
Mobile Mediatope

Verkehrsmittel als Medien und Milieus in der französischen Literatur der Gegenwart

Wolfram Nitsch

»Au va-et-vient du rouleau de mon Olympia se
superpose l'espace-temps linéaire que parcourt
ma bicyclette Peugeot.«

Jacques Réda¹

WÄHREND DER FLANEUR DES 19. JAHRHUNDERTS die Stadt zu Fuß durchquert, bewegen sich seine modernen Nachfolger häufig mit mechanischen Verkehrsmitteln fort.² Mit dem Bus oder mit der Bahn, mit dem Auto oder mit dem Fahrrad erkunden sie die Metropole im Zeichen erhöhter Mobilität. Die allgemeine Mobilisierung des Stadtspaziergängers, seine Verwandlung in einen Fahrgast oder Fahrer, verändert aber auch seine Erfahrung des urbanen Raums. Denn statt ganz aufzugehen in seiner Transportfunktion, fungiert jedes Verkehrsmittel zugleich als ein Medium, das in je besonderer Weise die Wahrnehmung der Stadt und die Interaktion der Städter prägt. Zusammen mit dem Fahrzeug wählt man ein ihm sozusagen eingeschriebenes »Raumskript« aus, das allerdings erst bei einer aufmerksamen Beobachtung urbaner Fortbewegung wie etwa in Stadtfilmen oder in Stadttexten lesbar wird.³ Zur Entfaltung dieser These will ich zunächst in mediologischer und technikanthropologischer Perspektive einige Bausteine zu einer Theorie der Verkehrsmittel zusammenstellen. Vor diesem Hintergrund werde ich sodann eine Topologie städtischer Transporte skizzieren, die den spezifischen

¹ Jacques Réda: *Aéronautique*, in: ders.: *Ponts flottants*, Paris 2006, S. 48–61, hier: S. 55: »Das Hin und Her der Farbbandrolle meiner Olympia wird überlagert von der linearen Raumzeit, die mein Peugeot-Fahrrad durchquert.«

² Zur Entwicklung des Flaneurs in der Literatur des 20. Jahrhunderts – wo allerdings oft weniger gelassene Figuren wie der Streuner an seine Stelle treten – vgl. Stephanie Gomolla: *Distanz und Nähe. Der Flaneur in der französischen Literatur zwischen Moderne und Postmoderne*, Würzburg 2009 (Saarbrücker Beiträge zur vergleichenden Literatur- und Kulturwissenschaft Bd. 46).

³ Zum Begriff der »Raumskripten« vgl. Jörg Dünne u. Wolfram Nitsch (Hg.): *Scénarios d'espace. Littérature, cinéma et parcours urbains*, Clermont-Ferrand 2012 (im Druck).

Effekt jedes Fahrzeugs auf die Stadterfahrung näher zu beschreiben erlaubt. Im Lichte dieser Skizze will ich schließlich drei in zeitgenössischer Literatur privilegierte Verkehrsmittel untersuchen. Am Beispiel der Metro bei Jean Echenoz, des Automobils bei Emanuèle Bernheim und des Fahrrads bei Jacques Réda werde ich zu zeigen versuchen, dass literarische Texte nicht allein die in verschiedenen Vehikeln materialisierten Raumskripte entziffern, sondern darüber hinaus auch originelle Praktiken für ihre Verwendung ersinnen.

1. Anthropologie der Verkehrsmittel

Während es für die Analyse der ökonomischen Effekte des Verkehrs bereits eine elaborierte Begrifflichkeit gibt, bleibt eine systematische Theorie seiner kulturellen Effekte noch zu entwickeln.⁴ Allerdings findet man bedenkenswerte Überlegungen dazu in der Mediologie und in der Technikanthropologie französischer Prägung. So nimmt die von Régis Debray umrissene Mediologie nicht nur Transmissionsmittel, sondern auch Transportmittel in den Blick, wenn sie die »Materialitäten der Kultur« untersucht, also das materielle und technische Milieu symbolischer Fakten. Denn sie unterstellt eine tiefgreifende funktionale »Solidarität« zwischen den Techniken zur Übermittlung von Botschaften über räumliche wie zeitliche Distanzen hinweg und den Techniken zur Beförderung von Personen, indem sie herausstellt, dass diese das auf den Weg Gebrachte unterwegs nicht weniger verändern als jene: »Ich *denke* auf andere Weise, betrachte die Welt und ihre Geschichte unterschiedlich, je nachdem ob ich die Landschaft mit 5, 30, 300 oder 2000 Stundenkilometern vorbeiziehen *sehe* [...]. Es ist nicht derselbe soziale Mensch, der sich zu Fuß, zu Pferd, in der Kutsche, im Automobil oder im Flugzeug fortbewegt«.⁵ Diese Solidarität war zwar schon den kanadischen Wegbereitern der französischen Mediologie, Innis und McLuhan, durchaus bewusst, da ihr weiter Begriff von »Kommunikation« auch Verkehrsmittel und Verkehrswege umfasst.⁶ Gleichwohl haben für Debrays Begriffe die Erben der Schule von Toronto die Transporttechniken weitgehend vernachlässigt, sie immer nur wie die »armen Verwandten« der Transmissionstechniken behandelt.⁷ Tatsächlich liegen erst seit kurzem vergleichende Studien zu den Sekundäreffekten von Verkehrsmitteln vor. Sie greifen weniger auf explizit medienwissenschaftliche Überlegungen

⁴ Siehe insbesondere Fritz Voigt: Verkehr, 4 Bde., Berlin 1965–1973.

⁵ Régis Debray: Cours de médiologie générale, Paris 1991, S. 30 u. S. 239 f.

⁶ Siehe Harold A. Innis: The bias of communication (1952), Toronto 1991; Marshall McLuhan: Understanding media. The extensions of man (1964), London 2001, S. 97–114.

