

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 127 (2001)
Heft: 47: Stau

Artikel: "Staumovies": eine auto(im)mobile Reflexion
Autor: Maiocchi, Paola
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-80246>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



1

Im Rückspiegel ist es möglich, Stau im Stau zu betrachten («Superstau»)

«Staumovies»: eine auto(im)mobile Reflexion

Auf den Spielfilm- und Videoclipstrassen steigt der Unterhaltungswert der Immobilität: Autokolonnen erobern Leinwände und Bildschirme und lassen die Komplexität des Themas Mobilität und das Nebeneinanderbestehen von ambivalenten und widersprüchlichen Anliegen durchscheinen.

Geschwindigkeit und Beschleunigung steigen ins Unendliche, die Welt schrumpft, und alle Verkehrsteilnehmenden werden sich gleichzeitig am selben Ort befinden, hat Paul Virilio¹ vorausgesagt. Stau hat sowohl auf der realen wie auf der fiktiven Ebene Hochkonjunktur. Mit der steigenden Popularität der Automobile und dem wachsenden, durch sie verursachten Unbehagen rücken kinematographische² Staus seit den 60er Jahren in Europa und später in den USA mehr ins Bild und dringen mehr ins reale Bewusstsein.

Stau und Entertainment

«Bei hoher Geschwindigkeit kann man die Menschen nur noch in der Warteschlange beschäftigen. Nicht neue Strassen und Flughäfen sind die Lösungen», schlägt der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftler Walter Molt³ vor, «nicht schnellere Bahnen sind gefragt, sondern Kinoprogramme für den Menschen in der Warteschleife, Stauzeiten für Autofahrende, Gymnastikstunden für Fluggäste.»

Stau-Spielfilme und -Clips eignen sich blendend für Entertainment. Die blockierte Gesellschaft braucht Unterhaltung, und gleichzeitig ist sie selber ein sehr adäquater Rezeptionsrahmen dafür; das Bedürfnis und dessen Befriedigung geschehen am gleichen Ort und zur gleichen Zeit. Schon allein durch einfaches Sitzen in den Autokolonnen, die einem Drive-in-Kino ähneln, wirken die Frontscheibe wie eine Leinwand, die Rückspiegel wie kleine Monitoren (Bild 1). Nahe

liegend ist die Vorstellung, dass die (im Stau sitzenden) Betrachter(innen) die (im Stau sitzenden) Betrachteten betrachten. Aus dieser verspiegelnden Wirkung wird Erkenntnis über Verkehr und seine Phänomene erhofft.

Die Am-Fahren-Gehinderten-Einheit

«Traffic» (Jacques Tati) kommentiert mit ironischen Portraits diese spiegelnde Funktion des Staus. Vor und hinter der Autofrontscheibe ist jemand: einerseits die am Fahren Gehinderten, andererseits ihre Gegenspieler, die Scheibenwischer. Sie parodieren die Figuren hinter der Scheibe; beim Greis wischen sie stockend mit letzter Kraft über die Scheibe und bleiben auf halber Strecke stehen, bewegen sich unsynchronisiert bei den schwatzenden Frauen (Bildstreifen 3). Die Frontscheibe ist ein besonderer Bildschirm, der zwei selbstständige

Quiz: Autos sind photogen

Welche Wagen bilden die Autokolonne des Bildstreifens 2? Die Kamerafahrt und der Blick der Zuschauenden bewegen sich parallel zur Autokolonne. Dahinter überholt das Auto der Protagonisten die Autoschlange auf der Gegenseite. Der Kamerablick rollt auf der parallel zum Stau aufgestellten Schiene, beobachtet das Defilee der heute fast prähistorischen Wagen und deren Attraktivität.

Unten: Das schwarze Facel Vega Cabriolet der Protagonisten, der von ihnen überholte weisse Renault Dauphine

Wunderbare acht lange Minuten später endet die Landstrassenblockierung mit der Überschreitung der makabren Linie der beinlos liegenden Leichen.



