

Thomas Waitz

**Leere der Bilder - Bilder der Leere.
Jem Cohens Film „Chain“ und das Regressive
im Sprechen vom „Nicht-Ort“**

Original

Waitz, Thomas: Leere der Bilder – Bilder der Leere. Jem Cohens Film „Chain“ und das Regressive im Sprechen vom „Nicht-Ort“. In: Fabian Lettvo/Alexander Pinto/ Sebastian Scholz (Hg.): BildKonText. Zur politischen Verfasstheit des Medialen. Münster: Lit. 2008.

Onlinefassung

http://thomaswaitz.de/downloads/publikationen/Leere-der-Bilder_-_Bilder-der-Leere.pdf

Kontakt

thomas.waitz@rub.de



Dieses Werk ist unter einem *Creative Commons Namensnennung-Keine kommerzielle Nutzung-Keine Bearbeitung 2.0*

Deutschland Lizenzvertrag lizenziert. Um die Lizenz anzusehen, gehen Sie bitte zu

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0/de/> oder schicken Sie einen Brief an Creative Commons, 171

Second Street, Suite 300, San Francisco, California 94105, USA.

Thomas Waitz

Leere der Bilder – Bilder der Leere

Jem Cohens Film „Chain“ und das Regressive im Sprechen vom „Nicht-Ort“

„Nicht-Orte“

1930 beobachtet Siegfried Kracauer merkwürdige Existenzen: Reisende auf einem großen Bahnhof, an einem „Ort, der keine Stätte ist“, „immer auf dem Sprung im Verkehr, von Signal zu Signal“¹. Am Bahnhof, so Kracauer, „verweilen die Menschen nicht, hier treffen sie zusammen, um auseinanderzugehen“. Doch die Bahnreisenden, in die sich Kracauer im Geiste hineinversetzt sieht, werden von ihm nicht bedauert. In der Charakterisierung der sich im Verkehr befindlichen Subjekte scheint vielmehr ein Glücksversprechen aufbewahrt. Es ist nicht allein das Glücksversprechen eines primär metaphorisch verstandenen ‚Aufbruchs‘, es ist das Versprechen des Unbestimmten, des Ungewissen, der Mobilität selbst, das die Reisenden ergreift:

„Alles ist möglich, das Alte liegt hinter ihnen, das Neue ist unbestimmt. Für kurze Zeit werden sie wieder zu Vagabunden; wenn auch der Fahrplan ihre Ausschweifungen streng reguliert. Kaum ein Genuß ist darum dem Daueraufenthalt in Bahnhöfen vergleichbar.“

In Kracauers Beschreibung der Eisenbahnreisenden entsteht das Bild einer Zwischenwelt, einem Limbus gleich, welcher den „vom festen Ort losgerissen[en]“ Menschen Ungebundensein und Seinsentlastung verheißt. Kein Sinn, keine Aufladung stört dieses Empfinden. „Der Augenblick, in dem die Räder anfangen zu rollen, ist Handlung ohne Ausdruck“. Das Reisen selbst genügt dem Reisenden, und es ist allein die unausweichlichen Ankunft, die ein „unseliges Ende“ verheißt. Für jene Menschen, die sich in den Verkehr begeben, vollzieht sich eine Zusage: „Leben sie überall sonst gebunden, so sind sie im Bahnhof trotz ihres Gepäcks aus jeder Bindung gelöst“. Als eine solche „Gepäckerleichterung“ hat Ernst Jünger im

soldatischen Tonfall des Arbeiters später den Wunsch beschrieben, von der Last der geistigen Durchdringung befreit zu sein.²

Fast siebzig Jahre nach solchen Beobachtungen scheint die Diagnose, derzufolge die westliche Kultur von Mobilität gekennzeichnet ist, nachgerade banal: Der Zustand permanenten Unterwegsseins stellt gar, so scheint es, ein Vorzeichen (post-)moderner Existenz dar. So spricht James Clifford in seiner Studie über Reisen und Entwurzelung im ausgehenden 20. Jahrhundert in Bezug auf die Vorstellung einer dauermobilisierten Gesellschaft von einem

*„moving picture of a world that doesn't stand still, that re-veals itself en route, in the airport lounge and the tourist parking lot as much as in the marketplace [...]“*³

Und ein nicht ganz zufälliger Fingerzeig scheint, wenn das moving picture, das „Bild in Bewegung“, von dem Clifford spricht, in seinem Plural bereits auf die bewegten Bilder des Films, die *moving pictures*, verweist.

Betrachtet man den Diskurs um das Unterwegssein, nomadische Existenzen und transitorische Identitäten, fällt zunächst auf, dass im Sprechen von Mobilität immer mehrerlei gemeint ist: freiwillige oder unfreiwillige Mobilität als Folge der veränderten Lebens- und Arbeitsbedingungen oder eines exilischen oder diasporischen Daseins, aber auch die Mobilität des Kapitals, des Wissens, ja, selbst eine Mobilität im Sesshaften, etwa im Hinblick auf netzbasierte Kommunikation. Zygmunt Bauman hat früh auf die Polarisierung zwischen jenen, die sich freiwillig auf den Weg gemacht haben und denen, die es gezwungenermaßen taten, also zwischen Touristen und Vagabunden, Reisenden und Flüchtlingen, hingewiesen. Diese Aufteilung, so Bauman, produziere eine neue „globale Hierarchie der Mobilität“⁴, und zwar im Hinblick auf die Frage, welche sozialen Konflikte diese Entwicklung hervorbringt (oder eben nicht).