⁷ Vgl. Régis Debray: La dynamique automobile, in: ders.: Des machines et des âmes, Paris 2002, S. 89–124.

zurück als vielmehr auf Schivelbuschs und Virilios wegweisende Arbeiten zu den kulturellen Auswirkungen der Beschleunigung durch Eisenbahn und Automobil.⁸ Auf deren Spuren betrachten namentlich Mitchell Schwarzer und Marc Desportes verschiedene Vehikel als Medien eigener Art, die dem Benutzer jeweils eine besondere »zoomscape« oder »Landschaft in Bewegung« präsentieren und dadurch seine Weltsicht modifizieren.⁹

Eine solche Analyse der Verkehrsmittel kann sich außerdem auf die Anthropologie der Technik stützen, die im Anschluss an Mauss von Leroi-Gourhan und Haudricourt entwickelt und von letzterem als »kulturelle Technologie« bezeichnet wurde.¹⁰ Diese zuletzt von Bruno Latour wieder aufgegriffene Theorie beleuchtet das technische Objekt von seinem individuellen und sozialen Gebrauch her, bezieht es auf Praktiken körperlicher und sprachlicher Art. Wie alle Techniken führt sie auch diejenigen der Fortbewegung auf eine Auslagerung menschlicher Gesten zurück, der eine Einverleibung technischer Prozesse entspricht. Auf der einen Seite gestatten Verkehrsmittel eine Exteriorisierung körperlicher Aktivitäten: der Wagen ersetzt den menschlichen Träger, so wie die in Frankreich als *gendarme dormant* bezeichnete Fahrbahnschwelle den lebenden Gendarmen ersetzt. Andererseits verleibt sich der vom technischen Artefakt entlastete Mensch dessen Funktionsweise ein, wie das automatische Abbremsen des Fahrers vor der Schwelle belegt. Ebenso wie Haudricourt und im Unterschied zu Leroi-Gourhan, dem es vor allem um die Auslagerung geht, betont Latour diese Interdependenz menschlicher und nichtmenschlicher Aktanten, die sich manchmal auch in der Benennung des technischen Objekts niederschlägt; so geht die Bezeichnung *gendarme dormant* nicht einfach auf eine anthropomorphe Projektion, sondern auf einen realen Merkmalsaustausch zurück.¹¹ Doch im Grunde lässt jede Verkehrstechnik eine solche Mediation zwischen Mensch und Artefakt erkennen, ob es ihr Name nun anzeigt oder nicht. Alle Transportmittel, individuelle wie kollektive, stellen

⁸ Siehe Wolfgang Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, München 1977; Paul Virilio: Der negative Horizont. Bewegung, Geschwindigkeit, Beschleunigung (1984), München 1989.

⁹ Siehe Mitchell Schwarzer: Zoomscape. Architecture in motion and media, New York, NY 2004; Marc Desportes: Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace. XVIII^e-XX^e siècle, Paris 2005.

¹⁰ André-Georges Haudricourt: Technologie als Humanwissenschaft (1964), übers. u. hrsg. v. Michael Cuntz, in: Zeitschrift für Medien- und Kulturforschung 1 (2010), S. 77–99; André Leroi-Gourhan: L'homme et la matière (1943), Paris 1971–73, S. 115–160; ders.: Hand und Wort. Die Evolution von Sprache, Technik und Kunst (1964), Frankfurt/M. 1980.

¹¹ Vgl. Bruno Latour: Ein Kollektiv von menschlichen und nichtmenschlichen Wesen, in: ders.: Die Hoffnung der Pandora. Untersuchungen zur Wirklichkeit der Wissenschaft, Frankfurt/M. 2000, S. 211–264.

den Benutzer in ein Kollektiv von menschlichen und nichtmenschlichen Wesen. Wer transportiert oder sich transportieren lässt, wird durch den Transport zugleich transformiert: So lautet nach Latour ein »Universalgesetz der Mobilität«.¹² Zur genaueren Beschreibung dieser Mediation muss allerdings auch die »Transportkultur« berücksichtigt werden, in der sich die konkrete Fortbewegung vollzieht, insbesondere die symbolische Besetzung des benutzten Vehikels.¹³ Dergestalt unterscheidet sich etwa die aus der Reiterkultur hervorgegangene Automobilkultur deutlich von der populäreren Kultur der Straßenbahn.¹⁴ Nur eine darüber informierte Untersuchung kann erklären, warum die äußere Bewegung oft eine innere Bewegung erzeugt – gemäß dem Doppelsinn des französischen Wortes *transport*, »Transport« und »Erregung«, auf dessen heuristischen Wert der poetische Verkehrsbeobachter Jacques Réda hinweist.¹⁵

Für eine angemessene Auswertung fiktionaler Verkehrsdarstellungen gilt es jedoch die »kulturelle Technologie« um eine »literarische Technologie« zu ergänzen. Dies legen schon Latours Beispiele nahe, da er ähnlich wie Michel Serres den im normalen Technikgebrauch verdeckten Mediationsvorgang mit Vorliebe an Mythen und Fiktionen erläutert.¹⁶ Offenbar tritt die Transformation des Menschen durch den Transport in der Literatur besonders prägnant zutage. Einerseits schaffen literarische Texte Metaphern, welche die Wechselwirkung zwischen menschlichem und nichtmenschlichem Aktanten durch den Merkmalsaustausch zwischen eigentlichem und uneigentlichem Ausdruck sichtbar machen. Dies kann man an den auf die Pariser Metro bezogenen Metaphern Célines studieren. In seinem Roman *Reise ans Ende der Nacht* deutet das Bild der »langen elektrischen Kloaken« an, dass im Netz der Untergrundbahn das Verdrängte der Stadt sinnlich erfahrbar wird, also gewissermaßen das kollektive Unbewusste materielle Gestalt gewinnt.¹⁷ Dadurch kann die Metro umgekehrt zum Modell für Célines »style

¹² Bruno Latour: Les moteurs immobiles de la mobilité, in: Mathieu Flonneau u. Vincent Guigueno (Hg.): De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité? États de lieux, enjeux et perspectives de recherche, Rennes 2009, S. 7–10.

¹³ Vgl. Colin Divall u. George Revill: Cultures of transport: representations, practice and technology, in: Journal of transport history 26 (2005), S. 99–117.

¹⁴ Vgl. Mathieu Flonneau: Les cultures du volant. Essai sur les mondes de l'automobilisme, Paris 2008 (Mémoires/Culture), bes. S. 31; Wolfram Nitsch: Un véhicule littéraire: le tramway, in: Médium 7 (2006), S. 79–95.

¹⁵ Vgl. Jacques Réda: Moyens de transport, in: ders.: La sauvette, Lagrasse 1995, S. 41–43, sowie seinen gleich betitelten Prolog zu Dünne u. Nitsch: Scénarios d'espace (wie Anm. 3).

¹⁶ Vgl. Verf.: Dädalus und Aramis. Latours symmetrische Anthropologie der Technik, in: Georg Kneer, Markus Schroer u. Erhard Schüttelpelz (Hg.): Bruno Latours Kollektive. Kontroversen zur Entgrenzung des Sozialen, Frankfurt/M. 2008, S. 219–233.

¹⁷ Louis-Ferdinand Céline: Reise ans Ende der Nacht (1932), übers. v. Hinrich Schmidt-Henkel, Reinbek bei Hamburg 2003, S. 317.