2

Der Stau von «Week-end» (Jean Luc Godard, 1967) initiiert eine Reise aus der Stadt aufs Land

Leben synchronisiert. Es entsteht eine Wechselwirkung: die Maschine «par excellence», das Auto, ist vermenschlicht, seine Insassen versachlicht und die «Am-Fahren-Gehinderten-Einheit» setzt sich aus organischem und mechanischem Material zusammen. Die dargestellte Szene ist Metapher für das Kino und für die Beziehung zwischen den im Kinosaal, Wohnzimmer oder Stau blockierten Zuschauer(innen) und ihren filmischen Schicksalsgenoss(inn)en.

Die Symbiose zwischen Mensch und Maschine soll nicht unterbrochen werden, teilen uns Spielfilme wie «Falling Down» (Bildstreifen 6) und «Nashville» mit. Sie erzählen von Figuren, die die Geduld verlieren, ihre in den Kolonnen steckenden Wagen verlassen und anschliessend Amok laufen. Das Auseinandernehmen der blockierten Schicksalsgemeinschaft bedeutet Gefahr fürs Individuum und seine Umgebung.

Eine entgegengesetzte Botschaft senden Musik-Clips und der Spielfilm «Fame» (Bildstreifen 8 und 11). Insassen verlassen die Vehikel und Fussgänger(innen) verursachen Stau. Tanzend animieren sie zum Tanz. Ohne tragische Folgen entsteht hier aus der Strassenblockierung ein freudiges Spektakel.

Alternative Gemeinschaft und Genussraum

Unter dem zeitlichen und räumlichen Sammelbegriff des Staus zeigen audiovisuelle Autokolonnen aus «Trafic», «L'ingorgo», «Superstau», «Nashville», «Roma» oder «Week-end» einen gesellschaftlichen Querschnitt durch Alter, Geschlecht, Klassen und präsentieren Tätigkeiten, die die Wartezeit überbrücken. Stereotype Figuren vertreten die national-regionalen Besonderheiten in «Superstau» und «L'ingorgo» oder wie in «Roma», wo jede Gelegenheit wahrgenommen wird, die Geschichte zu ironisieren und die Kino- und Theaterwelt an ihrer Stelle zu zeigen. Nicht nur die Monumente und Figuren Roms treten auf, Federico Fellini persönlich (Bildstreifen 5) sitzt im Auto und gibt den auf dem rollenden Kran arbeitenden Kameraleuten per Lautsprecher Anleitungen. Die Szene zeigt, wie



3

Mensch, Auto und Scheibenwischer bilden eine «Am-Fahren-Gehinderte-Einheit»

(«Trafic», Jaques Tati)

4

Ninjas übernehmen eine dynamische Rolle im Geschehen

(«Taxi, taxi») (rechte Seite)

Rom denen begegnet, die zum erstenmal die Stadt besuchen: Der Verkehr verdichtet und blockiert sich zunehmend proportional zur Dunkelheit und Regenstärke. Tierleichen, politische Transparente und Brände behindern das Fortkommen. Federico Fellini hat schon in «8 1/2» einen durch Marcello Mastroianni dargestellten Regisseur in die Strassenblockade geschickt. Der Regisseur bricht aus dem Stau aus (Bildstreifen 7), fällt aber in eine Lebens- und Schaffenskrise.

