeit und Gleichförmigkeit nicht nur eines landschaftlichen Raums, sondern auch des Sozialraums der ihn bewohnenden Menschen und ihrer Lebensentwürfe. Während wir hören, dass der Gasthof – Sinnbild der bürgerlichen Vorstellung eines historischen Ortes, auf die der Begriff des ›Lokals‹ einen direkten Verweis darstellt – zerstört sei, zeigt der Film nicht die Überreste der Ruine, die wir imaginieren müssen, sondern nur einen Parkplatz – einen funktionalen, austauschbaren Raum des Verkehrs.

Diese filmische Strategie stellt nicht nur eine Distanzierung gegenüber dem Raum dar, die buchstäblich ein Blick aus der Distanz ist. Sie ist zugleich eine Distanznahme gegenüber den filmischen Figuren, weil dem Zuschauer eine affektive Nähe schon über die Wahl filmischer Mittel verweigert wird: »Die fremde Welt vor der eigenen Haustür«, welche der Film, wie es im Presseheft heißt, zu beobachten vorgibt, bleibt auch deshalb fremd, weil sie ein distanzierter Blick als fremd konstruiert. Die damit einhergehende Verweigerung von Nähe ist doppelter Gestalt: Sie betrifft die Raum- wie die Sozialdimension und identifiziert beide Ebenen. Und so erscheint es kaum zufällig, dass der Film das höchste identifikatorische Potential noch ausgerechnet für jene Figur aufbringt, die selbst in größtmöglicher Distanz und intellektueller Abgeklärtheit dem sie bestimmenden Raum gegenübersteht: Pfarrer Dümmer, von dem es zu Beginn des Film heißt, er habe bei seiner Ankunft wenig über das Vorgebirge gewusst, und das sei vielleicht auch gut so gewesen.

Nun wäre es wohlfeil, den Blick auf das *Durchfahrtsland*, den Raum zwischen Köln und Bonn, als einen überheblichen, intellektuellen Blick abzutun (und Teile der Filmkritik haben genau dies getan). Eine solche Diagnose würde jedoch das, was als suburbanes »Durchfahrtsland« erscheint, und gleichermaßen das, was im Gegenentwurf Großstadt ex negativo immer mitgemeint ist, auch, wenn es, wie im Film, nur als Möglichkeitsraum buchstäblich am Horizont aufscheint, als substanzlogische Tatsache voraussetzen.

Tatsächlich ist das, was sich in Folge als Peripherie bezeichnen lässt, jedoch nicht nur das Produkt verkehrstechnischer Innovationen wie der Kraftwagenstraße und Autobahn, sondern zugleich der Effekt eines spezifischen Blickens, das ebenso verwoben ist mit verkehrstechnischen Dispositiven wie als Resultat medialer Eigenlogiken erscheint. Mein Vorschlag lautet daher, die Bildpolitik des Peripheren als Ausdruck eines enttäuschten kultu-

rellen Begehrens nach der Moderne zu lesen. Dieses Begehren »nach« der Moderne ist in beiderlei Sinne gemeint: temporal als ein Begehren zum Zeitpunkt des vermeintlichen Endes der Moderne, aber auch resultativ als Begehren, das auf die Moderne zielt. Die auf Dauer gestellte Enttäuschung dieses Begehrens jedoch bildet ein Trauma, dessen Ausdruck die imaginäre Geographie des Peripheren darstellt, eine, in den Worten Virilios, »ortlose« Welt, der ihre Ortlosigkeit regelmäßig vorgehalten wird. Sie ist zugleich eine mediale Topologie, die im Moment des Medialen die Uneigentlichkeit einer Welt, die selbst nur Bild ist, in ihrer ganzen Widersprüchlichkeit aufbewahrt.

### ***PERIPHERIEWANDERUNG***

Wohl nichts verweist auf dieses Trauma so sehr, wie jene Empörung, die aus der Äußerung spricht, »dass dieser Muff hier überhaupt existieren darf, ist ein Skandal«.