émotif« werden, der in Anverwandlung ihres Rhythmus und ihrer Geschwindigkeit »mitten ins Nervensystem hineinrast«.¹⁸ Auf der anderen Seite scheint die literarische Erzählung auf Grund ihrer eigenen Zeitlichkeit besonders geeignet, die sekundären Effekte von Verkehrsmitteln herauszustellen, vor allem wenn sie von Störungen der primären Transportfunktion wie einem Stillstand, einem Zwischenfall oder einem Unfall handelt. Auch dafür findet sich ein schlagendes Beispiel in Célines erstem Roman, dessen vorletztes Kapitel die Kollateralschäden einer Autofahrt schildert. Wegen eines Staus muss das Taxi, das die beiden Protagonisten und ihre Begleiterinnen von einem Volksfest am anderen Ende der Stadt nach Hause bringt, zunächst im »Beerdigungstempo« fahren und heizt so den Streit zwischen einer der beiden Frauen und ihrem Liebhaber an. Als es dann Fahrt aufnimmt, wird alles noch schlimmer, sowohl von der Wahrnehmung als auch von der Handlung her. Die immer schnellere Durchquerung der nächtlichen Metropole taucht das zerstrittene Paar in ein dramatisch wechselndes Licht: Immer nur im Schein vorbeiziehender Straßenlaternen zu sehen, erscheint es mal von blanker Wut, mal von blinder Leidenschaft gezeichnet. Schließlich lassen die ständigen Erschütterungen des engen Wagens die erregte Frau die Nerven verlieren: »[H]ier hallte alles wider, und das machte ihr Lust [...], uns eine große Szene aufzuführen«.¹⁹ Beide Erzählungen, die kleine von der plötzlich umschlagenden Erscheinung des Paares und die große von der heillos entgleisenden Auseinandersetzung, steuern auf eine Katastrophe zu. Die entnervte Frau spielt ihre von der unruhigen Nachtfahrt ausgelöste »große Szene« konsequent zu Ende und erschießt ihren Geliebten. Die gleichen heftigen Stöße, über die man im Autodrom auf dem Jahrmarkt eben noch lachte, erzeugen auf den Straßen von Paris mörderische Gewalt. Auf der letzten, im Taxi zurückgelegten Etappe erkundet die *Reise ans Ende der Nacht*, bis zu welchem Punkt eine physische Fahrt Menschen psychisch in Fahrt bringen kann.

2. Topologie urbaner Transporte

Obwohl demnach viel für eine funktionale Solidarität zwischen Transport- und Transmissionsmitteln spricht, gilt es doch einen wichtigen Unterschied zu beachten. Im Gegensatz zu anderen Techniken konstituieren Fortbewegungstechniken immer einen konkreten und beweglichen Ort. Von einer mediologischen Warte

¹⁸ Louis-Ferdinand Céline: *Entretiens avec le Professeur Y* (1955), Paris 1996, S. 85 u. S. 94.

¹⁹ Céline: *Reise ans Ende der Nacht* (wie Anm. 17), S. 637–639. Für einen anregende Kommentar zu dieser Episode vgl. Jürgen Link: *Versuch über den Normalismus*, Opladen 1997, S. 303–309.

aus lassen sie sich als »mobile Mediatope« bestimmen: Wenn jedes Vehikel ein Medium ist, so ist es zugleich ein transportables Milieu. Um die Sekundäreffekte eines Verkehrsmittels zu ermitteln, muss man mithin seine spezifische Räumlichkeit beschreiben.²⁰ Für eine solche Topologie der Transporte, die jedes Fahrzeug im Vergleich mit anderen zu profilieren, seine besondere Physiognomie im Gesamtverkehr zu fassen erlaubt, bieten sich drei Parameter an: die Mobilität des Verkehrsteilnehmers, seine Position im Verkehr und der Korridor seiner Fortbewegung.

Der offensichtlichste Parameter ist die Mobilität des Verkehrsteilnehmers, seine Beweglichkeit im Verhältnis zur durchfahrenen Stadt. Sie hängt nicht allein von der Geschwindigkeit des Fahrzeuges ab, sondern auch von dem Bewegungsspielraum, den es seinem Benutzer gewährt.²¹ Die Geschwindigkeit ist lediglich ihr am besten untersuchter Aspekt.²² Durch ein schnelles Transportmittel wird die Raumwahrnehmung empfindlich verändert. So erzeugt etwa die Eisenbahn eine Panoramasicht der vor dem Seitenfenster vorbeiziehenden Landschaft. Während der wie ein Panorama sich entrollende Hintergrund relativ konstant bleibt, wechselt der Vordergrund so schnell, dass er sich dem Blick entzieht: »Ein Gespenst erscheint und verschwindet wie der Blitz an der Abteiltür.«²³ Das Automobil hingegen begünstigt eine Frontalsicht der Landschaft, die sich dem Blick des Fahrers zu unterwerfen scheint: Auf einer Allee nimmt er durch die Windschutzscheibe »herbeieilende« und gleich wieder »sich zerstreuende« Bäume wahr.²⁴ Mehr noch unterscheiden sich beide Fahrzeuge freilich in dem von ihnen festgelegten Bewegungsspielraum. Die Eisenbahn schränkt die Freiheit des Reisenden ein, über Strecke und Unterbrechung der Fahrt selbst zu bestimmen. So kann sich für den jungen Protagonisten von Prousts *Auf der Suche nach der verlorenen Zeit* die zeithobene Essenz einer Stadt in dem angeschriebenen oder ausgerufenen Namen ihres Bahnhofs verdichten.²⁵ Das Automobil lässt ihm dagegen die Wahl

²⁰ Erste Ansätze dazu bietet Pierre Sansot: *Les transports de la ville*, in: ders.: *Poétique de la ville* (1973), Paris 2004, S. 296–319.

²¹ Vgl. Schwarzer: *Zoomscape* (wie Anm. 9), S. 21 f., der sogar streng zwischen »velocity« und »mobility« im Sinne von »freedom of movement« unterscheidet, damit jedoch den allgemeinen Begriff der Mobilität unnötig verengt.

²² Vgl. namentlich Christophe Studeny: *L'invention de la vitesse. France, XVIII^e–XX^e siècle*, Paris 1995.

²³ »Un spectre debout paraît et disparaît comme l'éclair à côté de la portière.« So Victor Hugo in einem Brief vom 22. August 1837, zitiert bei Desportes: *Paysages en mouvement* (wie Anm. 9), S. 142; vgl. Schivelbusch: *Geschichte der Eisenbahnreise* (wie Anm. 8), Kap. 4.

²⁴ Vgl. Maurice Maeterlinck: *En automobile*, in: ders.: *Le double jardin*, Paris 1904, S. 51–65, hier: S. 61.

