

# **Transatlantische Bewegungen im Roadmovie**

**Eine Analyse des Filmgenres Roadmovie  
unter Berücksichtigung seiner kulturellen und  
ästhetischen Verbindungen zu Europa**

Inauguraldissertation  
zur Erlangung des Doktorgrades der Philosophie (Dr. phil.)  
durch die Philosophische Fakultät der  
Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf

vorgelegt von  
Sarah Bräutigam  
aus Düsseldorf

Erstgutachterin: Prof. Dr. Vittoria Borsò  
Zweitgutachter: Prof. Dr. Bernhard Dieckmann

Düsseldorf 2009

**D61**

**Tag der Disputation: 23. Februar 2010**

Für meinen Vater

*Nur wer bereit zu Aufbruch ist und Reise,  
Mag lähmender Gewöhnung sich entrafen.*

Hermann Hesse – *Stufen* (1941)

# Inhalt

<b>Inhaltsverzeichnis.....</b>	<b>I</b>
<b>0 Einleitung .....</b>	<b>1</b>
<b>1 Das Problem der Spezifizierung und Einordnung des Filmgenres Roadmovie .....</b>	<b>10</b>
1.1 Gattung und Genre in der Literatur- und Filmwissenschaft .....	10
1.2 Problematik der Genrezuordnung – Offenheit und Flexibilität des Roadmovies .....	13
1.3 Die Konturierung des Genrekerns als Methode zur Genrespezifizierung .....	19
<b>2 Die Genrekernelemente des Roadmovies – Bedeutung, Funktion, Wirkung und Herkunft .....</b>	<b>25</b>
2.1 Das Unterwegssein als ein Element des Genrekerns .....	26
2.1.1 Typisierung und Bedeutung des Unterwegsseins .....	27
2.1.2 Überschreitung von Normalitätsgrenzen .....	31
2.2 Die elementare Rolle von Raum im Roadmovie.....	35
2.2.1 Straßen-Raum und Polarität von Räumen im Roadmovie.....	35
2.2.2 Gesellschaftliche Bedeutung von Räumen im Roadmovie.....	40
2.2.2.1 Theoretischer Hintergrund zu Sozialisierungsprozessen und standardisierten Verhaltensweisen .....	40
2.2.2.2 Standardisierungskonflikt und gesellschaftlicher Ausbruch als zentrale Thematiken des Roadmovies .....	44
2.2.3 Naturflucht und gesellschaftlicher Ausstieg in der nordamerikanischen und europäischen Geschichte.....	50
2.2.4 Dialektik des Naturverständnisses im Roadmovie.....	60
2.3 Rolle und Funktion von Bewegungsmedien und Automobilität im Roadmovie .....	66
2.3.1 Die Faszination der (Auto-)Mobilität, ihre Bedeutung in der modernen Welt und im Roadmovie .....	67
2.3.2 Automobilität und moderne Wahrnehmung im Roadmovie .....	77
2.3.2.1 Historischer Wandel im sinnlichen Erleben von Raum und Zeit .....	78
2.3.2.2 Bewusstseinsweiterung durch Bewegung im Roadmovie .....	81
2.3.2.3 Das Automobil als Raum im Raum .....	86
2.3.3 Kulturelle und historische Spuren im Automobilverständnis des Roadmovies .....	89
2.3.3.1 Das Automobilverständnis in den USA und Europa .....	89
2.3.3.2 Das Fahrzeug als Rausch- und Befreiungsmittel .....	93

2.3.3.3	Herkunft des Rauschverständnisses in der europäischen Romantik.....	96
2.3.4	Darstellung moderner Fortbewegungsmittel und Mobilität in der europäischen Kultur und Literatur .....	101
2.3.4.1	Von Jules Verne über Raymond Roussel bis hin zu Clärenore Stinnes .....	102
2.3.4.2	Der empfindsame Autoreisebericht von Otto Julius Bierbaum .....	104
2.3.4.3	Ella Maillarts Reise nach Afghanistan.....	108
<b>2.4</b>	<b>Rolle und Funktion von Figuren und Figurenkonstellationen im Roadmovie .....</b>	<b>114</b>
2.4.1	Gesellschaftlicher Stand der Roadmovie-Protagonisten .....	115
2.4.2	Figurenstandards im Roadmovie.....	118
<b>3</b>	<b>Die Filmsprache des Roadmovies.....</b>	<b>127</b>
<b>3.1</b>	<b>Die Krise des klassischen Aktionskinos und seine Ablösung durch <i>New Hollywood</i> .....</b>	<b>128</b>
3.1.1	Theoretischer Hintergrund.....	128
3.1.2	Vergleich des alten und neuen Hollywood-Stils – Entwicklung vom handlungsorientierten zum beobachtenden Film.....	134
<b>3.2</b>	<b><i>New Hollywood</i> und seine Verbindung zum europäischen Autorenfilm .....</b>	<b>140</b>
3.2.1	Die französische <i>Nouvelle Vague</i> als Vorbild.....	140
3.2.2	Europäische Spuren in der Filmsprache des Roadmovies.....	143
3.2.3	Entwicklung und Besonderheiten des <i>New-Hollywood</i> -Kinos .....	150
<b>3.3</b>	<b>Visuelle Inszenierung von Bewegung und Raum im Roadmovie.....</b>	<b>153</b>
3.3.1	Einsatz neuer Wahrnehmungsformen.....	153
3.3.2	Selbstreferentielle Struktur des Roadmovies .....	160
3.3.3	Raum-Bilder und ihre Symbolik im Roadmovie .....	162
<b>3.4</b>	<b>Spuren von Wahrnehmungscodes der europäischen Romantik in der Bildsprache des Roadmovies.....</b>	<b>166</b>
<b>4</b>	<b>Vorläufer, Entwicklungen und Tendenzen des Genres Roadmovie .....</b>	<b>173</b>
<b>4.1</b>	<b>Genretypische Merkmale des Roadmovies in Werken von Roberto Rossellini, Federico Fellini und Ingmar Bergmann.....</b>	<b>174</b>
<b>4.2</b>	<b>Die vier Phasen und Tendenzen des Genres Roadmovie .....</b>	<b>186</b>
<b>5</b>	<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>195</b>
	<b>Filmverzeichnis.....</b>	<b>i</b>
	<b>Quellenverzeichnis.....</b>	<b>iv</b>