Geschrieben hat ihn der Fotograf Peter Piller, der auf Einladung der Beethovenstiftung im Sommer 2006 in acht Etappen eine Umwanderung Bonns entlang der Besiedlungsgrenze unternommen hat. Der dabei entstandene Bild-Text-Zyklus (Piller 2007) gliedert sich in drei Teile: Eine in Versform angeordnete, sprachliche Beschreibung seiner Eindrücke, 16 skizzenhafte Zeichnungen, die die entsprechenden Segmente der *Peripheriewanderung* zugeordnet sind und mittels Titeln verortet oder thematisch benannt werden, vor allem aber eine Serie von unbetitelten Farb- und Schwarz/Weiß-Fotografien, die, spezifisch in Ausstellung und Katalog angeordnet und in einem inter- und intratextuellen Referenzverhältnis stehend, sich kommentieren, wodurch signifikante Bedeutungsverschiebungen, vor allem aber: eine Komik der Ungleichzeitigkeit, die auch für *Durchfahrtsland* charakteristisch ist, die Folge sind.

Bereits die Textfragmente, die Piller der fotografischen Serie vorangestellt hat, kennzeichnet jedoch, dass im Blick auf die erwanderte »Peripherie« eine Diagnose gestellt wird, welche dem so erfahrenen und als Bild konstruierten Raum eine indifferente Ortlosigkeit vorhält. So heißt es hier,

»die vagen begrenzungen der gärten, die hausflure als braves niemandsland, die übergänge von nutzland zur brache, die ratlosigkeit der jugendlichen über spuckeseen / an endhaltestellen«. (Piller 2007: o.S.)

An anderer Stelle, am Ende einer ähnlichen Aufzählung, werden Abläufe der Natur und die Erscheinungsformen eines automobilen Lebensstils zusammengeführt, wenn es heißt, »die sinnlos erscheinende güte / der abendlichen sonnenstrahlen auf den carport« (ebd.).

»Sinnlosigkeit« und »Ortlosigkeit«, Eigenschaften, die Piller in seinen Texten und mittels seiner Fotografien, die den Landschaftsbildern aus *Durchfahrtsland* in vielfacher Hinsicht ähneln, der Peripherie zuschreibt, verweisen auf verbürgerlichte, konzeptuelle Vorstellungen der Moderne auf die zutiefst rationalen Entwürfe von Subjektivität, Sinn und Geschichte. Die medialen Oberflächen der Bilder der Peripherie, ein Carport in abendlichen Sonnenstrahlen aber, sind, um mit Jean-François Lyotard zu sprechen, Ausdruck des Verlusts der »Tiefendimension«, eines Verlusts von Gefühlen, Erfahrungen und Erinnerungen (vgl. 1984).

## **BEGEHREN NACH DER MODERNE**

Der niederländische Kulturphilosoph René Boomkens hat in seiner Studie *Drempelwereld. Moderne ervaring en stedelijke openbaarheid* (1998) gezeigt, wie sich die Absicht »Modern zu sein« mit einem spezifischen Lebensstil, mit Schnelligkeit, einer technisierten Umgebung und dem Leben in der Stadt verbindet, wie Modernität aber zugleich immer auch ein Versprechen darstellt, das ein Verlangen ausdrückt: Denn »modern« ist man nicht, man will es werden. Bezeichnend für die Verknüpfung der Moderne als Versprechen mit einer bestimmten Vorstellung von Raum ist ein Dualismus, der zentral für das 20. Jahrhundert steht, und der seinen historischen Ausdruck in einer doppelten Gleichsetzung fand: Jener der Großstadt mit einer distanzierten Lebensweise einerseits, jener der Kleinstadt mit Nähe und Intimität andererseits. Nirgendwo findet sich dieser Gegensatz so explizit entfaltet wie bei Georg Simmel. Bereits in der Soziologie (Simmel 1908: 640ff.), so Christoph Asendorf in seiner Untersuchung zu Distanz und Entgrenzung in der Moderne, »gelangt er zu einer Korrelation, wo Nähe und Einheitsgefühl auf der einen gegen Distanz und Intellektualität auf der anderen Seite stehen«

(Asendorf 2005: 22). Aus Sicht des großstädtischen Bürgertums »lebten in den Vororten vor allem die arrivierten, oft spießigen Kleinfamilien, die sich enge, rückwärtsgewandte Verhaltensregeln auferlegten« (Weinhold 2005: 191). In Simmels wenige Jahre zuvor erschienenem, einschlägigen Aufsatz *Die Großstädte und das Geistesleben* (1903) wird dieser Zusammenhang ausgeführt. Hier kennzeichnet Simmel Intellektualität als ein notwendiges »Präservativ des subjektiven Lebens gegen die Vergewaltigung der Großstadt« – und konsequenterweise hat Christoph Asendorf die Funktion von Intellektualität als »Distanzierungsmittel« beschrieben (Asendorf 2005: 22).