Auf den französischen Ethnologen Marc Augé geht ein Begriff zurück, der zu einem Schlagwort geworden ist für die Veränderungen der Raumwahrnehmung im Zuge dieser Entwicklungen: der „Nicht-Ort“. Es handelt sich um eine Vokabel, mit der

Augé angetreten ist, eine Antwort auf die foucaultsche Frage nach den „anderen Räumen“ zu geben:

„So wie ein Ort durch Identität, Relation und Geschichte gekennzeichnet ist, so definiert ein Raum, der keine Identität besitzt und sich weder als relational noch als historisch bezeichnen lässt, einen Nicht-Ort.“⁵

„Nicht-Orte“ sind emblematisch für die Postmoderne – oder „Übermoderne“, wie Augé sie nennt -, sie sind „das Maß unserer Zeit“:

„Ein Maß, das sich quantifizieren lässt und das man nehmen könnte, indem man [...] die Summe bildete aus den Flugstrecken, den Bahnlinien und den Autobahnen, den mobilen Behausungen, die man als ‚Verkehrsmittel‘ bezeichnet [...], den Flughäfen, Bahnhöfen und Raumstationen, den großen Hotelketten, den Freizeitparks, den Einkaufszentren und schließlich dem komplizierten Gewirr der verkabelten oder drahtlosen Netze [...]“⁶

Wenn aber die Grenze zwischen „Zuhause“ und „Fremde“, zwischen „Nah“ und „Fern“ nicht mehr eindeutig gezogen ist, wie Michel Foucault⁷ meint,

– wenn wir in einer Kultur leben, in der permanenter Verkehr und unablässiges Reisen „crucial sites for an unfinished modernity“ darstellen, wie James Clifford diagnostiziert⁸,

– und wenn uns damit drittens eine Wirklichkeit gegenüber tritt, die sich durch eine „merkwürdige Unsichtbarkeit“ ausweist, wie Marc Augé schreibt – über welchen Status verfügen dann die ‚neuen‘ Orte, an denen sich die Menschen situieren – Orte, die nur mehr Verkehrsräume sind?

Denn wenn die durch eine gesellschaftliche und ästhetische Moderne hervorgebrachten transitorischen Räume tatsächlich „unsichtbar“ sind, dann stellt sich die Frage nach den Politiken ihrer Sichtbarmachung und Repräsentation.

In seinen Einlassungen zu Foucault⁹ weist Gilles Deleuze darauf hin, dass die Sichtbarkeit der Dinge keine fraglos gegebene Qualität sei, die ihnen 'anhafte', vielmehr werde sie erzeugt und verwaltet und damit einer bestimmten diskursiven

Rahmung unterworfen, die darüber entscheide, welche Handlungsmächtigkeit ihnen zuwachse. Sie ist damit das Produkt von Strategien der Sichtbarmachung (und der damit verbundenen Unsichtbarmachung von etwas anderem). Das Sagbare und das Sichtbare sind zugleich aber auch zwei aufeinander irreduzible Formen des Wissens. Das Sprechen vom „Nicht-Ort“ ist damit das Produkt seiner Sichtbarwerdung (und umgekehrt). Aber welche Politik artikuliert sich, wenn der „Nicht-Ort“ sichtbar wird?

Auf die Frage nach einer gegenwärtigen Bildpolitik des „Nicht-Ortes“ soll eine mögliche Antwort dadurch gegeben werden, dass ein Film betrachtet wird, von dem sich sagen lässt, dass er das Wissen vom „Nicht-Ort“ popularisiert hat und gleichzeitig ein Ausdruck hiervon ist: Jem Cohens „Chain“¹⁰. Und dies soll geschehen, indem auf einen anthropologischen Entwurf rekurriert wird – Helmuth Plessners Schrift „Grenzen der Gemeinschaft“¹¹ –, der auf die Herausforderung eines Zeitalters der „Nicht-Orte“, eines Zeitalters des Verkehrs, versuchte, mit einer avantgardistischen Anthropologie zu reagieren.

„Chain“

Der Blick der Kamera ist in den Himmel gerichtet. Aus der gewaltigen Entfernung eines am Boden Gebliebenen sehen wir ein Passagierflugzeug, das hoch oben in den Wolken schwebt und von dessen Weg allein die langsam verblassenden Kondensstreifen zeugen. Das Moment des Ungewissen, des Unbestimmten, mit welchem Siegfried Kracauer die Verfasstheit des Reisenden beschrieb – im Bild des Flugzeugs am Himmel scheint es potenziert. Das limbische Zwischenreich des Transits lenkt den Blick auf das Periphere, auf die Peripherie. Um die Städte liegt ein Saum aus Freizeitparks, aus Einkaufszentren, aus Verkehrswegen. Die Kamera folgt ihnen, nimmt sie – aus einiger Entfernung – in den Blick.