## 0 Einleitung

Seit jeher stellt die Fahrt bzw. das Unterwegssein ein bedeutsames Motiv in der Kunst und den Medien dar, das in unterschiedlichsten Produktionen thematisiert und in Szene gesetzt wurde, „[...] sei es in journalistischer, dokumentarischer oder künstlerischer Form, in Wort, Bild oder Ton, in kommerzieller, informierender, lebenspraktischer, schöngeistiger oder unterhaltender Absicht“<sup>1</sup>.

Der Film entdeckte dieses Sujet bereits zu einem sehr frühen Zeitpunkt. Als Medium, dessen Ausdruck sich in Form bewegter Bilder gestaltet, sind Film und Bewegung seit jeher untrennbar miteinander verbunden. Auf die Filmemacher der ersten Stunde übten vor allem die Wiedergabe von Bewegungsprozessen sowie die Abbildung von sich in Bewegung befindenden Objekten einen großen Reiz aus.

Der rasche Aufstieg des Mediums kann mit den technischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Umwälzungen des 19. Jahrhunderts in Verbindung gesetzt werden und den daraus entstandenen lebensweltlichen Anforderungen an die traditionellen Gesellschaften. Der Filmwissenschaftler Klaus Kreimeier beschreibt die Erfahrungen dieser Epoche als traumatisch und einer individuellen und kollektiven Verarbeitung bedürftig.<sup>2</sup> Einen Beitrag hierzu leistete das Kino, das nach dem Aufkommen der Eisenbahn, in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, zu einer sehr ähnlichen Transformation von Wahrnehmungsmustern hin zu einer kinetischen Perzeption beitrug. Hinsichtlich ihrer Wahrnehmung konvergierten Eisenbahnpassagier und Kinozuschauer. Die Erfahrung der Eisenbahnfahrt kann demzufolge als Vorgriff auf den Kinobesuch gedeutet werden.

Die Verbindung zwischen beiden Medien greift der 1895 erstmals gezeigte Kurzfilm *"L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat"* der Brüder Lumière auf. Das Werk zeigt die Ankunft eines Zuges am Bahnhof der südfranzösischen Stadt La Ciotat, bei der die Lokomotive sehr dicht an der unbeweglichen Kamera vorbei und auf den Zuschauer zufährt. Der Legende nach soll diese Einstellung die Zuschauer derart erschreckt haben, dass einige von ihnen Schutz unter ihren Sitzbänken suchten. Ihr Schock dürfte dem der ersten Eisenbahnpassagiere geähnelt haben, die sich ebenfalls überfordert von der hohen Geschwindigkeit des Mediums und den ungewohnten, schnell bewegten Ansichten fühlten.

---

<sup>1</sup> Deeken, Annette. *Reisefilme. Ästhetik und Geschichte*. (Remscheid: Gardez! Verlag, 2004). S. 15.

<sup>2</sup> Siehe Kreimeier, Klaus. "Mediengeschichte des 19. und frühen 20. Jahrhunderts." Skript zur am Medienstudiengang der Universität Siegen zwischen 2000 und 2004 gehaltenen Vorlesung. Onlineversion unter: [http://www.kreimeier-online.de/Mediengeschichte\\_19.htm](http://www.kreimeier-online.de/Mediengeschichte_19.htm) (Stand: 31.01.2009).

Um die Jahrhundertwende nahm das Kino immer wieder Bezug auf seine sinnliche Verbindung zur Eisenbahn und setzte das moderne Transportmedium spektakulär in Szene. Zu einer gänzlich neuen visuellen Erfahrung verschmolzen das sinnliche Erleben der Eisenbahnfahrt und das des Kinobesuchs in den so genannten *phantom rides*. Diese können beschrieben werden als:

„[...] *films shot from the very front of moving trains. The films would present the journey from the train's perspective, capturing the approaching track, surrounding landscape and the passage through tunnels.*“<sup>3</sup>

Inbesondere im britischen Kino erfreuten sich *phantom rides* großer Beliebtheit und auch in Frankreich experimentierten Filmemacher wie Georges Méliès mit dieser avantgardistischen Aufnahmetechnik, bei der die Kamera auf dem sich bewegenden Objekt befestigt wird.

Das Reisen in modernen Bewegungsmedien sollte jedoch nicht alleiniger Gegenstand von dokumentarischen Filmen bleiben, die sich auf die Wiedergabe der Realität konzentrieren. In Georges Méliès' *Le Voyage dans la Lune* (dt. *Die Reise zum Mond*) aus dem Jahr 1902 ist die Reise in einem modernen Transportmittel das zentrale Thema des Werkes, das aufgrund seiner fiktiven Handlung und mit filmischen Mitteln erzeugten Illusionen als einer der ersten Spielfilme in der Filmgeschichte gilt. Der rund zwölfminütige Film handelt von einer Gruppe von Wissenschaftlern, die in einer Rakete zum Mond fliegen. Auf ihrer Expedition werden sie von Bewohnern des Mondes angegriffen, können jedoch die Flucht ergreifen und zur Erde zurückkehren.