Mit dieser politischen, oftmals gar normativen Aufladung geht eine spezifische Form des Lebens in der Stadt einher, die im Gegensatz zu rural geprägten Lebensformen steht und klassischerweise als Polarität von Öffentlichkeit und Privatheit beschrieben worden ist (vgl. Bahrdt/Herlyn 1961). Die hier angesprochene Differenz zeigt sich etwa in sozialer Hinsicht darin, dass der öffentliche Raum – gleichsam die »Vorderbühne« (Siebel 2003) – als ein »Ort des stilisierten, distanzierten Verhaltens und der Anonymität« (ebd.) gekennzeichnet wird. »Der private Raum dagegen ist »Hinterbühne«, Ort von Intimität, Emotionalität und Körperlichkeit« (ebd.). Er ist, mit anderen Worten, eine Sphäre der Nähe. Als »urban«, so Walter Siebel in seinem Standardwerk *Die europäische Stadt*, werde als »eine verfeinerte, intellektualisierte und distanzierte Art des Verhaltens, die Trennung von öffentlichem und privatem Leben, von Arbeit und Freizeit« bezeichnet (Siebel 2003: 25). Doch für die Gegenwart gelte, »[d]iese Lebensweise ist heute ubiquitär« (ebd.). De facto haben große Teile der Stadt- und Raumplanung den Antagonismus von Zentrum und Peripherie längst aufgegeben. In Anbetracht einer »Netzwerkgesellschaft« (Castells 2004) scheint er entleert; Thomas Sieverts hat an seiner Stelle den Begriff der »Zwischenstadt« eingeführt, womit er »die offenen, wenig reglementierten Gebiete der New Frontier« zu beschreiben beabsichtigt (2003: 87). Walter Prigger hat die damit verbundenen Diagnosen lakonisch auf den Punkt gebracht: »Peripherie ist überall« (1998).

Von einem solchen Befund sind *Durchfahrtsland* und *Peripheriewanderung* weit entfernt. Hier gibt es ihn noch, den »Idiotismus des Landlebens« von dem Karl Marx und Friedrich Engels im *Kommunistischen Manifest* sprachen (1959: 466), und von dem sie hofften, dass ihn die Bourgeoisie in ihrem historischen Sturmlauf überwinden werde. Folgt man jedoch *Durchfahrtsland*, und nimmt man den Blick ein, welchen der Film vorgibt, dann

scheint es vielmehr so, dass die Moderne in ihrer Wirkung auf das Land randständig bleibt und ihre Adaption bestenfalls als Farce geschieht. In *Durchfahrtsland* steht für diese Diagnose die Figur des Mark Basinski, der seine Bemühungen, das dörfliche Umfeld zu verlassen, um Modedesigner zu werden, im Laufe des Films zugunsten einer Ausbildung als Florist aufgeben wird, was die *voice-over*-Narration mit den Worten kommentiert,

»In Köln war es nicht ganz so, wie Mark gehofft hatte. Auf dem Stundenplan standen unnötige Fächer wie Mathematik und Sport, die Tage waren lang und der Weg nach Hause war weit.«

Die Konstruktion des ländlichen Raums als peripher geschieht somit weniger im Geiste einer nurmehr topografisch gedachten ›Zentralität‹, sondern in einer Idee disparater Begehrensgrade der Moderne, die sich räumlich abbilden. Auch deshalb kann die Peripherie paradoxerweise überall sein – sie ist, wie es im Presseheft von *Durchfahrtsland* heißt, »[n]icht Stadt, nicht Land, zersiedelt und austauschbar«.

Am Ende der *Peripheriewanderung* erlebt das lyrische Ich seine Annäherung als Überschreiten einer Distanz, als Grenzverletzung, für die bezeichnenderweise das Bild eines zerstörten Hauses steht,

»eingedrungen in das innere eines leeren hauses / und die fotos davon nicht in diesem buch [...] jemand schlief hier eingerollt , mir macht nichts angst, nicht bloss lauter dinge. ohne es zu wollen stehle ich mich doch weg / wie ein verbrecher aus dieser art bonn, die es längst nicht mehr gibt«

Ein Bild des Verlustes und der Scham. Der Moment dieser Nähe bleibt, eine Rhetorik Roland Barthes aufgreifend, eine fotografische Leerstelle.