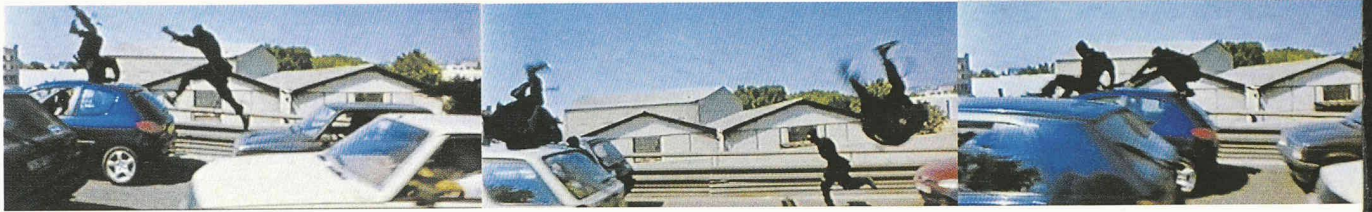
Einen Ort des Genusses und der Selbstdarstellung kreiert im Spielfilm «Fame» das gleichnamige Lied, das durch Lautsprecher auf die offene Strasse gesendet wird und eine ganze Kunstschule begeistert, bis zur totalen Verkehrsblockade durch den Tanz. Der Song postuliert den Wunsch nach Ruhm bis in die Ewigkeit. Die wilde, aber doch karriereunterstützende Freude der musischen Studierenden wird zelebriert. Wenn die Vehikel blockiert sind, bewegt sich die Kamera und dreht Runden. Es ist die Gelegenheit, das Spiel von Stillstand und Bewegung zu zeigen und die audiovisuellen Techniken anzuwenden. Die blockierten Autoinsassen übernehmen die statische Rolle und repräsentieren die gewöhnliche Gemeinschaft. Jene Protagonisten, die in Bewegung dargestellt sind, erobern die Ebene des Abenteurers und des Phantastischen (Bildstreifen 4/8/10/11).

5

Von den Autobahn-Mautkabinen zum Kolosseum. Federico Fellini ist auch dabei («Roma»)



Hellgrauer Citroën 2 CV, dunkelgrauer Peugeot 403, cremefarbener Volvo P 1800, hellblauer Simca Aronde



Selbstständiges Genre oder Motiv?

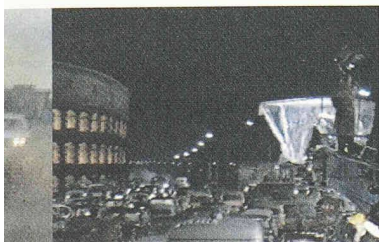
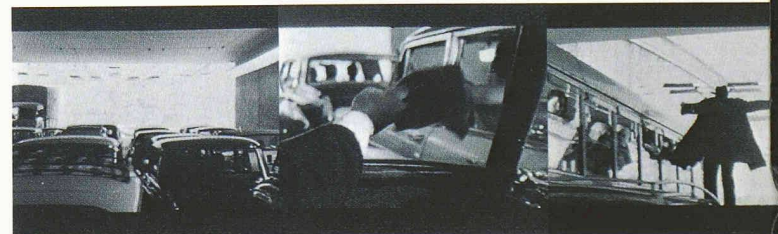
Ist das Stau-Movie das Alter Ego des Roadmovies? Um als neues Filmgenre bezeichnet zu werden, sind die Stau-Movies doch zu rar, aber als Motiv ist Stau breit vertreten. Ein Vergleich mit den Anliegen des Roadmovies⁴ liegt auf der Hand. Erst die Strassen ermöglichen bei Stau- und Roadmovies die Handlung⁵. In Stauszenen kommt die grössere Palette von Strassentypen – neben Highways und Autobahnen auch Mainstreets und Grossestadtfluchten – vor, und das Überall-Entstehen-Können des Staus verursacht eine vereinheitlichte geografische Wirkung. In Roadmovies müssen die Figuren fahren, weil sie ausserhalb der Gesellschaft stehen, aber keine Alternative zu ihr aufbauen können. Die Reise ist ein zentrales Motiv und wird dazu benutzt, um Konflikte zwischen individueller Freiheit und der Gesellschaft zu dramatisieren⁶. Freiheit ist in Roadmovies mit einem Ausbruch aus der Gesellschaft, der so nur in Komödien gelingt, verbunden. Eine räumliche Flucht hilft dabei nicht. Freiheit in der Mobilität zu suchen ist hoffnungslos. Mit der Blockierung der Fahrt aber findet die individuelle Freiheit in Selbstdarstellung und Freudeausbrüchen ihren Ausdruck. Stau bietet zufällige Begegnungen in kurzlebigen vorübergehenden Gemeinschaften. Zwänge werden akzeptiert,

geschätzt und zum eigenen, individuellen Vorteil kreativ verwendet. Eine blockierte Strasse ist eine Rückkehr zum Ort, weg vom transitierenden Verkehr. Eine neue Lokalität, die nicht bindet oder verpflichtet und so, wie sie entstanden ist, auch wieder verschwindet.