In seinem Film „Chain“ beobachtet der amerikanische Filmemacher Jem Cohen zwei Figuren, die in unterschiedlicher Weise Erfahrungen einer Detopologisierung machen. Der Film lässt sich lesen als Versuch, das heterogene Bild einer modernen

Welt aus Einkaufsmärkten, Hotels und Flughäfen zu entwerfen und zugleich in diese „kühlen“, untereinander austauschbaren Bilder Fragmente und Spuren von Selbsterzählungen einzuschreiben – Bilder, die der Architekturtheoretiker Anthony Vidler im Freudschen Sinne als „unheimlich“ gekennzeichnet hat. Das Unheimliche zeige sich

„auf leeren Parkplätzen, in der Umgebung verlassener oder heruntergekommener Shopping Malls, an den verödeten Rändern und in den Oberflächenerscheinungen der postindustriellen Kultur“¹².

„Chain“ beobachtet in Form einer essayistischen Montage, die dokumentarische Beobachtungen mit fiktionalen Elementen verbindet, zwei junge Frauen, eine Japanerin, Tamiko, die sich auf einer Geschäftsreise befindet, und eine mittellose Amerikanerin, Amanda, die am Rande einer großen Mall in den verfallenden Ruinen aufgelassener Behausungen lebt. Narrativ werden beide Figuren als paradigmatische Typen einander gegenübergestellt. Über weite Teile des Films sehen wir indessen nicht mehr als Bilder von Parkplätzen, Autobahnen, Einkaufszentren und Motels. Darüber liegt ein Voice-Over-Kommentar, der abwechselnd von den beiden Protagonistinnen gesprochen wird: einmal in Form eines inneren Monologs, einmal als sekundäre Inszenierung eines gefilmten Selbstgesprächs.

Die Bilder, die Chain entwirft, erinnern zutiefst an die Charakteristik, mit der Augé die „Nicht-Orte“ belegt. Doch Jem Cohens Film kennzeichnet darüber hinaus ein weiterer, spezifischer Aspekt: der Ausdruck von Leere. Eine Leere, die sich in zweierlei Hinsicht denken lässt.

Leere und Einsamkeit als mediale Effekte

Zunächst meint „Leere“ – auf der Ebene von Ikonographie – einen Eindruck, der ein Effekt von Motivwahl, Bildaufbau, Montage des Narrativs ist. Wenn „Chain“ etwa in Form ziviler Drive-by-Shootings wiederholt eine urbane Peripherie aus Zufahrtswegen, Ausfallstraßen und Industriegebieten zeigt, dann geschieht dies in

der Absicht, deren Gleichförmigkeit und Serialität offen zu legen. Diese Attributierungen, die über die Dauer des Films in einem Eindruck von Trostlosigkeit münden, sind jedoch ein Effekt spezifisch medialer Operationen: etwa der Dauer unbewegter Einstellungen, die in spannungsreichem Kontrast zur Marginalität des Geschehens stehen. Mit dieser Leere der Bilder korrespondiert eine „Leere“ auf der diskursiven Ebene. Wenn „Chain“ etwa die Lage Tamikos, der japanischen Protagonistin zeigt, die, als Geschäftsreisende nach der Insolvenz ihres Arbeitgebers in der Ferne gestrandet, gezwungen ist, ihre Motelrechnungen nunmehr privat zu begleichen, dann wird diese Situation ausschließlich durch eine voice over-Narration vermittelt, während auf der Bildebene weiterhin die bereits eingeführten Erscheinungsformen einer urbanen Außenwelt aus Industriegebieten und Verkehrswegen zu sehen sind. Die fortwährende Existenz und das beharrliche Funktionieren des Verkehrs bleibt – so der Effekt dieser Montage – von der Verfasstheit der sie nutzenden Subjekte unberührt. In diesem Sinne lässt sich der Eindruck von „Leere“ also auch – in einem übertragenen Sinne – als die Abwesenheit integrierender Sinnzuschreibungen verstehen („Handlung ohne Ausdruck“, um mit Kracauer zu sprechen).

So resultiert die für „Chain“ charakteristische Spannung zwischen einer allein über den Kommentar vermittelten Verfassung und Lage der Protagonistinnen und der Bildebene des Films aus eben jener Diskrepanz, die darin liegt, dass eine moderne Welt in den Blick genommen wird, die zu keiner anderen symbolischen Repräsentation gefunden hat als jener des Verkehrs, der sich aber wiederum jeder Sinnzuschreibung entzieht und allein funktionalistischem Handeln gehorcht. Mittels der medialen Operationen der Montage verknüpft „Chain“ nun die bildliche ‚Leere‘ mit der diskursiven ‚Leerstelle‘ Sinn. Welche Wirkungen aber mag es haben, wenn Figuren, die noch mit der psychologischen Tiefenstruktur von Charakteren ausgerüstet sind, in den Verkehr geraten, der nur mehr als Oberfläche existiert (und zwar als eine Oberfläche des Bildes), und der als feindliches Außen dem Subjekt gegenübersteht? „Chain“ antwortet darauf, indem er als Effekt dieses

Widerspruchs einen signifikanten Eindruck motiviert: den Eindruck von Einsamkeit.