## »VERKEHRSPROJEKTE«

Am Anfang der hier angestellten Überlegungen zur Bildpolitik der städtischen Peripherie und einer Medialität der Nähe stand das Bild einer leeren Straße in einer – so schien es – gleichermaßen leeren Landschaft. Auch am Ende soll noch einmal ein einzelnes Bild stehen.



Abb. 5: Hans-Christian Schink, *A71 – bei Traßdorf* (2004)

Der Leipziger Fotograf Hans-Christian Schink hat 1999 ein Foto gemacht, das – gleichwohl ohne ein bewusstes Zitat zu sein – beinahe wie eine direkte Bezugnahme auf die siebzig Jahre ältere Aufnahme scheint. In Kadrierung und Perspektive, vor allem aber in der Wahl seines Motiv ähnelt es jenem Foto, das anlässlich der Eröffnung der Kraftwagenstraße Köln-Bonn entstanden ist. Es trägt einen gleichermaßen lakonischen wie vagen Titel: *A71 – bei Traßdorf*. Entnommen ist es Schinks Zyklus *Verkehrsprojekte Deutsche Einheit* (2004), für den er verkehrsinfrastrukturelle Neubauvorhaben in den neuen Bundesländern nach der deutschen Wiedervereinigung fotografierte. Die Stützpfeiler von Brückenbauwerken, karge Abfahrtsrampen aus Beton vor blassbraunen Feldern und graue Autobahntrassen in einer stets menschenleeren Landschaft sind im unterkühlten Stil der Fotografie der Neuen Leipziger Schule gehalten.

Beim Betrachten des Bildes stellt sich einmal mehr die Frage: Wohin führt diese Straße? Wenn wir den Blick an den Horizont wenden, finden wir keine Antwort. Diese Straße führt allein zu uns. Als poststrukturalistischer Text und zugleich in einem diegetischen Sinne ist dieses Bild zum Betrachter

hin geöffnet: Die Straße, genauer: das tragende Betonbett der späteren Fahrbahn bricht, am unteren Bildrand ab. Was wir sehen, ist ein zutiefst romantisches Bild, eines, das in die Ferne weist, dem aber zugleich eine politische Ästhetik inne wohnt, die auf die Figur des Betrachters gerichtet ist, und die den lustvoll empfundenen, theoretischen Antihumanismus der Moderne ausstellt und zugleich, in einer Geste des Unerledigten, des Unfertigen, mit ihren uneingelösten Versprechen zu versöhnen trachtet. Dass die Bilder Schinks »Ausdruck [seien] einer Haltung der Bewegung, nicht des Bleibens«, lesen wir in den Anmerkungen, die Matthias Flüge (2004: 106) den Fotografien im Ausstellungskatalog mit auf den Weg gegeben hat, und dass der Zweck der auf ihnen abgebildeten Architekturen der Transport sei: »Und der geht meist an den Menschen, deren Landschaftsbild die Trassen durchschneiden, vorbei« (ebd.: 107).

Hans Belting hat jüngst, Überlegungen von Erwin Panofsky aufgreifend, einmal mehr darauf hingewiesen, dass jegliche Perspektive eben nicht nur den Raum als Bild erschließt, sondern dass diese vielmehr eine umfassende »Kulturtechnik« darstelle, die stets das Blicken selbst thematisiert: »Der ikonische Blick, den die Perspektive erzeugt, ist [...] ein zum Bild gewordener Blick« (Belting 2009: 9). In diesem Sinne gelte etwa, »[w]enn man von Zentralperspektive spricht, so deshalb, weil ihr Zentrum immer der Betrachter war« (ebd.).

Dieser »Bild gewordene Blick«, in die Ferne schweifend, die Peripherie der Städte konstruierend, das dem bürgerlichen Subjekt unvollendet gebliebene Versprechen der Moderne ins Auge fassend, ist der Blick auf das Nahe: Die intellektuelle Figur eines abwesend bleibenden Betrachters.

## LITERATUR

Asendorf, Christoph (2005): *Entgrenzung und Allgegenwart. Die Moderne und das Problem der Distanz*, München.