Im Laufe der nächsten Jahrzehnte etablierte sich das Kino zunehmend als Massenmedium, das zur Entstehung einer eigenständigen (Film-)Industrie mit spezifischen Produktionsmethoden, Vertriebsstrukturen und Vorführstätten führte. Einhergehend mit dem Wachstum der Filmproduktion bildeten sich Konventionen bezüglich der filmischen Darstellung und narrativen Technik heraus. Inhaltlich wendete sich das Medium nun auch verstärkt der visuellen Umsetzung von Fiktion und phantastischer Imagination zu. Die Filmindustrie ging dazu über, Handlungen, Sujets, Ausstattungen und Erzählformen zu schematisieren und ähnlich geartete Produktionen mit Genrebezeichnungen zu versehen, um bestimmte Erwartungshaltungen beim Publikum auszulösen. Dabei bedient sich der Film bevorzugt aus dem Stoff-Fundus der Literatur. Insbesondere der Abenteuerroman in seinen vielfältigen Ausführungen inspirierte den Film mit seinen archetypischen

---

<sup>3</sup> Hayes, Christian. „Phantom Rides.“ Onlineversion unter: *British Film Institute Screenonline*. <http://www.screenonline.org.uk/film/id/1193042/index.html> (Stand: 31.01.2009).



Erzählungen, heldenhaften Figuren und Motiven, die fortwährend imstande sind, ein Massenpublikum zu faszinieren.<sup>4</sup>

Die dem Medium Film inhärente Bewegung findet sich auch in den Handlungen der Abenteuerfilme wieder, die sich aus einer Kette aus aufeinander bezogenen Aktionen und Reaktionen zusammensetzen. Die Protagonisten des Abenteuerfilms befinden sich demzufolge in einem Zustand ständiger Bewegtheit. Das Moment des Unterwegsseins spielt im Abenteuerfilm ebenfalls eine zentrale Rolle – und zwar in Form einer von gefährlichen Prüfungen geprägten Reise, die der stets dem „Bösen“ überlegene Held bestreiten muss, um zu einem bestimmten Ziel zu gelangen.

Als Vorzeigeprodukt des aktionsgesteuerten und illusionistischen klassischen Hollywood-Kinos erlebte der Abenteuerfilm in all seinen Variationen seine höchste Popularität in den 1950er Jahren. Abenteuerfilme aus dieser „goldenen Ära“ Hollywoods sind Idealbeispiele für das klassische Erzählkino, das in seiner Machart bewährten, vom dynamischen Heldenepos inspirierten Rezepten folgt. Anfang der 1960er Jahre schlitterte das klassische Hollywood-Kino jedoch zunehmend in eine Krise. Die bewährten Muster verloren ihren Reiz für das Publikum, das die typischen Verbindungen von Aktion und Reaktion als abgegriffen und die Handlungsinhalte als nicht mehr glaubhaft empfand. Auch die verzweifelten Versuche, die Zuschauer mit kostspieligen, monumentalen Produktionen zurück zu gewinnen, scheiterten.

Die Gründe für diese Krise haben für den französische Philosophen und Filmtheoretiker Gilles Deleuze eine vielfältige Natur. Er schreibt:

*„Einige davon waren sozialer, wirtschaftlicher, politischer und ethischer Natur, andere betrafen unmittelbar die Kunst [...] In loser Reihenfolge wären anzuführen: der Krieg mit seinen Folgen, der in jeder Hinsicht ins Wanken geratene ‚amerikanische Traum‘, das neue Selbstverständnis der Minoritäten, die Bilderflut und die Bilderinflation [...], das Einwirken neuer experimenteller Erzählweisen in der Literatur auf den Film [...]“<sup>5</sup>*

In ihrer Beschaffenheit war diese Krise eine der klassischen Form der Repräsentation, die durch einen Wandel der allgemeinen Umweltwahrnehmung ausgelöst wurde. Die 1960er Jahre waren eine Zeit der Bewegung und des Umbruchs. Ereignisse wie der Vietnamkrieg, das Wettrüsten im Kalten Krieg, Bürgerrechtsbewegungen und Studentenaufstände, gepaart mit dem zunehmenden Einfluss von Wirtschaft und Massenmedien auf die Gesellschaft, führten dazu, dass insbesondere die Jugend die tradierten Normen und Werte kritisch in Frage stellte und Revolten gegen das Establishment aufnahm.

---

<sup>4</sup> Siehe Klein, Thomas. „Abenteuerfilm.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). *Reclams Sachlexikon des Films*. (Stuttgart: P. Reclam jun., 2002). S. 7.

<sup>5</sup> Deleuze, Gilles. *Das Bewegungs-Bild. Kino 1*. (Frankfurt a. M.: Suhrkamp, 1997). S. 276.

Die in Bewegung geratene Jugend suchte auch in der Kunst Ausdrucksformen dieser neuen Haltung gegenüber ihrer Gesellschaft und Umwelt. Im amerikanischen Kino brach die Zeit des *New Hollywood* an, das von einer Ansammlung junger Filmemacher repräsentiert wurde, deren Werke sich zum einen durch eine gesellschaftskritische Grundhaltung auszeichneten und zum anderen geprägt waren von einer vielfältigen Themenwahl sowie inhaltlichen und visuellen Experimenten. *New Hollywood* brach mit den Konventionen des klassischen Hollywood-Kinos, das die „konservativen Wertvorstellungen und traditionellen Mythen der Massenkultur in idealisierter Form reproduzierte und in den Genres ritualisierte“<sup>6</sup>. In der kritischen Auseinandersetzung mit den traditionellen Mustern modernisierten die Filmemacher klassische Genres oder dekonstruierten diese, indem sie intendiert gegen ihre Konventionen verstießen. Hinzu kamen die freie Interpretation und zwanglose Kombination von Elementen unterschiedlicher, bisher nicht miteinander vereinbareren Genres, wie zum Beispiel des Western und der Komödie.