Sowohl Amanda als auch Tamiko sind primär deshalb einsam, weil beide bildlich isoliert sind, weil sie zu keinem Zeitpunkt des Films in Interaktionen mit anderen Figuren zu beobachten sind, und weil sie damit in einer narrativen Anordnung verortet werden, die sie als einsam exponiert. Diese Erfahrung von Einsamkeit – zuallererst jene der Figuren, aber auch die des Zuschauers als Adressaten – lässt sich zudem in einen größeren, einen diskursiven Rahmen einordnen.

Tatsächlich sieht Marc Augé zwischen dem Auftreten und der Vermehrung von „Nicht-Orten“ und einer neuen Erfahrung von Einsamkeit, die für die Übermoderne charakteristisch sei, einen unmittelbaren Zusammenhang. Im Unterschied zu dem „anthropologischen Ort“¹³, der sich, so Augé, durch seinen eingeschriebenen und symbolisierten Sinn auszeichne, seien die „Nicht-Orte“ anonym und austauschbar: „Der Passagier der Nicht-Orte“ mache „die Erfahrung der ewigen Gegenwart“¹⁴, von „Einsamkeit“¹⁵.

Jem Cohens Film „Chain“ kann gelesen werden als filmische Evidenz der kanonisch gewordenen Beurteilung einer Gesellschaft, die sich Prozessen der Globalisierung unterworfen sieht, in welcher der „konkrete Ort“ verloren ging, die sich in permanentem Verkehr konstituiert, die den empirischen Menschen allein über die Adressierung als Verkehrsteilnehmer integriert und deren Erfahrung von „Einsamkeit“ und „Leere“ geprägt ist. Diese Diagnose stellt freilich die positiven Zuschreibungen, mit denen noch Siegfried Kracauer die Eisenbahnreisenden versah, auf den Kopf. Wie ist das möglich? Warum produziert die Gesellschaft der „Nicht-Orte“ – wie es scheint – nur mehr Entfremdung? Und ist in Zeiten asymmetrischer Erwerbsverhältnisse und im Angesicht einer „konnektionistischen Welt“¹⁶ eine andere Sichtweise auf den „Nicht-Ort“ überhaupt denkbar?

Helmuth Plessners Anthropologie der „Kälte“

Bereits 1924 veröffentlicht der Kölner Privatdozent Helmuth Plessner eine Schrift¹⁷, mit der er kaum weniger in seinen Absichten führt, als eine Möglichkeit zu entwickeln, die es dem Subjekt gestattet, in der Moderne zu überwintern – oder, um das Bild aufzugreifen, das er selbst wählt: Die Reintegration des Menschen in eine hochgradig dissoziierte, moderne Gesellschaft zu leisten im Geiste seiner Adressierung als Verkehrsteilnehmer. Aufenthaltslosigkeit, Beweglichkeit und Distanz werden bei Plessner zur Maxime menschlicher Existenz. Er privilegiert einen Habitus, der durch Merkmale wie „Wahrnehmungsschärfe, Nüchternheit und Realismus“ oder auch, wie Helmut Lethen in seiner gleichermaßen folgenschweren wie wirkmächtigen Plessner-Lektüre vorgeschlagen hat, „Kälte“ gekennzeichnet ist.¹⁸

Plessners Grenzschrift lässt sich in einem historischen Diskurs verorten, innerhalb dessen ‚Gemeinschaft‘ und ‚Gesellschaft‘ antagonistische Kategorien bilden. Die mechanisierte Künstlichkeit der gesellschaftlichen Verhältnisse hat Helmuth Plessner jedoch nicht – wie etwa Ferdinand Tönnies – zu überwinden getrachtet, sondern gerade in ihr die Aussicht auf einen glückenden Selbstentwurf des Individuums gesehen. Das Ziel seiner „Verhaltenslehren“ (Lethen) bildet die Gewinnung von Verhaltenssicherheit in der Erlernung von Techniken,

„mit denen sich die Menschen nahe kommen, ohne sich zu treffen, mit denen sie sich voneinander entfernen, ohne sich durch Gleichgültigkeit zu verletzen“¹⁹.

„Distanz“ – so Plessners These – werde im Angesicht von Modernisierungsschüben zur Überlebensstrategie des Subjekts.