Gründe (vor der Katastrophe)

Vorwiegend amerikanische, aber auch in Europa beliebte Katastrophenfilme inszenieren Staus vor dem Auftreten einer Katastrophe. Gründe für die Verkehrsblockade können (1) eine plötzlich auftretende zerstörerische Wirkung, (2) das Staunen oder (3) eine offizielle Warnung sein.

In «Independence Day», wo Ausserirdische die Menschheit ausrotten möchten, verursacht ein grosses generelles Staunen den Stau. Während riesige Raumschiffe am Himmel gleiten und die Städte überdecken, breitet sich Erstarrung auf den menschlichen Ge-

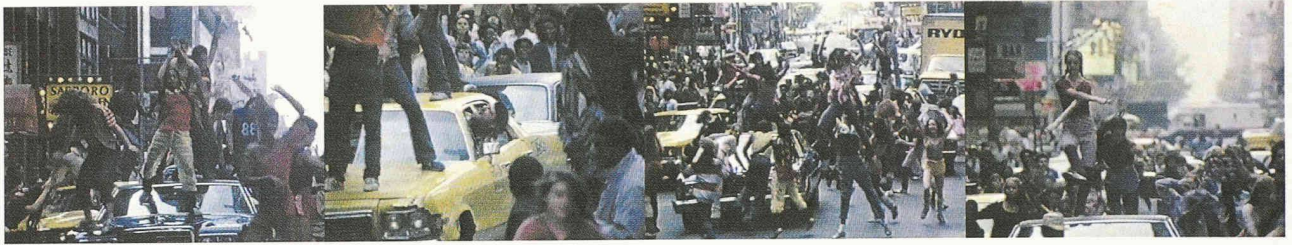


6
Amokläufer und Selbstmordkandidaten verlassen ihren blockierten Wagen in «Falling down» ...

7
... und in «8 1/2»



Roter Panhard Cabrio PL17, Fiat 600 und weissler Simca 1000, der Facel Vega überholt einen Renault 4 CV und einen Citroën DS



8

Studierende einer Kunstschule provozieren Stau («Fame») ...



sichern aus. Die von Unglaublichkeit ergriffenen Menschen bremsen abrupt, schauen wie gelähmt Richtung Himmel, lassen einfach die Vehikel stehen. Autos kollidieren und verursachen Karambolagen. Gefährdete Orte werden aufgrund der per Funk und Fernsehen mitgeteilten Warnung verlassen und verursachen als Folge der kollektiven panischen Handlung die Verkehrsblockade. Ausgelöst durch eine offizielle Warnung des Präsidenten oder Stellvertretenden aus Politik, Militär oder Wissenschaft, wird der Stau von einer höheren Regie indirekt gesteuert. (Bildstreifen 13 und 14)

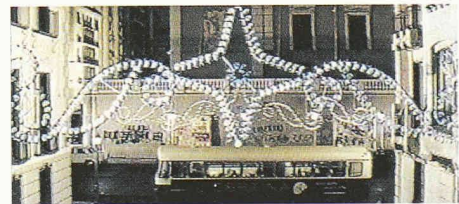
Folgen (nach der Katastrophe)

Im Zentrum der Alarmzone herrscht blockiertes Chaos. In der Peripherie zeichnet eine monodirektionale Autokolonnie die Landschaft. Helden rasen auf der freien Gegenfahrbahn und versuchen die Welt zu retten. Es scheint, als führen sie Richtung Gefahr (Bildstreifen 14),

