

## DIE STRASSE LEBT

Textentwurf im Zusammenhang mit dem Ausstellungsprojekt

*Die Strasse lebt* im Museum für Gestaltung Zürich, 1997 (unpubliziert)

Sich die Weite der Landschaft vorzustellen, bevor es die Geschwindigkeit der heutigen Verkehrsmittel Auto und Eisenbahn gab, wird immer leichter und immer schwieriger. Besonders natürlich für jene, die mit dem Verkehr gewachsen sind (wie der Autor), denen in der fraglichen Zeit ohnehin alles erreichbar wurde. Sie erlebten die Potenzierung des eigenen Wachstums und ihre Kindheit verlegt sich in ein Weitwinkelland. Je weniger lebende Zeugen und Zeugnisse wir befragen können, desto mehr weitet sich diese andere, vermeintlich stille und ungekrümmte Topografie, umso leichter gelingt uns deren schwärmerische Umschreibung.

Es muss jedenfalls ganz anders gewesen sein: Es gab keine Abkürzungen durch die Luft, keine eingemachten, kinetischen Kräfte, die sich über den Zylinder abrollen liessen. Es dauerte länger, um einem Ort zu entfliehen, und umgekehrt waren alle Orte geschützt schlicht durch die Ausdehnung der Landschaft rundherum. Die Frage „soll ich bleiben oder soll ich gehen“ konnte sich nicht in diesen kleinen Intervallen stellen, die Landschaft blieb, also hielt sie zu den Bleibenden. Man könnte meinen, die Enge in der Schweiz rühre daher, dass der Boden nicht genügend Platz biete, dass er gestaucht wurde und sich zu Falten aufwarf. Man könnte in den Bergen nichts anderes sehen als den dreidimensionalen Schnappschuss versprengter Wellen nach dem Föhn oder einen Vorhang der rasch zurückgezogen wurde. Doch gewiss drapierte sich der Boden mit der zunehmenden Mobilität in den 50er Jahren neu. Als man die Täler plötzlich schnell verlassen konnte, die noch vorhandene Weite sich nun leicht durchqueren liess und die Strassen sich immer straffer um die Landschaft spannten. Und so hätten wir die dorsale Enge mitfabriziert mit Hilfe der Fliehkräfte und einem Gerät, das für andere Landstriche erfunden wurde, solche, die zu flach waren um eine Übersicht zu gewinnen.

Inzwischen zählen auch die Wagen zur Topografie. Sie belegen Kanäle und ganze Felder mit ihrem primitiven Rhythmus und, obwohl sie sich innerhalb der choreografischen Vorgaben ständig umgruppieren, verschwinden sie nie und belegen insgesamt einen eigenen Kanton 15 cm über den anderen Kantonen. Unverhofft visionär war Corbusiers Beschreibung des Autos als «mobiler Baukunst». Das Haus in der Stadt ist umgeben von einem Saum, einer Übergangszone zum Aussenraum, der es uns erlaubt, zu jedem beliebigen andern Haus zu gelangen ohne das Wetter zu durchqueren. Dass wir in der Stadt sind, erkennen wir an der Organisationsdichte der Wagen, die sich hin und her schieben auf dem magischen Quadrat, sofort die Flächen nachfüllend, die frei geworden sind. Die Siedlungen ausserhalb sind entsprechend dekomprimiert, Zuckerkuben in die leichten Abhänge zum See gestreut. Würde man sie aufstapeln, käme die Landschaft wieder zum Vorschein. Allein das Auto erlaubt diese Explosion und ihre tägliche Wiederaufführung.

Immer wenn wir Distanz nehmen, nehmen wir das Auto. Quer zum Auto gibt es wenig Geografie. So ist man nicht überrascht festzustellen, dass die Forschung eben erst die Geschichte des Verkehrs entdeckt hat und erst einige partielle Themenbereiche aufgearbeitet sind. Von einer Übersicht über die Entwicklung und die Auswirkungen des Automobilverkehrs in der Schweiz ist sie (sind wir) noch weit entfernt. Immerhin sprechen wir schon vom Verkehr als Teil einer Geschichte und es geschieht durchaus mit Absicht, wenn wir hier mit zuvorkommender Nostalgie sein Verschwindensein bereits bedauern.