Derartige Prozesse und Experimente trugen Ende der 1960er Jahre zur Entstehung eines neuen Filmgenres bei: dem Roadmovie. Wie in den klassischen Abenteuerfilmen des „alten“ Hollywood sind die Elemente Bewegung und Fahrt auch in diesem Genre zentrale Sujets und Wesensmerkmale.<sup>7</sup> Allerdings gestalten sie sich im Roadmovie weniger als Bewährungsprobe für Helden, sondern vielmehr als Selbstzweck, Aufbruch und Ausbruch aus dem Alltag sowie existenzielle Erfahrung für Durchschnittsmenschen und Außenseiter. An die Stelle von Reaktionen provozierende Aktionen tritt hier das ziellose Streunen durch den Raum. Deleuze schreibt über das Unterwegssein im Roadmovie:

*„Es ist zur urbanen Wanderung geworden und hat jede aktivistische oder affektive Struktur, die es vorher trug, die es anleitete und ihm, wenn auch nur vage, Richtung gab, abgelegt.“<sup>8</sup>*

Die bis dahin übliche filmische Darstellung der Reise als Ablauf von kontinuierlichen Ereignissen, auf die der Protagonist mit bestimmten Aktionen reagiert, wird hier aufgehoben. Mit der „urbanen Wanderung“ meint Deleuze eine Form der Fahrt, die willkürlich und nicht mehr zielgerichtet ist. Dieses „Umherstreifen“ ersetzt die sensomotorischen Situationen und die mit ihnen verbundenen Aktionen der Figuren. Reisten die Helden im traditionellen Hollywoodkino noch aufgrund klar ersichtlicher Motive und mit festen Zielen, so streifen die Protagonisten des *New Hollywood* orientierungslos zwischen beliebigen Orten und fragmentierten Handlungssträngen

---

<sup>6</sup> Hehr, Renate. *New Hollywood*. (Stuttgart: Edition Axel Menges, 2002). S. 32.

<sup>7</sup> Siehe Rother, Rainer (Hrsg.). *Sachlexikon Film*. (Reinbek: Rowohlt, 1997). S. 254.

<sup>8</sup> Deleuze, Gilles. *Das Bewegungs-Bild. Kino 1*. A. a. O. S. 278.

umher. Wie die Figur des Flaneurs in der modernen Literatur lassen sie sich ruhelos durch eine Welt treiben, in der sie wie Fremdkörper wirken. Angetrieben werden sie dabei einzig von ihrem Ideal der individuellen Freiheit und den Sehnsüchten nach Selbstbestimmung und gesellschaftlicher Unabhängigkeit. Mitunter sind sie dafür auch bereit, mit Gewalt einzutreten. Roadmovies drücken das zeitgenössische Lebensgefühl einer orientierungslosen Generation aus, die sich auf der stetigen Suche nach Lebenssinn und überzeugenden Werten befindet. Um diese inneren Bewegungen darzustellen, besinnt sich das Genre auf die grundlegendste visuelle Eigenschaft seines Mediums, die physische Bewegung. In ihrer Ungerichtetheit zählt sie für Deleuze zu einem der zentralen Merkmale des neuen Kinos, das mit dem Wesen des bisherigen aktionsgesteuerten Kinos endgültig bricht. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, inwiefern die „urbane Wanderung“ neben dem Roadmovie auch in anderen Werken des neuen Kinos zu finden ist.

Als Forschungsgegenstand wurde das Roadmovie von der Wissenschaft erst in den 1980er Jahren entdeckt. Insbesondere die angloamerikanische Filmwissenschaft griff das Genre auf und verfolgte vorrangig das Ziel einer Definition des Roadmovies. Im Fokus standen dabei die Bestimmung und Beschreibung narrativer Muster und visueller Standards. Darüber hinaus erfolgte eine Auseinandersetzung mit der Historie des Roadmovies und den von ihm aufgegriffenen Ideologien. In den 1990er Jahren tauchten dann weitere Forschungsaspekte mit vorrangig soziologischer Natur auf, wie etwa die Untersuchung der Bedeutung von Mobilität in der US-amerikanischen Gesellschaft oder die Beschäftigung mit Thematiken aus dem Bereich der Genderforschung. In Europa fand eine annähernd ausgedehnte akademische Auseinandersetzung mit dem Thema nicht statt. Die Zahl der wissenschaftlich anerkannten Publikationen ist auch in Deutschland bisher sehr begrenzt. In den vergangenen Jahren ist jedoch ein stärkeres Interesse der Filmforschung am Genre Roadmovie zu beobachten.

Bei der Auseinandersetzung mit der verfügbaren Literatur fällt auf, dass sich sowohl die angloamerikanische als auch die europäische Forschung vorrangig mit der Analyse US-amerikanischer Roadmovies befasst. Ebenfalls vorherrschend ist die Auffassung des Roadmovies als ein originär und spezifisch nordamerikanisches Genre, das von der Darstellung US-amerikanischer Grundwerte geprägt und untrennbar mit der US-amerikanischen Kultur verbunden ist.<sup>9</sup> Mit der Freiheit des Einzelnen greift das

---

<sup>9</sup> Siehe hierzu u. a.: Bertelsen, Martin. *Roadmovies und Western: Ein Vergleich zur Genre-Bestimmung des Roadmovies*. (Ammersbek bei Hamburg: Verlag an der Lottbek, 1991). S. 158; Stiglegger, Marcus. „Roadmovie.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). *Reclams Sachlexikon des Films*. (Stuttgart: P. Reclam jun., 2002). S. 514; Soyka, Amelie. *Raum und Geschlecht. Frauen im Road Movie der 90er Jahre*. (Frankfurt a. Main, Berlin, Bern u. a.: Peter Lang, 2002). S. 85; Williams, Mark. *Road Movies – The Complete Guide to*

Roadmovie ein Motiv auf, das auch für den Westernfilm von großer Bedeutung ist. Darüber hinaus spielen viele Roadmovies in den weiträumigen Landschaften der USA und damit an den typischen Schauplätzen des Western. Eine weitere Parallele ist das Motiv der Reise, das in der nordamerikanischen Kultur in Form der „Eroberung des Wilden Westens“ eine große Rolle spielt. Aufgrund dieser Gemeinsamkeiten wird das Roadmovie von vielen in enge Verbindung zum Westernfilm gesetzt und mitunter als dessen modernisierte Form begriffen.<sup>10</sup>

Eine Intention dieser Arbeit ist es, der Fragestellung auf den Grund zu gehen, ob das Roadmovie in seiner Herkunft überhaupt als eindeutig einer bestimmten Kultur zugehörig definiert werden kann. So finden sich beispielsweise im europäischen Film zahlreiche Werke, die ebenfalls typische Merkmale des Roadmovies aufweisen, lange bevor die Genre-Bezeichnung überhaupt existierte. Als bekannte Beispiele, die unter anderem das Motiv des Unterwegsseins aufgreifen, können hier Federico Fellinis *La strada* (1954) sowie der Film *Smultronstället* (1957, Titel in Deutschland: *Wilde Erdbeeren*) des schwedischen Regisseurs Ingmar Bergman genannt werden.