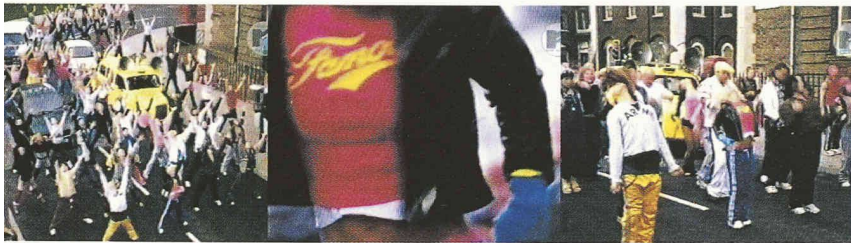
aber in der Autokolonnie zu sitzen ist auch nicht sicherer in Anbetracht des angekündigten und bald eintreffenden Gaus, der die Welt ausradieren wird. Strassenblockierung ist nicht direkt ein Symptom der Katastrophe, sondern eben das nach dem dramatischen Fall eingetroffene verschwindende Indiz. Denn kein Staurisiko existiert mehr, wenn keine Gelegenheit für dessen Existenz da ist, weil Menschen, Autos und Strasse ausradiert wurden (Bildstreifen 12 und 13). Tabula rasa ist die drastische Lösung für Verkehrsberuhigung. Die ökologischen Folgen des (realen) Verkehrs werden beim fiktiven Stau nicht berücksichtigt. Das Ausmass der Gefahr wird aber offensichtlich durch die apokalyptische Stimmung, die diese Spielfilme prägt. Als düsteres Omen markiert Stau nicht nur die kollektive, sondern auch die private Ebene. In «Falling Down» beginnt die Geschichte mit einem Stau, der nachher in einem Amoklauf seine Fortsetzung findet.

9a/b

«Es geht dir schon besser als mir! Schau, die Gehsteige sind voller Menschen. Als ich geboren wurde, war keine Menschenseele auf der Strasse. Die Leute haben sich damals in ihren Häusern verkrochen aus lauter Angst. Zum Glück, mein Sohn, haben wir in Spanien seit langer Zeit die Angst verloren», sagt der vor 26 Jahren im Bus geborene Vater zum bald rausschlüpfenden Sohn. Wehen und Notgeburt im Bus während der Franco-Zeit (oben), Wehen im Stau von Madrid, 1997 («Carne tremula»)



Simca 1301, NSU Sport Prinz, Ford Taunus 12M, Buick Special Riviera 1956



10

... In Geri Halliwells Videoclip «It's Raining Men» ahmt der Stau jenen von «Fame» nach, aber als die Tanzenden kommen, stehen die Autos schon still da, und statt nach Ruhm wird nach Männern gestrebt



11

Tanzende Sänginnen und Kamera im Videoclip von MaryMary

Unmittelbar am Filmanfang wirkt der Stau als dessen direkter Auslöser. Er ist der Tropfen, der das Fass zum Überlaufen bringt. Danach beginnt die Geschichte. Angenehmere Folgen zeigt das Verkehrschaos in der Beeinträchtigung der Pünktlichkeit der Held(innen). So etwas geschieht zum Beispiel in Liebesfilmen. Genau dann, wenn es nötig wäre, pünktlich zu sein, um endlich die Liebe zu deklarieren und zu genießen, verzögert Stau, als dramatisches Mittel, den Fluss der Narration und baut zusätzliche Spannung auf. Nach dem Schrecken, sich zu verpassen und sich deshalb nie wieder finden zu können, treffen sich endlich die von Meg Ryan und Tom Hanks verkörperten Figuren in «Sleepless in Seattle» auf dem Empire State Building; Happy End.

Räumliche und zeitliche Verschiebungen

«Falling down» zitiert 1993 die blockierte Situation im Tunnel mit dem überfüllten Autobus, einem beklemmen-

den Spiel von Fensterrahmen und Rauch und einer Kameraführung aus «8 1/2» von 1963. Der beengende Stau aus Italien hat 30 Jahre später den Atlantik überquert. Anstelle des kriselnden Regisseurs aus dem surrealistischen Fellini-Film tritt eine Amok laufende, sozial verahrloste Figur auf, die nicht nur ihren kreativen Aspekt verloren, sondern sogar einen destruktiven zugelegt hat (Bildstreifen 6 und 7).

Stau ist sowohl in «L'ingorgo» von 1978 wie auch in «Superstau» von 1994 Normalität geworden. Die Figuren sind auch nicht wirklich überrascht. «Superstau» bietet sogar eine Zugabe des Staus in einem erneuten Wiedersehen der am ersten Stau beteiligten Menschen am Filmende (Bildstreifen 16).