#### Geschichte im Kofferraum

Änderungen am konstanten Strom der Ereignisse sind immer auf Beschleunigungen angewiesen. Die Eisenbahn und das Auto fungieren in diesem Film der Geschichte nicht bloss als Stromlinienbehälter für Güter und Personen oder als Fahrtenschreiber der eigenen Biografie, sondern gelten als eigentliche Promotoren des Fortschritts. Das Auto gab seit den 1950er Jahren die Leitgeschwindigkeit vor, es löste die Eisenbahn, das Wetter oder die Berge darin ab. Seither sind wir am umziehen. Wahrscheinlich einmalig in der Geschichte bleibt diese massive Beschleunigung einer ganzen Generation, eine vergleichbare Geschwindigkeits-Amplitude ist nicht mehr zu erzielen, selbst wenn «alles immer schneller» werden oder «der Verkehr kollabieren» sollte.

Die Idee des Autos wirkt heute eher retardierend, ist immer stärker Teil eines Millieu des Rückzugs, der Regression. Der Fortschritt meidet mittlerweile die träge Gegenständlichkeit der Körper und macht den Verkehr auf den Strassen zunehmend überflüssig. Wurde die grosse Geschichte durch den Verkehr hereintransportiert, so gilt heute, wo sich die einzelnen Bewegung kaum mehr zusammenfassen lassen, dass der Verkehr die Geschichten teilt, dass die Absorbtionskraft dieser repräsentativen Mobilität den Gang der Dinge verlangsamt. Es ist als ob die „Grosse Maschine“ eine gewisse Bewegtheit und Reizversorgung zu garantieren scheint, abseits von ihr lauert Windstille, schwere Luft. Sie sichert nurmehr die Betriebsamkeit auf der Sonnenseite des Ameisenhügels, gewiss ein Kompensat, das mit Vorteil zu ersetzen wäre durch ein nachhaltigeres. Das ganze Mobiliar, mit dem wir unser Leben instrumentiert haben, dürfte das letzte werden, nicht hergestellt für einen längeren Halt und doch entsprechend gepflegt und gewartet.

#### Moderne Melancholie

Die Schweiz lässt sich sehen als eine Art eleganter dritter Welt. Die heutige Aktivpassiv-Generation ist noch auf dem Boden aufgewachsen – wir haben an Boden verloren. Anhand der Fotografien der Beratungsstelle für Unfallverhütung lässt sich diese Deterritorialisierung leicht nachvollziehen: Erst ist die Strasse noch Spielplatz, Abstellplatz, Begegnungszentrum, ein Schritt über die Türschwelle genügte, um draussen zu sein. Heute sind wir drinnen im Haus draussen oder in der Natur. Mag die Melancholie aufkommen, weil wir das moderne Amerika nie richtig eingeholt haben oder weil uns die Fliehkräfte die Mitte nahmen, dass es damals mehr Gründe gab, unbeschwert zu sein, das bestätigen zweifelsfrei diese Bilder. Nicht nur weil wir jung waren und das Aufkommen der Autos mit dem Aufwachsen erlebten. Die Welt war damals weit weniger bezeichnet, weniger überstrichen und unterstrichen, die Oberflächen noch weitgehend stumm und ohne emphatische Bewirtschaftung. Mit der Geschwindigkeit, so muss man sich

vorstellen, stieg die Frequenz des Fremden, stiegen die Anforderungen an die Lesbarkeit der Welt. Verdoppelungen begleiten den Verkehr, fast jedes Ereignis auf der Strasse verschiebt sich zusätzlich auf der Zeitachse auf einer Tafel nach vorn, um auf die Gefahr hinzuweisen. Und diese „Pleonasmisierung“ hielt sich nicht allein an den Strassenrand, sondern erfasste zunehmend alles was vermeintlich einen Tauschwert hatte. Alles wird uns heute näher gebracht, überall wo wir hingelangen, ist die Landanschauung schon da.

Die Oberflächen sind, so schliessen wir, erst mit der neuen Geschwindigkeit entstanden. In den fotografischen Aufnahmen scheint das Licht ein anderes zu sein, milderes, fügsameres, als wir es je in der Welt gesehen. Wie feinsten Flaum haftet an den Dingen, macht sie bereit zur Aufnahme der Blick trifft überall auf Ungesehenes, weit entfernt von der versehrten Landschaft von heute. Vergleicht man mit dem Land auf den Bildern, erscheinen die Häuser, die Strassen, die Kinder und Polizisten ja selbst die Wagen heute wie eingepackt, als möchte man künftige Reibungen vorwegnehmen, als müssten alle Dinge bereitgemacht werden für grössere Geschwindigkeiten. Nicht allein mit Teer, Kunstharzlack und Cellophan wurden die Oberflächen firnisiert, sondern zusätzlich über Hinweise, Signale, Bezeichnungen verdichtet. Während sich die Dinge immer schneller durcheinander hindurch bewegen, mutieren sie zu einer Behauptung ihrer selbst. Der vermehrten Durchdringung im Makrobereich entspricht eine strengere Abgrenzung im Mikrobereich. Entgegen aller Annahmen unterliegt der Gesamtverkehr vielleicht dem Gesetz der Konstanz und kann gar nicht zunehmen. Dann immerhin hätte er sich nicht wenig verändert, von einer sanften Vermischung und ätherischen Diffusion, zum grobkörnigen, grobschlächtigen und demonstrativen Durcheinander.