Als ein Kind des *New Hollywood* bricht das Roadmovie mit den tradierten Produktions- und Erzählkonventionen sowie der Ästhetik des „alten“ Hollywood-Kinos. In seiner Filmsprache und in der Auswahl vorrangig gesellschaftlicher Themen lassen sich deutliche Parallelen zum Kino der *Nouvelle Vague* erkennen, das Ende der 1950er Jahre im europäischen Kino neue filmästhetische Maßstäbe setzte. Sowohl ästhetisch als auch thematisch spielte das Moment der Bewegung bzw. des Umherstreifens für die *Nouvelle Vague* eine wichtige Rolle. Fritz Göttler beschreibt die Filmströmung als:

„Eine kleine Springflut [...] eine Bewegung mit Vehemenz und Gewalt [...] In der Erinnerung scheinen diese Filme manchmal aus lauter Ab- und Aufblenden und schnellen Schwenks zu bestehen, junge Leute, die durch die Straßen eilen, auf der Jagd oder auf der Flucht, und andere dabei mitreißen.“<sup>11</sup>

Ähnlich wie im Roadmovie lassen sich die Protagonisten in vielen Werken der *Nouvelle Vague* einfach ziel- und orientierungslos treiben und werden dabei von der beweglichen (Hand-)Kamera begleitet. Als Beispiele können hier vor allem *À bout de souffle* (1960) und *Pierrot le fou* (1965) von Jean-Luc Godard genannt werden. In beiden Filmen begleitet der Zuschauer die Protagonisten auf ihren „urbanen

---

*Cinema on Wheels*. (London: Proteus Books, 1982); Cohan, Steven und Ina Rae Hark. „Introduction.“ In: Cohan, Steven und Ina Rae Hark (Hrsg.). *The Road Movie Book*. (London & New York: Routledge, 1997). S. 1; Sargeant, Jack und Stephanie Watson (Hrsg.). *Lost Highways. An Illustrated History of Road Movies*. (London: Creation Books, 1999).

<sup>10</sup> Siehe Williams, Mark. *Road Movies – The Complete Guide to Cinema on Wheels*. A. a. O. S. 7.

<sup>11</sup> Göttler, Fritz. „Das ganze Leben erfassen. Notate zur Nouvelle Vague.“ In: Grob, Norbert und Bernd Kiefer u. a. (Hrsg.). *Nouvelle Vague*. (Mainz: Bender, 2006). S. 72.

Wanderungen“, die sie jeweils durch Paris und Südfrankreich führen. Dabei spielt Godard besonders bei *Pierrot le fou* (1965) mit Elementen, die unweigerlich Assoziationen mit dem Genre Roadmovie auslösen, wie etwa der Ausbruch der Protagonisten aus ihrem bürgerlichen Alltag und die Flucht eines Liebespaares.

In Anbetracht dieser Beobachtungen sind durchaus Zweifel angebracht, das Roadmovie als ein US-amerikanisches Genre par excellence zu betrachten. Diese Arbeit setzt es sich zum Ziel, mittels einer eingehenden Genreanalyse zu widerlegen, dass Thematik, Ikonographie und Ästhetik des Roadmovies als genuin mit der US-amerikanischen Kultur verknüpft betrachtet werden können. Stattdessen soll aufgezeigt werden, dass es sich beim Roadmovie um ein „migrierendes“ Genre handelt, welches transkulturelle Momente der Herkunft aufweist. Seit seinen Anfängen ist der Film ein Medium, dessen Entwicklungsgeschichte durch einen regen Austausch der verschiedenen Kulturen geprägt ist. Als Medium, das fortwährend Motive, Elemente und Ideen aus verschiedenen Kulturen zusammenführt und miteinander verschmilzt, ist der Film ein Resultat von Transkulturalität.

Bei der Analyse kommt hinzu, dass es eine Vielzahl von unterschiedlichen Erscheinungen des Roadmovies gibt und damit zahlreiche Möglichkeiten der Genrebeschreibung und -definition. Viele davon erweisen sich als zu begrenzt formuliert oder als derart vage, dass sie die Menge an zum Genre zählenden Filmen in nicht mehr nachvollziehbare Dimensionen ausdehnen. In der vorliegenden Arbeit gilt es daher, einen methodologischen Weg zu finden, der sowohl die Komplexität als auch die Dynamik der Gattung berücksichtigt.

Die Untersuchung zentraler Elemente des Roadmovies hinsichtlich ihrer Bedeutung, Funktion, Darstellung und Wirkung soll zum einen zu einer evidenten Spezifizierung des Roadmovies beitragen und zum anderen die heterogenen Aspekte der Genreherkunft und des filmischen Diskurses aufzeigen. Bei der Untersuchung der genrespezifischen Merkmale werden sowohl film- und kulturwissenschaftliche als auch soziologische und (medien-)philosophische Ansätze verfolgt, die Aufschluss über unterschiedliche Parallelen und Übertragungen geben, welche deutliche Berührungspunkte mit verschiedenen Strömungen der europäischen Kultur- und Filmgeschichte aufweisen. Dadurch werden diverse transkulturelle Bewegungen zwischen Europa und Nordamerika aufgezeigt, die eine jahrhundertealte kulturelle Vernetzung der beiden Kontinente widerspiegeln.