„Doch da diese Mitwelt ‚immer unversöhnlich‘ ist, wirft ihr Spiegel dem Subjekt ein Bild realitätstüchtiger Selbsterkenntnis zu; denn es geht ums Überleben. Nur gespannte Wachsamkeit und die Bereitschaft, sich jederzeit aus Bindungen zu lösen, gewährleisten Mobilität.“²⁰

Die Mobilität aber, von der hier die Rede ist, ist jene des Verkehrs. Was aber ist geschehen mit dem zivilen Pathos des Verkehrs, in dem „die funktionalistische

Wahrnehmung mit dem Systemgedanken, die Aufwertung der Verhaltenslehre mit der Lust an urbaner Zirkulation²¹ verschmolzen? Dass „alles miteinander verkehrt“, war schließlich in den zwanziger Jahren kein Schreckensbild. Die Rationalisierung moderner Gesellschaften und die Künstlichkeit gesellschaftlicher Umgangsformen hat Plessner gerade als Chance für kreative Selbstentwürfe des Individuums begriffen. Wenn sich aber am Ende des Jahrhunderts ein breiter Diskurs verzeichnen lässt, innerhalb dessen der „Nicht-Ort“ des Verkehrs für die Dystopie menschlicher Existenz steht, was ist dann geschehen?

Eine mögliche Antwort auf diese Frage, die sich unmittelbar an der wechselseitigen Verschränktheit von Sichtbarem und Sagbarem entzündet, zeigt, wie im Sprechen vom „Nicht-Ort“ die Antagonismen eines historisch geglaubten Diskurses zurückkehren, in dem die ‚Gemeinschaft‘ einmal mehr einen utopischen Gegenentwurf zu einer rein funktionalistisch gedachten ‚Gesellschaft‘ bildet. Zum anderen verweisen die Bilder von „Leere“ und „Einsamkeit“ auf die Bedrängnisse intellektueller Selbstentwürfe im Angesicht des Verkehrs – und damit zurück auf den „Ort der Bilder“²²: den empirischen Menschen.

Das Begehren eines Zuhauses

Wenn Marc Augé in Abgrenzung von den „Nicht-Orten“ die „traditionellen Orte“ beschreibt, dann heißt es bei ihm, diese seien „von einer lebendigen Gemeinschaft und Kultur“ gekennzeichnet, sie brächten „Organisch-Soziales“ hervor.²³ Dieses Ideal einer „lebendige Gemeinschaft“ – auch in Jem Cohens Film findet sich ein solches Konzept in wieder: in den Mustern der sozialen Interaktionen der Protagonistinnen, aber auch in den filmischen Raumkonstruktionen. Doch diese Einschreibung ist eine, die im Optativ vorgetragen wird, sie ist eine Einschreibung als Begehren.

Was Cohens Figuren so auffällig macht, ist, dass sie nicht zu handeln, sondern sich allein zu bewegen scheinen. Sie wirken dabei wie Getriebene: Menschen, denen nur in geringem Maße Handlungsmacht zukommt, ihr Leben zu bestimmen. Dieser

Eindruck ist der Effekt sowohl der narrativen Disposition wie filmischer Verfahren. In einem der inneren Monologe der Figur der Obdachlosen, Amanda, wird diese Operation deutlich: Sie bewege sich, so erzählt sie, jeden Tag in einer der beiden Malls, die sie fußläufig erreichen könne. Nur, wenn sie dort dem Sicherheitspersonal auffalle, wechsele sie die Lokalität. Um sich zu tarnen, benutze sie ein funktionsuntüchtiges Mobiltelefon, mit dem sie Gespräche simuliere. Der Film zeigt immer wieder, wie sie so in der Mall auf Wartebänken sitzt. Die Einstellungen sind stets gleich gestaltet: Aus längerer Distanz wird sie kadriert, die lange Brennweite führt auf ikonographischer Ebene zu einer weiteren Herauslösung der Figur aus einem integrierenden Umfeld. Diese Figur – das macht eine solche Inszenierung deutlich – verfügt über keinerlei Interaktion, die eine persönliche Ebene betreffen würde, und selbst die Kommunikation mittels des Telefons ist simuliert. Ihre Einsamkeit wird narrativ legitimiert: Diese Figur verfügt, so erfahren wir, über keine Bindungen, weil sie sich mit ihrer Familie überworfen hat, von Zuhause geflüchtet ist. Die Familie aber bildet in ihren Selbsterzählungen als Fluchtpunkt eben jene „Gemeinschaft“, deren Begehren einen Horizont von Figurenentwurf und Narrativ bildet.

Wenn Augé jedoch *expressis verbis* den Begriff der „Gemeinschaft“ wählt, um damit in Abgrenzung zu den „Nicht-Orten“ eine Utopie zu benennen, und „Chain“ den Verlust familiärer Bindungen beklagt, dann steht diese Reaktion konträr zu Helmuth Plessners philosophischer Anthropologie. Primär verfügt dessen Entwürfe über einen anthropologischen Charakter und ist als „Verhaltenslehre“ auf die Ebene menschlicher Interaktion bezogen. Aber wenn man ihn weniger als Handlungsanweisung, denn als Politik verstanden wissen wollte, ließe sich Plessners Forderung einer Bejahung der Künstlichkeit der Gesellschaftsformen ohne weiteres gegen einen Film wie „Chain“ in Stellung bringen, der fortgesetzt eine Substanz der Innerlichkeit behauptet, verteidigt und ersehnt.