#### Verkehr und Ausdruck

Das Auto erfordert eine andere Gestik, bringt eine andere Sexualität hervor: Das Geschlecht wird anders verkleidet, anders geschüttelt. Nicht allein die Schritte werden pantografiert, auch die Gesten werden übersetzt, aufgeblasen und ins Strassenbild projiziert. Die Verkehrsplanung choreografiert diese Bewegungen und hilft bei deren Codierung. Die Autofahrt wird zur Partitur emotionaler Bewegtheiten, freigegeben zur Lektüre in der Öffentlichkeit. Dargestellt werden verschiedene Charaktere, die Milieuzugehörigkeit, Triebregulierungen und Wunschvorstellungen. Nicht zu vergessen die Mimik der Karrosserie selbst, die sich bewusst anlehnt an Gesichter, Beisszähne und gedrungene Arbeiterkörper. Das Auto erschliesst auch sinnbildlich in den Boden eingelagerte Kräfte.

Gleichzeitig unterwerfen sich Autofahrer einer strengen Disziplinierung bei Androhung von Strafen, Bussen und nicht zuletzt körperlicher Beeinträchtigungen. Die Verkehrsschule übernimmt beispielhaft die Disziplinierung der Kinder im Namen ihrer eigenen Sicherheit. Bei zu wenig Aufmerksamkeit für das Fremde, bei zu viel Selbstversunkenheit und Träumerei droht „der Verkehr“ mit Sanktionen. Die unschuldige Leidenschaft der Konstrukteure hat trotzdem irreversible Folgen: Um die 12000 Tote jährlich in Deutschland, ca.1400 in der Schweiz, 50'000 in den USA. Die erste junge Generation, die sich einen Wagen leisten konnte, liess sich nicht zweimal bitten und warf sich hinters Steuer. Vielleicht sind wir

tatsächlich einem Stillstand entkommen und beschleunigen uns, um in einer Verborgenheit Platz zu nehmen, beanspruchen diese Illusion des Verschwindens. Bei all der Entgrenzungs-Metaphorik erstaunt es schliesslich doch, dass die Verwaltung des Flusses nie ernstlich in Verlegenheit geriet, und dass die Produktion den Bedarf immer gerade so weit befriedigte, dass eine Revolution im wörtlichen Sinne nie in Frage kam.

Wohnen, lieben, arbeiten, soziale Bezüge werden zunehmend exterritorialisiert, abgelöst von der räumlichen Landschaft und in eine Zeitgeographie übertragen. In eine Ökonomie also, die sich um räumliche Ausdehnungen gar nicht mehr kümmert, in der kleine Leerzeiten fest ritualisierter Tätigkeiten, minimiert werden. Reisen bedeutet dann das Durchqueren von Zeitzonen. Die Bewegungen des Körpers werden vorübergehend eingeschränkt, doch kleine Entscheidungen und Handlungen werden ihm stetig abverlangt. Eine Koketterie mit der Effizienz, die sich vom Marktplatz ausgehend überall ins Leben eingemischt hat. Und gerade weil die Strassen, in der Bestrebung die Sicherheit zu optimieren, übersichtlich und anleitend gebaut wurden, entsteht der Reiz, mit dem Aufmerksamkeitsüberschuss etwas anderes zu tun oder eben die Ereignisdichte durch Beschleunigung zu vergrössern. Doch mit der Verwandlung der Landschaft vom umgebenden Raum zum Objekt ist der Schrecken der Erhabenheit nicht mehr zu haben, selbst wenn wir weit hinausfahren.