²⁵ Vgl. Marcel Proust: *Auf der Suche nach der verlorenen Zeit*, übers. v. Eva Rechel-Mertens, hrsg. v. Luzius Keller, Frankfurt/M. 1994–2002, Bd. 2, S. 312.

zwischen verschiedenen Routen und Stationen. Im Wagen kann er zwar nicht mehr ein unveränderliches Bild der bereisten Stadt bewundern, dafür aber im Gegenzug die ständige »Verschiebung der Perspektive« genießen.²⁶ Da der Autofahrer sich außerdem stets zwischen mehreren möglichen Aussichten entscheiden, die Landschaft durch die Windschutzscheibe, das Seitenfenster oder die Heckscheibe betrachten kann, kommt seine Freiheit fast der eines Künstlers gleich. Von seinem Bewegungsspielraum her steht er somit weniger dem Bahnreisenden als vielmehr dem wesentlich langsameren Fußgänger nahe – dessen Fortbewegungsweise im modernen, von mehr oder weniger schnellen und wendigen Vehikeln beherrschten Verkehr nur noch einen Fall unter anderen darstellt.

Einen zweiten wichtigen Parameter im Hinblick auf eine Topologie der Transporte bildet die Position des Verkehrsteilnehmers, seine Distanz zur sozialen und räumlichen Umwelt während der Fahrt. Zum einen gibt das gewählte Fahrzeug vor, in welchem Maße er sich unter gleichzeitig durch die Stadt fahrende Personen mischt. In öffentlichen Verkehrsmitteln, deren ältestes nicht ohne Grund den Namen Omnibus trägt, kann er der Eingliederung in ein solches Kollektiv schwerlich entgehen, so dass seine Wahrnehmung der Stadt einhergeht mit sozialer Interaktion.²⁷ Besonders gering fällt seine Distanz zu den anderen in der Metro aus, wo man nach Marc Augé soziale Alterität exemplarisch erfahren und beobachten kann;²⁸ und sie fehlt erst recht in der Trambahn, die keine getrennten »Klassen« kennt und daher »in jeder Hinsicht verschiedene Personen« vermengt.²⁹ Dagegen räumen Individualverkehrsmittel dem mobilen Beobachter eine vergleichsweise abgehobene Stellung ein. Auf dem Fahrrad oder auf dem Motorrad wahrt er schon wegen des Umfangs seines Vehikels eine gewisse soziale Distanz; und im Auto interagiert er sogar nur noch indirekt mit den anderen Verkehrsteilnehmern. Indem es sozusagen an die Stelle des Fahrers tritt, ihn verdeckt und zugleich sein Vermögen und seinen Geschmack anzeigt, fungiert das Automobil als Symbol seiner sozialen Stellung; es befördert nicht nur den Körper, sondern meistens auch die Eitelkeit seines Besitzers.³⁰ Entsprechend wird der Straßenverkehr häufig als Geschehen zwischen personifizierten Vehikeln beschrieben, die einander stellvertretend für ihre Benutzer begegnen. Zum anderen bestimmt jedes Verkehrsmittel

²⁶ Ebd., Bd. 4, S. 596; vgl. hierzu Verf.: Phantasmen aus Benzin. Prousts Automobile in textgeschichtlicher Sicht, in: Rainer Warning (Hg.): Marcel Proust. Schreiben ohne Ende, Frankfurt/M. 1994 (7. Publikation der Marcel Proust Gesellschaft), S. 93–108.

²⁷ Dieser Umstand wird von Desportes kaum beachtet, obwohl er ihn grundsätzlich bedenkt; vgl. *Paysages en mouvement* (wie Anm. 9), S. 311, Anm. 4.

²⁸ Vgl. Marc Augé: *Un ethnologue dans le métro*, Paris 1986, S. 21–29.

²⁹ Claude Simon: *Le tramway*, Paris 2001, S. 28; vgl. meine Lektüre dieses Romans in: *Un véhicule littéraire: le tramway* (wie Anm. 14), S. 85–91.

³⁰ Vgl. Michel Serres: *Éclaircissements. Entretiens avec Bruno Latour*, Paris 1992, S. 205 f.

zugleich die Position des Fahrenden in der Stadtlandschaft. Auch seine Distanz zum urbanen Raum ergibt sich aus seinem Platz während der Fahrt. In einem Fahrstuhl oder in einer Hochbahn kommt seine Aussicht einer Vogelschau nahe; und selbst in einem andere Fahrzeuge überragenden Bus gewinnt er einen erhabenen Standpunkt gegenüber der Straße.³¹ In der Trambahn hingegen, wo er fast ebenerdig placiert sitzt, nähert er sich dem Stadtbild mit geradezu »unanständiger Aufdringlichkeit« und riskiert, den vor manchem Monument gebotenen Respekt vermissen zu lassen.³²

Ein dritter, etwas weniger evidenter, aber dennoch kapitaler Parameter betrifft den fahrzeugspezifischen Transportkorridor. Jedes Mobil setzt eine immobile Infrastruktur voraus, die mit wachsender Geschwindigkeit an Gewicht gewinnt: So lautet, wiederum nach Latour, ein weiteres, in seiner Bedeutung »seltsam verkanntes« Gesetz der Mobilität.³³ Auch solche »moteurs immobiles de la mobilité« bestimmen in beträchtlichem Ausmaß die Raumerfahrung während der Fahrt.³⁴ Eine besondere Rolle spielt dabei der Abstraktionsgrad des Transportkorridors. Während Straßen oft nahe an den charakteristischen Orten der Stadt verlaufen, bleiben Bahnlinien davon in der Regel getrennt. Die Eisenbahn fährt sozusagen durch die Hintertür in die Stadt, vorbei an der aus Hinterhöfen und Industrieanlagen gebildeten Rückseite ihrer Kulisse; die Metro wiederum durchquert sie in unterirdischen Tunneln, die nur ausnahmsweise in Hochbahnstrecken übergehen. Und wenn der Straßenkorridor nicht mehr wie einst an ihrer monumentalen Vorderseite vorbeiführt, gestaltet er sich durchaus ähnlich abstrakt: Auf großen Ausfallstraßen und erst recht auf der Autobahn tritt das unverwechselbare Gesicht der Stadt hinter austauschbaren »Nicht-Orten« zurück.³⁵ In einem derart ultrafunktionalen Milieu droht der totale Orientierungsverlust, so als bewegte man sich in einer von der Stadt abgesonderten »anderen Welt«.³⁶ Mit dem Abstraktionsgrad des Korridors steigt daher normalerweise auch sein Beschriftungsgrad an. Je weniger der mobile Beobachter vom Stadtbild wahrnimmt, um so mehr

³¹ Vgl. hierzu anschaulich Sansot: *Transports de la ville* (wie Anm. 20), S. 301.

³² So mit Blick auf die Tram, die vor dem Wiener Burgtheater verkehrt, Camillo Sitte: *Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* (1889), hrsg. v. Christiane Crasemann Collins u. Klaus Semsroth, Köln/Weimar 2003, S. 166.