Bereits 1903 vermerkte Georg Simmel,

„Aus dem Anspruch des Individuums, die Selbständigkeit und Eigenart seines Daseins gegen die Übermächte der Gesellschaft, des geschichtlich Ererbten, der

äußerlichen Kultur und Technik des Lebens zu bewahren, quellen die tiefsten Probleme des modernen Lebens.“²⁴

Was die Idee des „Nicht-Ortes“ und die Bilder des Verkehrs so attraktiv erscheinen lässt, ein Feld für die Verhandlungen zwischen Subjektschwund und Subjektermächtigung abzugeben, ist, dass sie in ihrer funktionalistischen Substanz paradoxerweise für all die Vagheit, Nichtfestlegbarkeit und Uneindeutigkeit stehen können, die das bestimmende Merkmal von Prekarität darstellt. Der Logik des Geschehens nach ist die Wirklichkeit einer „konnektionistischen Welt“, die Augé schildert und die „Chain“ imaginiert, ein Resultat von Globalisierungsprozessen. Tatsächlich ist sie auch ein Effekt von Schnitt, Montage und Diskurs.

Der Mensch im Verkehr – Ein intellektueller Selbstentwurf

Michel Foucault, der im Hinblick auf die Verfasstheit des modernen Menschen von einem tiefen Gefühl der „Desorientierung“ spricht, und Marc Augé, der seine These vom Aufkommen der „Nicht-Orte“ innerhalb einer Ethnologie der Einsamkeit entwickelt, sind nicht die Einzigen, die dazu beigetragen haben, den Diskurs von den nomadischen Existenzen zu popularisieren.

So behauptet Edward Said, dass sich der Mensch qua moderner Existenz grundsätzlich „Am falschen Ort“²⁵ befinde. Für Said ist der falsche Ort, ein „Out of Place“, das Ergebnis kultureller und gesellschaftlicher Verwerfungen, die ihn dazu bringen, nirgendwo mehr daheim zu sein und sich gerade deshalb überall heimlich „unheimlich“ zu fühlen. Als eine solche Geschichte des „Unheimlichen“ erzählt, dergleichen Beobachtungen aufgreifend, Anthony Vidler²⁶ die Architektur der Moderne.

All diese Diagnosen eint ein zentraler Aspekt: Es mag zwar kein „Zuhause“ mehr geben, aber in der Rede vom „Unheimlichen“²⁷, vom „Unbehaustsein“²⁸, dem „Unzuhause“²⁹, aber auch in den Beschreibungen, mit der die Figuren in „Chain“ ihre Umwelt aus Motels und Malls belegen – „spooky“, „creepy“ – ist das Begehren nach einem Zuhause eingeschrieben.

„In allen Fällen wird die Bildvorstellung von einem Ort oder einem Raum durch die Schaffung eines anderen Ortes oder Raumes geschützt, in dem sie nicht gilt und dennoch im Ausschluß bestätigt wird. Man überträgt das Bild von einem Ort [...] auf ein Gegenbild [...], um es von dort mit größerer Autorität zurückzuübertragen. Auch auf diese Weise kann man von ‚Orten und Nicht-Orten‘ sprechen, wobei die letzteren nur dazu dienen, den eingeübten Ortsbegriff im Widerspruch zu stärken.“³⁰

Die Bilder, die „Chain“ entwirft, kennzeichnet eine tiefe Ambivalenz. Das Eintauchen in den Verkehr scheint gefürchtet wie lustvoll ersehnt. Denn es liegt, so ließe sich behaupten, in der Vereinzelung des Passagiers der Nicht-Orte, der ohnmächtigen Anerkenntnis der jede Selbsterzählung hinwegfegenden Eigendynamik des Verkehrs die Voraussetzung für eine spezifisch moderne Erfahrung des Erhabenen.

Siegfried Kracauer erinnert sich in seiner Schilderung der Eisenbahnreisenden an die Bahnhofsbesuche seiner Kindheit, und in dieser Schilderung scheinen eine ganze Menge der ambivalenten Gefühle desjenigen, der in den Verkehr geraten ist, aufzublitzen:

„Ich [...] ließ mich in der Menschenmasse vor den langgestreckten Wagen widerstandslos zerren und stoßen und trieb zuletzt weit hinaus in die Einsamkeit, in der fernab vom Publikum die ungeheure Lokomotive sich dehnte.“³¹

Doch der junge Kracauer ist in der autobiographischen Rückschau auch – und das eint ihn mit dem Flaneur Bretons und Benjamins – ein genauer Beobachter.

„Ich saß stundenlang auf einer Bank und beobachtete gedankenlos glücklich die Reisenden, die vereinzelt eintrafen und in Schwärmen hinausströmten. Ich versank in den Tafeln der Abfahrts- und Ankunftszeiten und empfand eine rätselhafte Freude darüber, wenn das, was sie verhiessen, pünktlich auf die Minute in Erfüllung ging.“

Anthony Vidler hat die Figur des Flaneurs, der in seinen Schemen bereits in Kracauers Schilderung aufscheint, als Beherrschungsversuch beschrieben, als

Streben, noch im Verkehr einen privilegierten Standpunkt einnehmen zu können – den des Beobachters³². Der Flaneur erscheint dabei als eine Figur, die sich inmitten der großstädtischen Massen der industrialisierten, modernen Städte bewegt, eingebunden in ein Spiel aus Zeichen, zuhause in einer selbst gewählten Vereinzelung und Einsamkeit. Der Flaneur konnte deshalb zu einer solch beliebten Figur werden, so Vidler, weil er in einer Zone der Unsicherheit Sicherheit ausstrahle.