Die Untersuchung und Erläuterung der typischen Ästhetik und Filmsprache des Roadmovies soll im Anschluss Einblicke in die Verbindung des Genres zum europäischen Autorenfilm geben. Hierdurch kann eine neue Sicht auf das Roadmovie

eröffnet werden, die das Genre mittels einer adäquaten Erläuterung seiner spezifischen Charakteristika in seiner Eigenständigkeit stärkt und es bezüglich der Darlegung seiner Herkunft vom US-amerikanischen Western weg in eine bisher nicht untersuchte Nähe zum europäischen Autorenfilm nach 1945 rückt.

In diesem Zusammenhang wird auch der Versuch einer Auflösung des in der filmischen Genretheorie noch immer vorhandenen Gegensatzes von Autoren- und Genrefilm<sup>12</sup> unternommen. Anhand des Roadmovies lässt sich im Ansatz aufzeigen, dass Autorenschaft und Genrekonzepth sich nicht zwangsläufig ausschließen, sondern miteinander vereinbar sind. Bis in die 1960er Jahre haftete dem Begriff Genrekino aufgrund seiner Trends hin zu Standardisierung und Stereotypie ein negativer Beigeschmack an. Insbesondere europäische Denker betrachteten die Kulturindustrie „mit intellektuellem Abscheu“<sup>13</sup>. Hauptsächlicher Fixpunkt filmtheoretischer Untersuchungen war der Film als autonomes Kunstwerk. Genrefilme wurden als industriell gefertigte, illusionäre Massenware angesehen, die sich an den vorherrschenden Konventionen und dem Geschmack der Massen orientierten. Ihnen gegenüber standen die avantgardistischen Autoren, die mit individuellen, autonomen und authentischen Werken beeindruckten. Eine kurzfristige Aufwertung erlebte das Genrekino in den 1950er Jahren durch die Kritiker der französischen Filmzeitschrift *Cahier du Cinéma* François Truffaut und Jean-Luc Godard, die kurze Zeit später die Hauptköpfe der *Nouvelle Vague* bildeten. Truffaut und Godard verbinden mit dem Genrebegriff „weniger zwingend greifende, starre filmästhetische Produktionskonzepte“<sup>14</sup> als vielmehr „ein Reservoir von kollektiven Mythen, Erzählungen und filmischen Ausdrucksformen, deren Kombinationsformregeln auch dem Zuschauer bekannt und bewusst sind“<sup>15</sup>. Gemäß ihrer Auffassung gelang es nur wenigen US-amerikanischen Regisseuren, unter anderem Alfred Hitchcock und Howard Hawks, innerhalb des extrem standardisierten Hollywood-Genrekinos ihrer artistischen Individualität mittels einer persönlichen Handschrift Ausdruck zu verleihen. Das machte sie zu Autorenfilmern. In ihren Filmen griffen die nach dem eigenen Autorenkonzept operierenden Regisseure der *Nouvelle Vague* immer wieder Elemente des US-amerikanischen Genrekinos auf, um ihren illusorischen Schein und ihre Künstlichkeit freizulegen. Dabei setzten die Autoren der *Nouvelle Vague* kontrolliert Mittel und Motive ein, die sie in anderen Werken beobachtet hatten und kombinierten sie frei miteinander. Wie die *Nouvelle Vague* erkannte auch *New*

---

<sup>12</sup> Siehe Hickethier, Knut. „Genretheorie und Genreanalyse.“ In: Felix, Jürgen. *Moderne Film Theorie*. (Mainz: Bender Verlag, 2002). S. 68.

<sup>13</sup> Schweinitz, Jörg. „Genre‘ und lebendiges Genrebewusstsein.“ In: *montage/av.* 3/2/1994. S. 102.

<sup>14</sup> Heller, Heinz-B. „*Nouvelle Vague*.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). *Reclams Sachlexikon des Films*. (Stuttgart: P. Reclam jun., 2002). S. 426.

<sup>15</sup> Heller, Heinz-B. „*Nouvelle Vague*.“ A. a. O. S. 426f.

*Hollywood* das dynamische Ausdruckspotenzial des Films, der durch die freie Kombination unterschiedlicher Elemente verschiedenster Herkunft immer wieder Transformationen erfährt und sich in stetiger Bewegung befindet.

Die vorliegende Arbeit untersucht die Bewegung als ein zentrales Thema des Roadmovie-Genres und fragt, inwieweit sie als Produkt eines „transatlantischen Austauschs“ verstanden werden kann. Dieser Austausch besteht aus einer fortwährenden gegenseitigen Inspiration des europäischen und nordamerikanischen Kinos und hat die Entwicklung des Genres Roadmovie maßgeblich geprägt und vorangetrieben. Die Arbeit verfolgt weiterhin die Intention, die gewonnenen Erkenntnisse mittels zahlreicher Beispiele aus der Filmpraxis zu verdeutlichen und zu untermauern. Dabei wird Wert darauf gelegt, dass die getroffene Auswahl der Filme für das gesamte Genre repräsentativ ist und seiner Vielzahl von Variationen gerecht wird.

# 1 Das Problem der Spezifizierung und Einordnung des Filmgenres Roadmovie

Einleitend und zunächst flüchtig betrachtet, versteht man unter dem Begriff Roadmovie einen Spielfilm, dessen Handlung sich unterwegs, während einer meist mit dem Auto vollzogenen Fahrt abspielt. Schauplätze der Handlung sind „[...] hauptsächlich Landstraßen und endlose Highways, auf denen die nach Freiheit und Identität suchenden Protagonisten reisen“<sup>16</sup>. Beim Versuch, dieses sehr flexibel strukturierte Genre zu spezifizieren, stellen sich Probleme ein, auf die im Folgenden eingegangen wird. Weiterhin wird in diesem Abschnitt eine Methodik zur Spezifizierung des Roadmovies vorgestellt, die seiner Flexibilität und Offenheit Rechnung trägt und die Grundlage des darauffolgenden Kapitels 2 bildet.