³³ Vgl. Latour: *Moteurs immobiles de la mobilité* (wie Anm. 12), S. 8 f.

³⁴ Zur Straße als dreidimensionalem Korridor und »Medium der Präsentation« siehe Walter Seitter: *Physik der Medien. Materialien – Apparate – Präsentierungen*, Weimar 2002 (medien i 12), S. 125–143.

³⁵ Vgl. Marc Augé: *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris 1992, bes. S. 123 ff.

³⁶ Vgl. François Maspéro: *Les passagers du Roissy-Express* (1990), Paris 2004, S. 166; zur abstrakten Monotonie der Autobahn, die den Fahrer bis hin zur Panik verwirren kann, siehe Desportes: *Paysages en mouvement* (wie Anm. 9), S. 324–332.

weisen ihm alphanumerische und diagrammatische Zeichen den Weg. Im Bahnkorridor bekommt er ständig Schilder und Pläne zu lesen, die den Namen der Station anzeigen und ihre Stelle im Netz markieren. Diese Lesetätigkeit erreicht ihren Höhepunkt im opaken Universum der Metro, deren Streckenplan zum Ausgleich einen transparenten Abriss der Metropole bietet. Kafka hat diese Koppelung von bestürzender Abstraktion und beruhigender Signalisation genau beschrieben: »Die Métro ist wegen ihrer leichten Verständlichkeit für einen erwartungsvollen und schwächlichen Fremden die beste Gelegenheit, sich den Glauben zu verschaffen, richtig und rasch im ersten Anlauf in das Wesen von Paris eingedrungen zu sein.«³⁷ Doch auch der Straßenkorridor verwandelt den Fahrer in einen Leser von Verkehrsschildern, Wegweisern und Reklametafeln, vor allem wenn er sich auf der Autobahn fortbewegt. Daher schließt der Bericht einer Nachtfahrt auf dem Boulevard Périphérique fast notgedrungen die Zitation von Inschriften über oder neben der Fahrbahn ein.³⁸ Dort, wo sie als monumentale Landschaft unsichtbar wird, erscheint die Stadt im Zeichen maximaler Lesbarkeit – vorausgesetzt der Verkehrsteilnehmer ist überhaupt des Lesens mächtig.³⁹

3. Vehikulare Texte

Fahrzeugspezifische Auswirkungen mechanischer Fortbewegung auf die Wahrnehmung des städtischen Raums kommen in einigen Werken der französischen Gegenwartsliteratur ausgiebig zur Sprache. Solche »vehikularen« Texte verbinden nicht selten deskriptive Prägnanz und imaginative Performanz. Indem sie ihre Protagonisten in mobilen Mediatopen plazieren, machen sie die dort wirksamen Raumskripte kenntlich; sie variieren sie aber auch, indem sie mit den kulturellen Konnotationen des beschriebenen Verkehrsmittels spielen. Dies will ich nun an Hand dreier Vehikel erläutern, welche die Literatur schon seit Beginn des 20. Jahrhunderts beschäftigen: die Metro, das Auto und das Fahrrad. Vor allem die Pariser Metro hat nicht nur eine regelrechte Mythologie im Sinne von Barthes hervorgerufen, sondern auch das Interesse so unterschiedlicher Literaten wie Queneau, Modiano, Boudjedra und Pieyre de Mandiargues erregt.⁴⁰ Durch ein

³⁷ Franz Kafka: Tagebücher 1910–1923, hrsg. v. Max Brod, Frankfurt/M. 1986, S. 472.

³⁸ So etwa in Olivier Rolin: *Tigre en papier*, Paris 2002, S. 9–46.

³⁹ Ein Gegenbeispiel bietet Rachid Boudjedra: *Topographie idéale pour une agression caractérisée*, Paris 1975, wo der Held als Analphabet in der Metro zugrunde geht. Zu den »Oligoptiken«, welche die unsichtbaren Netze der modernen Stadt sichtbar machen und eine nicht mehr mögliche »panoptische« Stadtwahrnehmung ersetzen, siehe Bruno Latour u. Emilie Hermant: *Paris ville invisible*, Paris 1998, S. 58 und S. 125–131.

⁴⁰ Vgl. Roland Barthes: *Mythologies* (1957), hrsg. v. Jacqueline Guittard, Paris 2010,

intertextuelles Spiel mit dieser Mythologie gelingt es Jean Echenoz in einer Episode seines Romans *Am Piano*, die Metro als Medium und Milieu originell in Szene zu setzen.⁴¹ Nach einer Studioaufnahme in der Maison de Radio France fährt der Pianist Max Delmarc mit der Untergrundbahn zurück in seine Wohnung im nördlichen Stadtviertel Château-Rouge. Während der unerwartet langwierigen Fahrt erfährt er die Metropole ganz im Zeichen der Metro, doch unter ganz anderen Vorzeichen als in den meisten ihr gewidmeten Texten. Erstens erlebt er sie nicht im gleichen Maße wie andere Benutzer als abstrakten Ort. In Modianos Roman *La Petite Bijou* beispielsweise wirkt der städtische Raum zersplittert und entwirklicht, da die Heldin auf der Suche nach ihrer Vergangenheit das Metronetz nur in drei weit voneinander entfernten Vierteln verlässt; gleichzeitig erscheint er perfekt ausgeschildert, weil die drei betretenen Stationen alle zur gleichen Linie gehören, die dadurch den Rang einer »Lebenslinie« erlangt.⁴² Für Max hingegen stellt sich die mit der Metro durchfahrene Stadt ganz anders dar, obwohl er ebenfalls einen weiten Weg zurücklegt auf der Heimfahrt aus dem »16. Arrondissement, was von der Place du Château-Rouge aus praktisch ganz auf der entgegengesetzten Seite von Paris liegt, ein Neuseeland innerhalb der Stadtgrenzen«.⁴³ Doch der scharfe Kontrast zwischen zwei Stadtteilen, die in zwei verschiedenen Erdteilen zu liegen scheinen, wird durch die »über große Strecken als Hochbahn« verlaufende Metrolinie Étoile–Nation gedämpft; denn von ihr aus kann Max die zwischen zwei denkbar gegensätzlichen Vierteln liegende Stadtlandschaft betrachten und sogar einer »Inventur« unterziehen, sobald der Zug wie eine »Achterbahn« aus dem Tunnel auftaucht.⁴⁴ Daher muss er auch nicht den Streckenplan konsultieren, der dem Orientierungsverlust im Untergrund normalerweise entgegenwirkt; wenn er »fieberhaft die Betriebsordnung der Metro« studiert oder später eingehend seinen Fahrschein betrachtet, dann liest er nur, »um die Zeit zu verkürzen«.⁴⁵ Zweitens erfährt Max auf recht ungewöhnliche Weise, wie die große Nähe zu einer Menge anderer Fahrgäste Zufallsbegegnungen begünstigt. Zwar ergeht es ihm ähnlich wie

S. 225–247. Zur Mythologie der Pariser Metro, die Barthes nicht eigens behandelt, siehe Alain Montandon: *Métropolitain: les labyrinthes de l'altérité*, in: Dünne u. Nitsch: *Scénarios d'espace* (wie Anm. 3), sowie Verf.: *Vers la famille par le métro. Identité et transport dans La Petite Bijou de Patrick Modiano*, in: Sylviane Coyault, Christine Jérusalem u. Gaspard Turin (Hg.): *La famille dans le roman français depuis trois décennies*, Clermont-Ferrand 2012 (im Druck).