Bahrtdt, Hans-Paul/Herlyn, Ulfert (1961): *Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegung zum Städtebau*, Opladen.

Belting, Hans (2009): »Zu einer Ikonologie der Kulturen. Die Perspektive als Bilderfrage«, in: Gottfried Boehm/Horst Bredekamp (Hrsg.), *Ikonologie der Gegenwart*, München, 9-20.

Bolz, Norbert (2001): *Weltkommunikation*, München.



- Boomkens, René (1988): *Drempelwereld. Moderne ervaring en stedelijke openbaarheid*, Rotterdam.
- Castells, Manuel (2004): *Der Aufstieg der Netzwerkgesellschaft*, Opladen.
- Dagognet, François (Hrsg.)(1981): *Mort du paysage? Philosophie et esthétique du paysage*, Seyssel.
- Durchfahrtsland* (D 2002, Regie: Alexandra Sell).
- Faßler, Manfred (1999): *Cyber-Moderne*, Wien/New York.
- Flügge, Matthias (2004): »Verkehrswege«, in: *Verkehrsprojekte Deutsche Einheit*, Ostfildern-Ruit, 100-109.
- Kunze, Thomas/Stommer, Rainer (1982): »Geschichte der Reichsautobahn«, in: Rainer Stommer (Hrsg.), *Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reichs. Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos*, Marburg, 22-48.
- Lyotard, Jean-François (1984): »Das Erhabene und die Avantgarde«, in: *Merkur* 38, 151-164.
- Marx, Karl/Engels, Friedrich (1959): »Manifest der Kommunistischen Partei«, in: *Werke*, Band 4, Berlin, 459-493.
- N.N. (1932a): »Mit hundert und mehr klm. Geschwindigkeit über die neue Autostraße«, in: *Generalanzeiger Bonn*, 16. Juli 1932, o.S.
- N.N. (1932b): »Eröffnung der modernsten Autostraße Europas. Bonn-Köln in 15 Minuten.«, in: *Generalanzeiger Bonn*, 4. August 1932, o.S.
- N.N. (2005): *Real-Fiction Filmverleih präsentiert: Durchfahrtsland. Ein Film von Alexandra Sell* (Presseheft), [http://www.realfictionfilme.de/filme/durchfahrtsland/assets/durchfahrtsland\\_presseheft.pdf](http://www.realfictionfilme.de/filme/durchfahrtsland/assets/durchfahrtsland_presseheft.pdf), 17.08.2010.
- Piller, Peter (2007): *Peripheriewanderung Bonn*. Archiv Peter Piller, Materialien (B), Frankfurt a.M..
- Prigger, Walter (1998): *Peripherie ist überall*, Frankfurt a.M..
- Schink, Hans-Christian (2004): *Verkehrsprojekte Deutsche Einheit*, Ostfildern-Ruit.
- Siebel, Walter (2003): »Einleitung – Die europäische Stadt«, in: ders. (Hrsg.), *Die europäische Stadt*, Frankfurt a.M., 11-48.
- Sieverts, Thomas (2003): »Die Kultivierung von Suburbia«, in: Walter Siebel (Hrsg.), *Die europäische Stadt*, Frankfurt a.M., 85-91.
- Simmel, Georg (1903): »Die Großstädte und das Geistesleben«, in: Theodor Petermann (Hrsg.), *Die Großstadt. Vorträge und Aufsätze zur Städteausstellung*, Dresden, 185-206.
- Simmel, Georg (1908): *Soziologie*, Leipzig.

Strohkark, Ingrid (2001): *Die Wahrnehmung von ›Landschaft‹ und der Bau von Autobahnen in Deutschland, Frankreich und Italien vor 1933*. Dissertation, Universität der Künste Berlin.

Virilio, Paul (1978): *Fahren, fahren, fahren*, Berlin.

Virilio, Paul (1983): »Der kritische Raum«, in: *Tumult* 7, 16-27.

Weinhold, Jörn (2005): »Die Stadtrandsiedlung«, in: Alexa Geisthövel/Habbo Knoch (Hrsg.), *Orte der Moderne. Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts*, Frankfurt a.M., 183-192.

Willke, Helmut (2001): *Atopia. Studien zur atopischen Gesellschaft*, Frankfurt a.M..