Doch der Entwurf eines Beobachters ist eine zutiefst intellektuelle Konstruktion. Der Verkehr selbst – erinnert sei an die plessnerschen Verhaltenslehren der Außenkehrung – gestattet keinen privilegierten Standpunkt. Hans Ulrich Gumbrecht hat die Rede von der intellektuellen Dislokalisierung als das kritisiert, was sie ist: Kitsch.

„Lassen Sie einmal die Wärme auf sich einwirken, mit der Geisteswissenschaftler seit 20 Jahren vom ‚Flaneur‘ in der bohemisierten Fassung Walter Benjamins oder von dem bis zu einer gewissen Blutlosigkeit funktionalisierten ‚Beobachter‘ des Systemtheoretikers Niklas Luhmann schreiben und reden. Beide, Benjamins Beobachter-Flaneur und Luhmanns Beobachter (zweiter und aller weiteren Ordnungen), sind Rührung auslösende Figuren der Selbstbeobachtung, weil Intellektuelle selbst ja nichts lieber sein wollen als: marginal. Und das mit solcher Intensität, dass sie längst Marginalität als notwendige Vorbedingung für Intellektualität ausgemacht haben. Eine deutliche Peinlichkeitsgrenze überschreitet der Beobachter-Flaneur, wenn Professoren massenhaft zu intellektuellen ‚Nomaden‘ mutieren.“³³

„Nicht-Orte“ unter den Bedingungen des Medialen

Wenn die Diagnose, dass sich die Existenz des modernen Menschen im „Nicht-Ort“ des Verkehrs vollzieht, unabhängig davon, wie immer man dies bewerten will, gilt, sich dieser aber als eine Sphäre des Uneindeutigen, des Unsichtbaren, des Ephemeren gestaltet, dann stellen seine Repräsentationen diejenigen Größen dar,

an die jene Fragen „zu den Bedingungen, unter denen das individuelle Imaginäre (etwa der Traum) mit dem kollektiven Imaginären (etwa dem Mythos) und der Fiktion (bildlich oder sprachlich) zirkuliert“³⁴, zu richten sind. Weil aber der Verkehr selbst für ‚nichts‘ mehr steht, wird seine Repräsentation zu einem Feld von Zuschreibungen und Aufladungen.

Indem „Chain“ immer wieder die Leere von Parkplätzen, Motels, Shopping Malls und Autobahnen, die in ihrer Gleichförmigkeit überall – so scheint es – vorzufinden sind, in den Blick nimmt, verfügt er über ein Setting, das keinen konkreten Ort mehr referenziert, sondern das einen allein filmischen Ort repräsentiert: die Imagination einer Lokalität, welche allein über das formale Mittel einer synthetisierenden Montage hervorgebracht wird. Dieser Ort ist, um mit Kracauer zu sprechen, eben „keine Stätte“ mehr, weil er überall zugleich sein könnte.

Eine solche Diagnose aber muss unter dem Eindruck gesellschaftlicher Entwicklungen, die von Serialität und Massenproduktion geprägt sind, und im Angesicht einer Wirklichkeit, in der Sinn zu einer denkbar knappen Ressource geworden ist, die fortgesetzte Behauptung eines Subjektentwurfes der Innerlichkeit – wie „Chain“ das tut – fragwürdig erscheinen lassen. Und genau hierin aber liegt das wiederkehrende, regressive Moment im Sprechen vom „Nicht-Ort“. Die Diagnose von „Chain“ ist dahingehend allgemein: Die Gleichförmigkeit und Formatierung der modernen westlichen Gesellschaften evoziert eine Wirklichkeitserfahrung, die über keine identitätsstiftende Kraft mehr verfügt. Es sei jedoch daran erinnert, dass der Eindruck von Gleichförmigkeit und Formatierung nicht a priori existiert, sondern immer schon ein Effekt genuin medialer Operationen, einer spezifischen Zurichtung des Sichtbaren und Sagbaren ist. Der Verkehr, über den sich die Verwerfungen der Modernisierung vermitteln, bildet in seiner Repräsentation nicht nur keine Möglichkeiten der Sinnproduktion. Jene kracauerschen „Orte, die keine Stätte“ sind und die „Nicht-Orte“ Augés, stellen in diesem Hinblick immer auch imaginärere Orte des Filmischen dar. Denn „Nicht-Orte“ stehen in einem spezifischen Verhältnis zum Filmischen: Sie sind an

Strategien der Sichtbarmachung geknüpft, sie ‚existieren‘ nicht einfach, sondern sind Produkte von Bilderpolitiken, und das sind im Falle von „Chain“ Politiken der Leere und Einsamkeit.