⁴¹ Jean Echenoz: *Au Piano* (2003), übers. v. Hinrich Schmidt-Henkel, Berlin 2004, S. 55–66.

⁴² Vgl. Augé: *Un ethnologue dans le métro* (wie Anm. 28), S. 10, sowie Verf.: *Vers la famille par le métro* (wie Anm. 40) für eine mediologische Lektüre von Patrick Modiano: *La Petite Bijou*, Paris 2001.

⁴³ Echenoz: *Am Piano* (wie Anm. 41), S. 52.

⁴⁴ Ebd., S. 58 f.

⁴⁵ Ebd., S. 58.

der »Kleinen Bijou«, die auf dem Rollband der Umsteigestation Châtelet ihre verschollene Mutter wiederzuerkennen glaubt; denn auch er selbst meint in der Hochbahnstation Passy eine von ihm verehrte, aber seit dreißig Jahren verschwundene Dame namens Rose zu erspähen. Doch im Gegensatz zu Modianos Heldin versucht Echenoz' Protagonist vergeblich, ihr in der Metro zu folgen, da sie einen Zug am gegenüberliegenden Bahnsteig nimmt. Umsonst rennt er durch Unterführungen hinüber auf die andere Seite: »Man kann keine U-Bahn verfolgen«,⁴⁶ Daher hat Max keine Gelegenheit, seine unterwegs wiedergefundene Freundin so eingehend zu betrachten, wie die »Kleine Bijou« im grellen Licht des durch dunkle Tunnel rollenden Wagens ihre vermeintliche Mutter mustert – ohne Gefahr, sich durch ein draußen sichtbares Stadtbild ablenken zu lassen. Stattdessen beobachtet er die an der Hochbahnstrecke wohnhaften, »mehr oder weniger bekleideten Frauen, die mit den Ellbogen an den Geländern lehnten und zuschauten, wie die Metro vorbeifuhr, voller allein fahrender Kerle wie Max, die ihrerseits zu ihnen hinaussahen«.⁴⁷ Drittens schließlich nimmt er die Metro nicht als finsternes Schattenreich wahr, als modernes Gegenstück zur Unterwelt der antiken Mythologie.⁴⁸ Diese oft beschworene Erfahrung, die sich auch noch in der Angst der »Kleinen Bijou« vor manchem im Untergrund herumspukenden Gespenst der Vergangenheit äußert, erfasst Max erst ganz am Ende der Fahrt, nach einer weiteren flüchtigen und ungewissen Begegnung mit Rose in der Hochbahnstation Bel-Air. Auf dem letzten, wieder unterirdischen Streckenabschnitt bemerkt er plötzlich Schmutz auf der sonst klinisch reinen »Kachelung« der Stationen, eigentlich »dazu gedacht, all die von der Tiefe verursachten beklemmenden Gedanken zu lindern, wenn nicht zu vertreiben«.⁴⁹ Doch erst einige Tage nach dieser düsteren Vision kommt er tatsächlich in der Unterwelt an. Von einem Straßenräuber ermordet, erwacht er im Jenseits und kehrt von dort schließlich wieder nach Paris zurück – in den »Stadt-bereich«, wie ein »idiotischer Name« besagt, »den sie da von den alten Metrotickets übernommen hatten«.⁵⁰ Bei Echenoz fällt das Netz der Metro demnach nicht mehr mit dem Reich der Schatten zusammen. Da Max es größtenteils oberirdisch durchfährt, ruft es nur noch lichte und folgenlose Zusammentreffen hervor.

⁴⁶ Ebd.

⁴⁷ Ebd., S. 60.

⁴⁸ Wie etwa Jean Paulhan: *La métromanie ou les dessous de la capitale* (1946), Paris 1984, S. 10, den der »Fluss aus Eisen und Strom« in den Tunneln der Metro an den antiken »Fluss des Vergessens« erinnert.

⁴⁹ Echenoz: *Au piano* (wie Anm. 41), S. 65.

⁵⁰ Vgl. S. 129. Zur modernen Rekonfiguration des mythologischen und theologischen Jenseits in *Am Piano*, siehe Michael Cuntz: *Mixed zone – Wie man den Toten begegnet*, in: Ilka Becker, ders. u. Astrid Kusser (Hg.): *Unmenge. Wie verteilt sich Handlungsmacht?*, München 2008, S. 191–226, hier S. 204–213.

Gilt die Metro als öffentliches Nahverkehrsmittel schlechthin, so nimmt im Individualtransport das Auto eine beherrschende Stellung ein. Seit seinem Erscheinen etwa gleichzeitig mit der U-Bahn hat es zu einer ganz anderen Mythologie Anlass gegeben. Als von der Schiene unabhängiges Fahrzeug steigert es die Freiheit seines Benutzers; und als »Projektion des Ego« drückt es seine Persönlichkeit aus, die sich in der Ausstattung oder im Fahrstil niederschlägt.⁵¹ Eine interessante Variation dieser Mythologie bietet Emanuèle Bernheims Roman *Vendredi soir*, die Vorlage für den gleichnamigen Film von Claire Denis.⁵² Der Kleinwagen der Protagonistin Laure erscheint zunächst wie ein Privatraum *par excellence*, eine Ausweitung ihrer Wohnung in die Straßen von Paris hinein. Am Vorabend des Umzuges zu ihrem Freund verwandelt sie ihn in eine Behelfsunterkunft. Wie in einem Badezimmer trocknet sie sich am Gebläse die Haare; und als sie am Autoradio eine Kassette einlegt und in einem der auf dem Rücksitz transportierten Bücher blättert, kommt die Atmosphäre eines Wohnzimmers auf. Mehr denn je fühlt sich Laure »richtig zuhause«⁵³ in ihrem Auto, das sie wie ihre Wohnung aufgeben will, da sie fortan in der Nähe der Metro logiert. Um dieses komfortable Interieur zu schützen, verriegelt sie demonstrativ die Türen, als ein Mann an die Scheibe klopft: Hier muss die Stadt leider draußen bleiben. Schon bald aber verwandelt sich dieser ultraprivate Ort in einen halböffentlichen Bereich. Denn gleich nach ihrer Abfahrt gerät Laure in einen endlosen Stau. Der durch einen Streik bewirkte Stillstand aller Busse und Bahnen hat massenweise Autofahrer und Fußgänger mobilisiert, deren normale Geschwindigkeiten jedoch empfindlich verändert: Während letztere im Eilschritt durch die Straßen marschieren, kommen jene nur noch »im Zeitlupentempo« voran.⁵⁴ Diese Verlangsamung wirkt der perfekten Abkapselung im eigenen Wagen entgegen. So fühlt sich Laure plötzlich von einer Frau beobachtet, die auf der Nebenspur fährt und mit ihr »lange Zeit Seite an Seite zu bleiben droht«.⁵⁵ Zu dieser unerwünschten Nachbarschaft kommt außerdem eine von ihr selbst geschaffene Nähe, als sie bereitwillig einen Anhalter einsteigen lässt. Von da an überstürzen sich die Ereignisse. Das aus einer Mitfahrgelegenheit entstandene Paar verliert sich, als Laure eine Telefonzelle aufsucht, findet sich wieder, diniert zusammen und verbringt eine Liebesnacht im Hotel. Vorher aber verändert es sich spürbar durch die gemeinsame Fahrt. Dazu trägt maßgeblich bei, dass das Privatfahrzeug Züge eines nicht angemeldeten Taxis an-

