

Thomas Waitz: **Bilder des Verkehrs: Repräsentationspolitiken der Gegenwart**

Bielefeld: transcript 2014 (Edition Medienwissenschaft), 244 S.,

ISBN 978-3-8376-2599-8, € 29,99

(Zugl. Dissertation an der Goethe-Universität Frankfurt am Main, 2013)

Thomas Waitz sucht in *Bilder des Verkehrs* nach Zusammenhängen zwischen Verkehrsbeschreibungen in kulturtheoretischen und literarischen Texten sowie in (audio-)visuellen Darstellungsweisen. Er stellt die These auf, dass Künstler_innen, Schriftsteller_innen, Theoretiker_innen und Filmemacher_innen häufig Verkehr thematisieren, um daran symbolisch die Auswirkungen der Moderne oder des Übergangs zur Postmoderne zu illustrieren. Drei Unterarten des Verkehrs erscheinen ihm geeignet, seine These exemplarisch zu untermauern: der Kreisverkehr, der Flughafen sowie die Peripherie.

Im ersten Kapitel widmet sich Waitz dem Kreisverkehr und erklärt den Zusammenhang zwischen der Genese des Motivs und den gesellschaftlichen Umwälzungen der Moderne. Sein Hauptanliegen ist es, aufzudecken, welche politischen Machtverhältnisse der Verkehr bzw. dessen jeweiliges Abbild reflektiert. So verweist Waitz etwa am Beispiel des Filmklassikers *Playtime* (1967) auf den dem Kreisverkehr innewohnenden Widerspruch zwischen Zweckrationalität für die Masse und möglichem Hindernischarakter für den Einzelnen. Hieran stellt er auch die für die Moderne typische Differenz zwischen Gesellschaft und Gemeinschaft heraus, um dann anhand von Mag-

nus Mills' Roman *The Scheme for Full Employment* (London: Flamingo, 2003) zu zeigen, wie das Kreisen des Verkehrs zur sinnentleerten ABM-Maßnahme verkommt, ohne dass die ganz in postmoderner Gleichgültigkeit gefangenen Protagonist_innen die paradoxe Situation kommentieren würden. Insgesamt handelt es sich beim ersten Kapitel um eine rundherum inspirierende Untersuchung, die die Linie einer graduellen Geistesverwandtschaft zwischen Monsieur Hulot, Musil und Mills zeichnet und dabei dem Kreisverkehr in seiner eigenwilligen Medialität gerecht wird.

Im zweiten Kapitel geht es Waitz um Darstellungen von Flughäfen. Kenntnisreich zeichnet er Parallelen zwischen architektonischen Überlegungen zum Bau von Flughäfen als Orten eines „regulated flows“ im Sinne Manuel Castells (vgl. S.114) sowie entsprechender Abbildungsweisen. Er analysiert anhand theoretischer Texte von Michel Serres, Marc Augé und Rem Koolhaas, der Flughafenbilder von Martha Rosler und Francesco Cianciotta und dem Spielfilm *Décalage Horaire* (2002) das Verhältnis des Flughafenraums und der Abbilder des selbigen zum Subjekt. Wie auch im vorangegangenen Kapitel stößt er hierbei auf Widersprüche. So zeigen die Flughafenfotografien Roslers und Cian-

ciottas einsame Charaktere, während der Flughafen in Danièle Thompsons Spielfilm zum Ort der Begegnung wird. Waitz enttarnt den Topos des vereinsamten Flughafengasts als den eines Beobachters, der, gleich dem bürgerlichen Flaneur bei Benjamin, männlich ist und einer intellektuellen Minderheit angehört. Waitz deckt auf, in welchem Maß die persönlichen Erfahrungswerte einer solchen international-zirkulierenden Elite die Kulturtheorie dominieren, und er diagnostiziert anhand dieses Befundes eine „postmoderne Krise der Intellektualität“ (S.137). Diese Schlussfolgerung mag etwas weit gegriffen sein, da sie außer Acht lässt, dass sich zu den Vertretern des geistigen Jetsets in den Wartesälen der Flughäfen auch Horden postmoderner Jobnomaden und Fernverliebte gesellen – beides Gruppen, die nicht notwendigerweise deckungsgleich mit der intellektuellen Elite sein müssen. Leider versteigt sich der Autor im zweiten Kapitel in einen Nominalstil, der das Lesevergnügen trübt.

In Kapitel drei nimmt das Buch (auch sprachlich) wieder Fahrt auf. Waitz nimmt sich der schwer darstellbaren Peripherie bzw. ihrer Verkörperung durch die Autobahn an. „Die Fahrbahn ist ein graues Band/Weiße Streifen, grüner Rand“ zitiert er den Song *Autobahn* (1974) der Gruppe

Kraftwerk, der die scheinbare Unendlichkeit der Schnellstraße als einen Zwischenort beschreibt und sich damit bestens in den modernetypischen Dualismus von Zentrum und Außerhalb einreihet. Dabei entdeckt Waitz sowohl Repräsentationspolitiken, die der These vom Schwinden des Raums entsprechen, als auch solche, die eine Aufwertung des Peripheren propagieren, etwa an hybriden Orten, an denen städtisches und ländliches Leben miteinander verschmelzen.

Abschließend lässt sich sagen, dass, ebenso disparat wie die Bilder des Verkehrs in ihren Bedeutungen und Bezügen sind, so vielfältig und widersprüchlich fallen auch die Analyseergebnisse aus. Das Buch eignet sich daher nicht für Leser_innen, die einfache Antworten auf die Frage nach den Zusammenhängen zwischen den Bildern des Verkehrs und den gesellschaftlichen Veränderungen der in die Krise geratenen Moderne erwarten. Doch für all jene, die sich eingehend mit der Schnittstelle zwischen Verkehr, Gesellschaft, Medien und Architektur beschäftigen wollen, bildet Thomas Waitz' gut recherchiertes und vielfältiges Buch eine sehr lohnende Lektüre.

Henriette Bornkamm (Zürich)