Für den Verkehr aber gilt, was Andreas Spiegl und Christian Teckert einmal für die Stadt beschrieben haben³⁵: Der Nicht-Ort des Verkehrs, verstanden als performatives Feld einer Anthropologie des Transitorischen, bleibt unsichtbar. Aus der Nähe betrachtet zeigen sich nur Ausschnitte: die Straße, der Parkplatz, die je anderen Fahrzeuge im Stau, der Blick aus dem fahrenden Wagen. Aus der Ferne betrachtet verbirgt der Verkehr seine Details. In diesem Sinne steht er für ein Phantasma: Was als Ausdruck des Verkehrs wahrgenommen wird, folgt den Gesetzen der Repräsentation. Was als Verkehr oder als Teil des Verkehrs erscheint, ist das Produkt eines Begehrens, das im Wahrnehmbaren ein Medium erkennt: ein Medium der Projektion, ein Medium des Dafürhaltens, ein Medium der Identifikation. In diesem Sinne existiert die Wahrnehmbarkeit des „Nicht-Ortes“ immer nur als Beziehung von Visuellem und Imaginärem. Wenn vom „Nicht-Ort“ die Rede ist, dann treten das Visuelle und das Imaginäre in ein unaufkündbares Verhältnis. Dieses Verhältnis ist symbolischer Natur: Das Visuelle ist vom Imaginären nicht zu trennen.

¹ Kracauer, Siegfried (1930): Die Eisenbahn. In: Ders.: Schriften. Bd. V.2: Aufsätze 1927-1931, hg. von Inka Mülder-Bach, Frankfurt/M. [1990]. S. 175-179

² Jünger, Ernst (1932): Der Arbeiter. Herrschaft und Gestalt. Stuttgart [1982]. S. 198.

³ Clifford, James (1997): Routes. Travel and Translation in the Late Twentieth Century. Cambridge. S. 6

⁴ Bauman, Zygmunt (1998): Work, Consumerism and the New Poor. Buckingham. S. 70.

⁵ Augé, Marc (1994): Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit. Frankfurt/M. S. 92

⁶ Ebd., S. 94

⁷ Foucault, Michel (1990): Andere Räume. In: Barck, Karlheinz (Hg.): Aisthesis. Wahrnehmung heute oder Perspektiven einer anderen Ästhetik. Leipzig.

⁸ Clifford 1997, S. 45

⁹ Deleuze, Gilles (1992): Foucault. Frankfurt/M.

¹⁰ Chain. USA 2004, R,K,S: Jem Cohen.

¹¹ Plessner, Helmuth (1924): Grenzen der Gemeinschaft. Eine Kritik des sozialen Radikalismus. In: Ders.: Gesammelte Schriften, hg. von Günter Dux, Odo Marquard, Elisabeth Ströker. Bd. V. Frankfurt/M. [1981]. S. 11-133.

-
- ¹² Vidler, Anthony (2002): unHEIMlich. Über das Unbehagen in der modernen Architektur. Hamburg. S. 21
- ¹³ Auge 1994, S. 53
- ¹⁴ Ebd., S. 123
- ¹⁵ Ebd., S. 121
- ¹⁶ Boltanski, Luc/Chiapello, Eve (2003): Der neue Geist des Kapitalismus. Konstanz. S. 383
- ¹⁷ Plessner 1924
- ¹⁸ Lethen, Helmut (1994): Verhaltenslehren der Kälte. Lebensversuche zwischen den Kriegen. Frankfurt/M.
- ¹⁹ Plessner 1924, S. 80
- ²⁰ Ebd., S. 58
- ²¹ Lethen 1994, S. 44
- ²² Belting, Hans (2001): Der Ort der Bilder II. Ein anthropologischer Versuch. In: Ders.: Bild-Anthropologie. Entwürfe für eine Bildwissenschaft. München. S. 57-86.
- ²³ Auge 1994, S. 111
- ²⁴ Simmel, Georg (1903): Die Großstädte und das Geistesleben. In: Ders.: Das Individuum und die Freiheit. Berlin [1984]. S. 193
- ²⁵ Said, Edward (2000): Am falschen Ort. Berlin.
- ²⁶ Vidler 2002
- ²⁷ Freud, Sigmund (1919): Das Unheimliche. In: Ders.: Gesammelte Werke Bd. XII, Frankfurt/M. [1999] S. 227-278.
- ²⁸ Flusser, Vilém (1997): Medienkultur. Frankfurt/M.
- ²⁹ Heidegger, Martin (1927): Sein und Zeit. Tübingen [2001].
- ³⁰ Belting 2001, S. 64
- ³¹ Kracauer 1930, S. 175
- ³² Vidler 2002, S. 22
- ³³ Gumbrecht, Hans Ulrich (2004): Der Kitsch-Mensch ist ein Intellektueller. In: Süddeutsche Zeitung Nr. 276, Samstag/Sonntag, 27./28. November 2004.
- ³⁴ Augé 1997, S. 19
- ³⁵ Spiegl, Andreas/Teckert, Christian (2004): Prospekt. Köln.