⁵¹ Vgl. Roland Barthes: *La voiture, projection de l'ego* (1963), in: ders.: *Œuvres complètes*, hrsg. v. Éric Marty, Paris 1993, Bd. 1, S. 1136–1142.

⁵² Emanuèle Bernheim: *Vendredi soir*, Paris 1998, S. 11–43 (Übersetzung W.N.); vgl. *VENDREDI SOIR*, Frankreich 2002, Claire Denis.

⁵³ Bernheim: *Vendredi soir* (wie Anm. 52), S. 26.

⁵⁴ Ebd., S. 42.

⁵⁵ Ebd., S. 15.

nimmt. Der Mann, der von Anfang als das Gegenteil eines »Flaneurs« erscheint,⁵⁶ gibt sich als ehemaliger Taxifahrer zu erkennen. Seiner Ausbildung entsprechend übernimmt er nach Laures kurzer Abwesenheit das Steuer und steigert dadurch den dem Auto zugeschriebenen Befreiungseffekt. Denn in einem Taxi sitzt immer jemand, der das Fahrtziel nicht vorhersehen konnte, so dass der Fahrt stets etwas Spontanes und Abenteuerliches anhaftet.⁵⁷ Hier allerdings erfährt nicht der Fahrer in letzter Minute, wohin es geht, sondern die zur Kundin gewordene Fahrzeughalterin. Auf dem Beifahrersitz verliert Laure komplett die Orientierung und meint, gerade noch »auf dem Rücksitz« gesessen⁵⁸ und erst dann die übliche Grenze zwischen Hinten und Vorne überschritten zu haben, um dem Fahrer möglichst nahe zu sein. Mit dieser Transgression geht eine Transformation ihrer Wahrnehmung einher. Abseits des Lenkrades schaut sie nicht mehr auf die nächtliche, hinter der beschlagenen Scheibe halb verborgene Stadt, sondern saugt nur noch den Geruch des Mannes ein, der das Fahrzeuginnere inzwischen erfüllt.⁵⁹ Der Einbruch der Metropole in ihre fahrbare Wohnung ist in neuen Riecheindrücken zu spüren. Damit aber wird das alte Loblied auf das im Vergleich zu Eisenbahn oder Metro geruchsneutrale, weil nicht von Fremden benutzte Automobil ins Gegenteil verkehrt.⁶⁰ Da die öffentlichen Verkehrsmittel still stehen, lässt sich das Abenteuer einer unerwarteten Begegnung auch im Privatwagen wittern.

Als direkter Gegenspieler des Autos im Stadtverkehr erscheint häufig das Fahrrad, das als erstes mechanisches Individualverkehrsmittel sein historischer Vorläufer war.⁶¹ Seine Mythologie überschneidet sich mit der des Autos und unterscheidet sich doch zugleich deutlich von ihr. Auf der einen Seite feiert man das Fahrrad seit jeher als befreiendes Fahrzeug, das Geschwindigkeit wie Bewegungsspielraum seines Benutzers erhöht und ihm dadurch regelrecht Flügel verleiht; auf der anderen Seite hebt man gerade heute hervor, dass es anders als das Auto nicht nur die »Selbstentdeckung«, sondern auch die »Entdeckung der anderen« befördert, mithin

⁵⁶ Ebd., S. 16

⁵⁷ Vgl. Sansot: *Transports de la ville* (wie Anm. 20), S. 313; Flonneau: *Cultures du volant* (wie Anm. 14), S. 138f.

⁵⁸ Bernheim: *Vendredi soir* (wie Anm. 52), S. 16.

⁵⁹ Im Film *VENDREDI SOIR* gibt die Fahrt dagegen Anlass zu einem irritierten Blick auf die draußen vorbeirasende Stadt, also zu einer »Dromoskopie« im Sinne von Virilio: Der negative Horizont (wie Anm. 8), S. 133–154.

⁶⁰ Vgl. etwa Octave Mirbeau: *La 628-E8* (1907), in: *Œuvre romanesque*, hrsg. v. Pierre Michel, Paris 2001, Bd. 3, S. 300, wo der stolze Autofahrer angewidert zurückblickt auf die Gerüche im Bahnabteil: »Plus de ces promiscuités, en d'étroites cellules, avec des gens intolérables, avec les chiens, les valises, les odeurs, les manies de ces gens [...]«.

⁶¹ Zur ausgeprägten Affinität beider Fahrzeuge in der Transportkultur um 1900 siehe Catherine Bertho Lavenir: *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*, Paris 1999.