## 1.1 Gattung und Genre in der Literatur- und Filmwissenschaft

Zur Einführung in die Genrethematik empfiehlt sich eine kurze Erläuterung der Begriffe Gattung und Genre, um Irritationen bezüglich ihrer Verwendung innerhalb der Filmwissenschaft vorzubeugen. Im gängigen deutschen Sprachgebrauch wird beiden Termini die gleiche Bedeutung zugeschrieben, abhängig vom Kontext kann diese jedoch divergieren.

Artefakte aus Literatur, Malerei, Musik und anderen Künsten werden in der Regel in Genres oder Gattungen klassifiziert. Einzelne Werke werden mit anderen verglichen und aufgrund von gemeinsamen Form- und Funktionsmerkmalen einer Gruppe zugeordnet. Exemplarisch findet im Folgenden die literarische Gattungstheorie Erwähnung, deren Grundstein bereits in der klassischen Antike von Aristoteles mit seiner *Poetik* gelegt wurde. Diese wirkte sich prägend auf die Entwicklungsgeschichte von Gattungstheorien in Europa aus, in der das Interesse an Gattungsfragen je nach Epoche variierte.

Der Gattungsbegriff soll hauptsächlich den Zweck der Ordnung und Klassifikation von Artefakten erfüllen. Die Vorgänge des Differenzierens und Kategorisierens von Gattungen bergen jedoch erhebliche Probleme, da es sich bei Gattungen nicht um feste und gegebene Gebilde handelt, sondern um offene und flexible Systeme, die aufgrund ihrer Flexibilität diversen Einflüssen und somit auch historischen

---

<sup>16</sup> Stiglegger, Marcus. „Roadmovie.“ A. a. O. S. 514.



Wandlungen unterliegen.<sup>17</sup> Darüber hinaus wird die Wahrnehmung der Form- und Funktionsmerkmale bezüglich ihrer Ähnlichkeiten, Differenzen und der daraus konkludierten Einteilungen stets von kulturellen Einflüssen und Denksystemen gesteuert, die der Wahrnehmung zugrunde liegen.<sup>18</sup> Folglich spielen beim Prozess der Gattungsbestimmung auch der Rezipient, sein Genrebewusstsein und Erwartungshorizont eine Rolle. Ein weiteres Problem, das die Gattungszuordnung von Werken ebenfalls erschweren kann, ist das Auftreten von Merkmalen, die verschiedenen Gattungen zugerechnet werden können.

Die angesprochenen Probleme betreffen jedoch nicht nur literaturwissenschaftliche Gattungstheorien, sondern sind auch für die Filmwissenschaft von elementarer Bedeutung. Die Frage, wie sich Filme theoretisch am besten klassifizieren und von einander abgrenzen lassen, beschäftigt die Filmwissenschaft immer wieder aufs Neue.<sup>19</sup>

Während in der Literaturwissenschaft meist der Begriff Gattung verwendet wird, ist in der Filmwissenschaft weniger von Gattungen, sondern hauptsächlich von Genres die Rede. Überdies wird in dieser wissenschaftlichen Disziplin eine semantische Unterscheidung der beiden Begriffe vorgenommen, bei welcher der Genre- dem Gattungsbegriff untergeordnet wird. Käthe Rüllicke-Weiler hat hierfür eine Typologie<sup>20</sup> konzipiert, die Filme in folgende vier Gattungen unterteilt: Spielfilm, Dokumentarfilm, Animationsfilm und Mischformen. Die Gattungen selbst werden wiederum in Arten und Genres differenziert.

In der filmwissenschaftlichen Theorie ist das Genre als der Gattung unterstellt zu verstehen. Während eine Gattung vornehmlich aufgrund ihres „*Modus des Erzählens und Darstellens*“<sup>21</sup> definiert wird, determinieren das Storyschema, also wesentliche Handlungskonstellationen, dramatische Konventionen sowie Ausstattungsmerkmale ein Genre<sup>22</sup>. Damit verbunden ist eine bestimmte Ikonographie, d. h. optische Standards und stereotype Bilder. Der Unterschied zwischen den Begriffen Genre und Gattung soll durch folgendes Beispiel veranschaulicht werden: Der „Reisefilm“ ist ein Genre, das durch das Vorhandensein einer bestimmten thematischen Struktur,

---

<sup>17</sup> Siehe Wenzel, Peter. „Gattungstheorie und Gattungspoetik.“ In: Nünning, Ansgar (Hrsg.). *Metzler Lexikon Literatur- und Kulturtheorie*. (Stuttgart, Weimar: Metzler, 2001). S. 209.

<sup>18</sup> Siehe Wenzel, Peter. „Gattungstheorie und Gattungspoetik.“ A. a. O. S. 206.

<sup>19</sup> Siehe Schweinitz, Jörg. „Genre‘ und lebendiges Genrebewusstsein.“ A. a. O. S. 99.

<sup>20</sup> Siehe Rüllicke-Weiler, Käthe. „Zur Entstehung und Spezifik künstlerischer Gattungen.“ In: HFF „Konrad Wolf“ (Hrsg.). *Beiträge zur Theorie der Film- und Fernsehkunst*. (Berlin: Henschelverlag, 1987). S. 21ff.

<sup>21</sup> Hickethier, Knut. *Film- und Fernsehanalyse*. (Stuttgart, Weimar: Metzler, 2001). S. 191.

<sup>22</sup> Siehe Schatz, Thomas. „Genre.“ In: Crowdus, Gary (Hrsg.). *A Political Companion to American Film*. (New York: Lake View Press, 1994). S. 177.

nämlich der Schilderung einer Reise<sup>23</sup> bestimmt wird – ganz gleich ob sie nun fiktiv oder real ist. Dieses Genre kann in den unterschiedlichsten Filmgattungen vertreten sein, wie zum Beispiel im Spielfilm, im Dokumentarfilm, im Animationsfilm etc.