20 Jahre nach «Fame» haben Tanzende keinen realen Stau mehr nötig, um ihre Lebensfreude und -kraft zu zeigen. Eine Andeutung reicht, um die kinogeschichtliche Erinnerung zu reaktivieren (Bildstreifen 8 und 10).

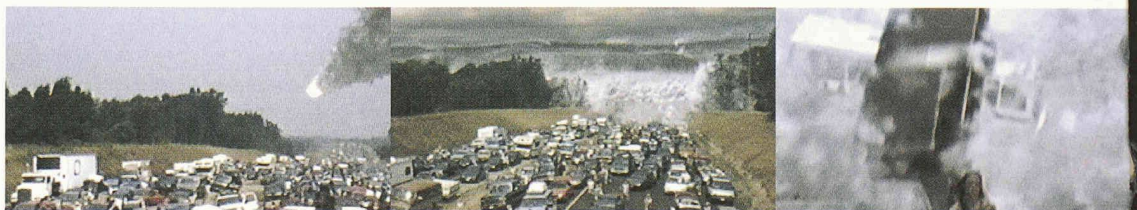
12

Stauaufhebungslösung («Armageddon»)

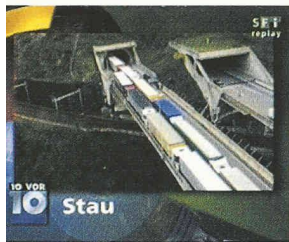


13

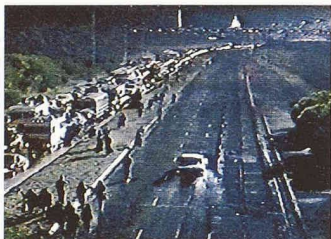
Eine riesige, von einem Kometen verursachte ozeanische Welle bedroht und überschwemmt die Küste, den Stau und die flüchtende Bevölkerung («Deep Impact»)



Hellblauer Peugeot 204, Peugeot 404, Fiat 850, Alfa Romeo Giulia Spider und Renault 4



Die Variante der freien Gegenrichtung wählen: A2 in der Tagesschau (links). Nach der Warnung vor feindlichen Raumschiffen verlässt die Bevölkerung Washington. Den Stau lässt der Held links liegen, um ins Weisse Haus zu fahren und die Menschheit zu retten in «Independence Day» (unten links). In «The Day After», einem Film, der 1983 die Gefahren eines atomaren Angriffs im Detail darstellte, sitzt ein Arzt in einer Autokolonne. Bald darauf verlässt er sie und fährt auf der freien Spur in Gegenrichtung zurück, ins Spital, wo nach dem Aufprall der Bomben sowieso alle landen werden, um ein bisschen Trost zu finden (unten Mitte). Ostdeutsche sind die einzigen, die vom Stau weg nach Norden umkehren werden («Superstau») (unten rechts).



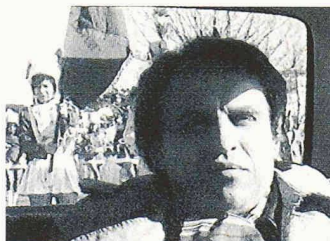
Mobiler Stillstand, doch immobil

Mit der Darstellung des Staus wird nicht behauptet, es gehe nichts mehr ohne Bewegungsfreiheit, sondern trotz Virilios Meinung («Das Schauspiel der Strasse ist die Zirkulation») ist der audiovisuelle Stillstand in Stau-Movies die wahre Show. Aber das trügt: Stillstand ist letztendlich nur da, um bewegt zu werden.

Audiovisuelle Kolonnen von Kraftfahrzeugen in ihren vielfältigen Darstellungen geben gesellschaftlichen Widersprüchen und Zwiespälten Form. Sie thematisieren und problematisieren mehr die Bindung an statt die Ablösung von der Gemeinschaft und damit die sowohl kreative wie destruktive individuelle Entfaltung. Der von Anarchie angehauchte Stau bietet keine Erkenntnismöglichkeit und kein Zeichen gesellschaftlichen Änderungspotentials. Die Masse revoltiert vereint, um in den kollektiven Genuss eines fernübertragenen Fussballmatches zu kommen beziehungsweise den Zugang zu einem privaten, mobilen Bierlager zu erlangen («Superstau»). Entertainment scheint auch für die fiktiv blockierte Gemeinschaft ein wichtiges Bedürfnis zu sein.