Solidarität zwischen den einzelnen Benutzern erzeugt.⁶² Eine ironische Reprise der latent autophoben Mythologie des Fahrrads findet sich in *La liberté des rues* von Jacques Réda. Aus dieser Sammlung von neun Prosagedichten, in denen ein abwechselnd zu Fuß und per Pedal sich fortbewegender Einwohner von Paris das Wort ergreift, geht das vierte auf die besondere Perspektive des Radfahrers ein:

»Marcher dans la ville n'est donc pas toujours de tout repos, mais y rouler exige une attention indiscontinue, et des yeux d'une extrême mobilité. Seuls des insectes ou certains oiseaux ont les mêmes qui, simultanément, ou presque, sont capables d'observer la quasi-totalité de l'étendue dont ils occupent un centre en permanence. Cette vision multiple s'acquiert d'instinct et peu à peu, prouvant par le cycliste la validité des thèses lamarckiennes. Aussi peut-il donner l'impression de rouler distraitement, ou de fixer sans prudence un seul secteur de la route, alors qu'il balaie sans relâche les 360 degrés de son champ visuel. Ce n'est même pas une seconde nature, mais ce qu'une nécessité naturelle a fait de lui. Désormais il perçoit l'ensemble de l'aire où il progresse, même quand il n'en examine qu'un point assez précis.«⁶³

»Durch die Stadt zu gehen ist demnach nicht immer gemütlich, aber durch sie zu fahren erfordert pausenlose Aufmerksamkeit und Augen von extremer Beweglichkeit. Nur Insekten und gewisse Vögel haben vergleichbare Augen, die praktisch gleichzeitig fast die ganze Weite um ihren Standort herum überschauen können. Diese Vielfachsicht wird instinktiv und Schritt für Schritt erworben, so dass der Radfahrer die Gültigkeit der Thesen Lamarcks bestätigt. So kann er den Eindruck erwecken, zerstreut zu fahren oder unbedacht nur einen Straßenabschnitt zu fixieren, während er unablässig 360 Grad seines Blickfelds abtastet. Das ist nicht einmal eine zweite Natur, sondern das Ergebnis einer Naturnotwendigkeit. Seither nimmt er die Gesamtheit der durchquerten Umgebung wahr, selbst wenn er nur einen bestimmten Ausschnitt daraus betrachtet. «

Das Fahrrad erscheint hier zunächst als fragiles, von stärkeren Verkehrsteilnehmern wie vor allem den später erwähnten »Automobilherden« bedrohtes Vehikel. Um aus diesem ungleichen Kampf unversehrt hervorzugehen, muss der Radfahrer ständig eine sonst nur geflügelten Tieren vorbehaltene »extreme Beweglichkeit« demonstrieren, womit er ganz nebenbei Lamarcks umstrittene Theorie der erblichen Gewohnheiten beweist. Trotz des unverkennbar ironischen Tons, vor allem bei der hemmungslos patriotischen Parteinahme für den französischen Begründer

⁶² Vgl. Marc Augé: *Éloge de la bicyclette*, Paris 2008, S. 13–37; die Metapher der vom Fahrrad verliehenen Flügel geht zurück auf Maurice Leblanc: *Voici des ailes!* (1898), Paris 1999, S. 87.

⁶³ Jacques Réda: *La liberté des rues*, Paris 1997, S. 45–79, hier: S. 57 (Übersetzung W.N.).

der modernen Biologie, scheint mir diese quasi-wissenschaftliche Reflexion aus zwei Gründen bedenkenswert. Zum einen, weil sie die »zweite Natur« des Radfahrers in den Rang einer veritablen Art erhebt und dadurch seine Transformation durch sein bevorzugtes Transportmittel unterstreicht; vor allem aber, weil sie eine originelle Interpretation jener »extremen Beweglichkeit« anbietet, die man dem Fahrrad seit seiner Erfindung über den Vergleich mit fliegenden Wesen zuschreibt. Denn hier beruht der Vergleich nicht auf der Mobilität des ganzen Körpers, sondern nur auf der des Sehapparats. Ebenso wie die Insekten und manche Vögel verfügt der Radfahrer über eine Panorama- oder »Vielfachsicht«: unabhängig von einem speziellen Transportkorridor und von einem Gehäuse, das sein Blickfeld begrenzen würde, kann er es rundum im Auge behalten. Und mehr noch als der Fußgänger, der seinen Blick gerne »gegen die Verkehrsrichtung« schweifen lässt,⁶⁴ muss er dasselbe ohne Unterlass tun, um einen Zusammenstoß zu vermeiden.⁶⁵ Manchmal freilich wird er für diesen Zwang mit einer geradezu weltumspannenden Aussicht belohnt, wie die beiden folgenden Absätze des dreiteiligen Prosagedichts suggerieren. In der beschriebenen Situation befindet sich der Radfahrer »mitten auf einer Kreuzung« hinter dem Invalidendom,⁶⁶ also im Zentrum des Verkehrs. Von da aus kann er gleichzeitig zwei einander »wie Zenith und Nadir« gegenüberliegende Punkte sehen. Vor sich entdeckt er den Mikrokosmos eines winzigen Biotops, nämlich die Flora und Fauna auf einigen vom Autoverkehr verschonten Stellen des Pflasters; und hinter sich, im Rückspiegel seines Fahrrads, erblickt er den Makrokosmos »rechtwinkliger Konstellationen«, die abends in der Fassade der Tour Montparnasse aufleuchten. Trotz oder vielmehr gerade wegen seiner Wachsamkeit angesichts der Straßen in seinem Rücken kann er sich bis zum Selbstverlust in diese Rundumsicht vertiefen: »Von ihm ist nur noch sein mitten im Verkehr balancierendes Fahrrad zu sehen.« Daher scheint es nur folgerecht, wenn am Ende des Textes das Rad des Fahrrads zum Modell eines kreisförmigen Sehens wird: »Ein einzelnes, gut geölt kreisendes Rad fährt durch alle Räume; ein einzelnes Auge strahlt und geht in der Einheit auf.«⁶⁷ Diese Parallele unterstreicht ein weiteres Mal, dass die Panoramasicht des Radfahrers nicht die eines letzten Romantikers im modernen Verkehr, sondern die eines durch seine Rennmaschine veränderten Menschen ist. Rédas Schreibmaschine, deren Farbbandspulen ebenfalls beständig kreisen und dabei die Vorwärtsbewegung des Fahrrads in eine Pendelbewegung verwandeln, bringt diese Veränderung kongenial zur Sprache.⁶⁸

⁶⁴ Ebd., S. 48.

⁶⁵ Zum Fußgänger bei Réda vgl. Andreas Mahler u. Verf. (Hg.): Rédas Paris. Topographien eines späten Flaneurs, Passau 2001.

⁶⁶ Réda: *Liberté des rues* (wie Anm. 63), S. 57.

⁶⁷ Ebd., S. 58.

⁶⁸ Vgl. Jacques Réda: *Aéronautique* (wie Anm. 1), S. 55, sowie das Motto dieses Artikels.

Es gibt eine Freiheit des Fahrrads, so wie es eine »Freiheit der Straßen« gibt; wenn in *La liberté des rues* die Straßen frei scheinen, den urbanen Raum »aufzubrechen«, der Stadterfahrung neue Wege zu bahnen,⁶⁹ dann beweist das Fahrrad eine vergleichbare Macht. Um eine Wahrnehmungsfreiheit zu erlangen, die seiner Bewegungsfreiheit entspricht, muss sich der Radfahrer sein Fahrzeug konsequent einverleiben.

⁶⁹ Réda: *Liberté des rues* (wie Anm. 63), S. 62.