#### Landschaften wegwischen

Die Fotos sind in ihrer Summe einzigartig. Seit bald 60 Jahren fotografieren wechselnde Mitarbeiter der BfU Strassenanlagen und Strassenbenutzer und häuften dabei ein Archiv von mehr als 60'000 Aufnahmen an. Auf Papier sehen wir nun das Doppel, den Abzug einer Erinnerung, von der wir nicht mehr wussten, dass es sie gab. Die Besonderheit an diesem Stock ist sein riesiger Umfang, die Spannweite der Jahre, die Konstanz der Konzeption, die, wäre es eine ästhetische gewesen, gerade das nicht hätte abbilden können, was uns heute daran interessiert. Paradoxerweise sind diese Fotografien gerade deshalb so zugänglich für die verschiedensten Betrachtungen, weil ihr Zweck zu speziell ist, um erkannt zu werden und weil über die Jahre nur fotografische Laien am Werk waren, die sich um wechselnde Ästhetiken der Zeit nicht kümmerten. Sie fordern den eingehenden Betrachter geradezu heraus, eine erste Auswahl zu treffen, zumal er gewiss sein kann, die Resistenz und Immunität des Archivs nicht zu gefährden. Im Gegenteil: Jeder Querschnitt verbleibt zwangsläufig in der Möglichkeitsform, verweist allenfalls auf die Perspektive des Wählenden. Und trotzdem: die radikale Bedeutungslosigkeit der Bilder geht mit jeder Auswahl notwendigerweise verloren. Dabei erstaunt die ausdauernde Hingabe an ein Sujet, ohne je ein Interesse für das Bild selbst zu entwickeln. Entsprechend beziehen sich die Bilder nicht auf Bilder, sondern widmen sich geradezu platt dem damals Gegenwärtigen, ohne absehbare Verluste und Gewinne zu inszenieren.

#### Traffic Stills

Je kleiner die Verschlusszeiten, desto leichter lässt sich die Welt ruhig stellen. Auf den Fotografien steht der Verkehr. Er ist weder verwischt, noch sind die Situationen schräg ins Bild gesetzt. Die neuen Wagen sind auf der Kreuzung eher zum Stillleben arrangiert, Dramatik entsteht allenfalls dann, wenn der Verkehr

im Unfall zum Erliegen kommt. Die Auflösung des Verkehrs in einzelne Autos scheint damals noch plausibel. Die Summe der Bilder fügt sich zum Katalog öffentlichen Mobiliars. Die Abwesenheit von Geräuschen, Bewegung und Farbe verwandelt die Strasse in etwas ganz anderes, etwas was wir der Welt von damals ohne weiteres unterstellen. Vielleicht träumen wir vom geräuschlosen Verkehr, vom bewegungslosen Verkehr, vom Verkehr, der sich nicht zusätzlich selber darstellt, sondern schlicht abläuft.

Entweder man fährt in sie hinein oder an ihr vorbei. Entweder walzt die Landschaft zu beiden Seiten des Zuges vorbei – im Wagon sitzend werden wir durch die beiden Landschaftstrommeln gedreht – oder wir steuern hinter der Windschutzscheibe direkt in die Landschaft hinein, bringen das Ziel mit oder die Ziellosigkeit. Das Auto ist die Kamera obscura, das Kino, der Schädel, ohne Erfindung der Zentralperspektive ist eine Autofahrt gar nicht denkbar, wir könnten nicht hineinfahren ins gespannte Bild, wüssten nicht wohin ohne Fluchtpunkt. Wichtig sind die parallelen Strassenbänder, die erst weit hinten zusammenlaufen. Die Fotografien scheinen kein anderes Sujet zu haben als ihre eigene Tiefe und den Weg hindurch. Der lange Raum, der auf der Windschutzscheibe eintrifft, wird vom Scheibenwischer sorgfältig nach links und nach rechts verteilt.

#### Am Busen der Weite

Die Fotografien stammen aus einer Zeit, als die Zeit noch «grösser» war. Als die Proportion Weltzeit - Erlebniszeit eine andere, vermitteltere war. Mit der Deflation der Zeit, ihrer Eroberung, wurde sie immer kleiner gebrochen, mit der Beschleunigung der Kutschen, Küchen und Körper stieg das Auflösungsvermögen, vergrössert sich die Disproportion zur Weltzeit und entsprechend deren bedrohliche Leere. Diese Fotografien geben sich noch gelassen: sie zeigen Gesten, Anlagen, Situationen, wie sie längere Zeit zu bestehen scheinen. Selbst die Aufnahme des Mittagsverkehrs ordnet sich so nach Kompositionsschemen ins Bild, so dass keine Hektik, kein Schnappschuss entsteht. Vielmehr überrascht die fast vornehme Zurückhaltung, in der sich die Gesten der Handelnden und Redenden schnörkellos in die grosse Zeit eingefügen, dass deren Enden sich aus dem Gesichtsfeld verlieren.