Überholter Panhard PL 17, Triumph Spitfire und verunglückter VW-Käfer; Peugeot 203 L Modell F3 und Austin Mini beim Unfall



15

Polizeiliche Räumung, Abbruch von Häusern, Fasnacht, Streiks, Transparente, Spionage, und ein Taxi bleibt stecken: «Ich habe eine gewisse Übersicht. Die Lage ist äusserst kompliziert.»⁸

16

In «Superstau», einer Komödie mit totalem Stau auf deutschen Strassen, treffen sich stereotype Trottel wieder. Sie haben sich am Anfang der Sommerferien und des Films im Stau kennen gelernt und freuen sich auf ein Wiedertreffen im Stau am Film- und Feriende

Anmerkungen

- 1 Virilio, Paul: Geschwindigkeit und Politik, Berlin 1980 (Or. 1977)
- 2 Über Strassen- und Kraftfahrzeugfilme: Bertelsen, Martin: Roadmovies und Western. Ein Vergleich zur Genre-Bestimmung des Roadmovies. Ammersbeck bei Hamburg, 1991
Bonger, Wolfgang: Die Auto-Bahn, Zum Zivilisationsstau, in: Roloff, Volker (Hrsg.) Godard intermedial, Tübingen, 1997
Knorr, Wolfram: Blech auf Zelluloid in: Film, 3/2001
Schulz, Berndt: Lexikon der Road Movies, Berlin, 2001
Gerald Silk (Hsg.) Automobile und Culture, 1984 New York, S. 171–175 (The Car as Star)
Über den Bezug Bewegung/Kino: Deleuze, Gilles: Das Bewegungs-Bild, Kino 1. Frankfurt am Main, 1989 (or. 1983)
- 3 Walter Molt: Das Prinzip Beschleunigung – Thesen zur Entstehung des Verkehrs, Psychologische Reflexionen – Reflexionen am Vorabend der ökologischen Verkehrswende. Innsbruck, 1993, S. 1
- 4 Bertelsen, S.25–47 (Das Anliegen des Road Movies)
- 5 Bertelsen, S. 21
- 6 Bertelsen, S. 47
- 7 Virilio, S. 14
- 8 Analyse der Staulage nach Alexander Kluge und Edgar Reitz, in: In Gefahr und grösster Not bringt der Mittelweg den Tod

Videographie

- Spielfilme:
- 81/2, Italien 1963, Regie Federico Fellini
 - Armageddon, USA 1998, Regie: Michael Bay
 - Carne Tremula, Spanien 1997, Regie: Pedro Almodovar
 - The Day After, USA 1983, Regie: Nicholas Meyer
 - Deep Impact, USA 1998, Regie: Mimi Leder
 - Independence Day, USA 1996, Regie: Roland Emmerich
 - In Gefahr und grösster Not bringt der Mittelweg den Tod, BRD 1976, Regie: Alexander Kluge und Edgar Reitz
 - L'Ingorgo (Stau), Italien/ Frankreich/ Spanien/BRD 1978, Regie: Luigi Comencini
 - Falling down, USA 1993, Regie: Joel Schumacher
 - Fame, USA 1979, Regie: Alan Parker
 - Nashville, USA 1974, Regie Robert Altman
 - Roma, Italien/Frankreich 1971, Regie: Federico Fellini
 - Sleepless in Seattle, USA 1993, Regie: Nora Ephron
 - Speed, USA 1994, Regie: Jan de Bont
 - Superstau, BRD1991, Regie: Manfred Stelzer
 - Taxi Taxi, Frankreich 2000, Regie: Gerard Krawczyk
 - Trafic, Frankreich/Italien 1969–71, Regie: Jacques Tati
 - Week-end, Frankreich/Italien 1967, Regie: Jean-Luc Godard
- Musik clips:
- Mary Mary, Shackles (Praise You), 2000
 - Ger Halliwell, It's raining Men, 2000

Bilder

Aus dem entsprechenden audiovisuellen Material