Ein Genre umfasst eine Gruppe von Spielfilmen, deren Gruppierungsmerkmale:

„[...] auf unterschiedlichen Abstraktionsebenen angesiedelt sein können und etwa thematische [...], kulturelle, zeitliche und topographische Momente [...], Figurenkonstellationen [...], die Rolle der Musik [...] oder auch dramaturgisch-psychologische Effekte [...] in den Vordergrund stellen.“<sup>24</sup>

Da diese formalen, strukturellen und thematischen Merkmale jedoch kombinierbar sind und Änderungen unterliegen, erweist es sich als unmöglich, Merkmale systematisch und statistisch zu erfassen.

Im Laufe der Zeit haben sich für die klassischen Filmgenres jedoch Repertoires an konventionalisierten Merkmalen sowie symbolische Systeme der filmischen Wahrnehmung herausgebildet, die den Erwartungshorizont des Rezipienten prägen und die Filmproduktion beeinflussen.<sup>25</sup> Wird ein Film vor seinem Erscheinen in den Kinos als Vertreter eines bestimmten Genres deklariert, so stimuliert er beim Publikum bezüglich Thematik, Inhalt und Machart eine bestimmte Erwartungshaltung. Aufgrund seines Erfahrungswissens ist der Rezipient mit den spezifischen Funktions- und Formmerkmalen der jeweiligen Genres vertraut und kann den Film somit einem bestimmten Genre zuordnen. Hierbei gilt es allerdings zu beachten, dass es sich beim Genrebewusstsein um ein unbeständiges Wissen handelt, das mit zunehmender Komplexität der Werke immer schwieriger greifbar wird.<sup>26</sup>

In der amerikanischen Filmkultur ist bereits zu Anfang des 20. Jahrhunderts eine deutliche Tendenz zur Genrepraxis zu erkennen, die der Filmwissenschaftler Jörg Schweinitz begründet sieht im *„Bedürfnis der Filmindustrie nach Senkung des Produktionsaufwandes und des Absatzrisikos durch eine tendenzielle Standardisierung der Filmware“*<sup>27</sup>. Nachdem sich bestimmte Filme als besonders populär erwiesen hatten, orientierten sich nachfolgende Filme immer wieder an den einprägsamen Erzähl- und Bildmotiven ihrer erfolgreichen Vorgänger. Dadurch kam es zu einer Ausbildung verschiedener Filmsorten bzw. -genres, die durch die kontinuierliche Verwendung eingespielter Muster charakterisiert sind. Mittels

---

<sup>23</sup> Siehe Wulff, Hans J. „Reisefilm.“ In: Wulff, Hans J. und Theo Bender (Hrsg.). *Lexikon der Filmbegriffe*. Onlineversion unter: <http://www.bender-verlag.de/lexikon/suchergebnis.php> (Stand: 06.03.2009).

<sup>24</sup> Schweinitz, Jörg. „Genre.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). *Reclams Sachlexikon des Films*. (Stuttgart: P. Reclam jun., 2002). S. 244.

<sup>25</sup> Siehe Schweinitz, Jörg. „Genre.“ A. a. O. S. 245.

<sup>26</sup> Siehe Kuon, Peter. „Möglichkeiten und Grenzen einer strukturellen Gattungswissenschaft.“ In: Albrecht, Jörn und Jens Lüdtker u. a. (Hrsg.). *Energeia und Ergon. Sprachliche Variation - Sprachgeschichte - Sprachtypologie. Studia in honorem Eugenio Coseriu*. Bd. 3. (Tübingen: Narr, 1988). S. 250.

<sup>27</sup> Schweinitz, Jörg. „Genre.“ A. a. O. S. 245.

derartiger Genre-Standardisierungen wurden Filme sowohl für die Produzenten als auch für die Kinobetreiber und das Publikum zu zuverlässig kalkulierbaren Einheiten. In den 1930er bis 1950er Jahren etablierte sich das Genreprinzip vor allem in der nordamerikanischen Filmindustrie als kulturindustrielle Leitlinie und filmkulturelle Institution.<sup>28</sup>

Filmwissenschaftliche Reflexionen zum Thema Filmgenre sind jedoch erst ab den 1970er Jahren verstärkt zu beobachten, wobei Untersuchungen zur allgemeinen Genretheorie sowie Analysen spezieller Filmgenres dominieren. Zum heutigen Forschungsstand schreibt Jörg Schweinitz:

*„Der Blick auf Filmgenres als historisch entstandene kodifizierende Institutionen der Filmkultur mit ‚regulierender‘ Funktion zwischen Produzent und Rezipient, eingebettet in und angepaßt an ein soziokulturelles Umfeld, hat als Grundannahme von Genretheorie weithin an Boden gewonnen.“<sup>29</sup>*

Von dieser Auffassung geht auch die vorliegende Untersuchung des Roadmovies aus, welches im Folgenden als eigenständiges Genre identifiziert und in seinen Ursachen, Funktionen, Wirkungen und seiner historisch-kulturellen Herkunft analysiert wird.

## **1.2 Problematik der Genrezuordnung – Offenheit und Flexibilität des Roadmovies**

Obwohl sich Roadmovies beim Publikum seit ihrem verstärkten Auftreten Mitte der 1960er Jahre hoher Beliebtheit erfreuen, entdeckte die Filmwissenschaft dieses Genre erst etwa 30 Jahre später als Forschungsgegenstand. Timothy Corrigan bemerkte Anfang der 1990er Jahre: *„As a film genre, road movies are frequently bypassed by some of the best studies of genre.“<sup>30</sup>* Dieses filmwissenschaftliche Außerachtlassen kann darauf zurückgeführt werden, dass das Roadmovie bis zu diesem Zeitpunkt als unmittelbarer Nachfolger des Western und nicht als eigenständiges Genre verstanden wurde.<sup>31</sup>

Die Annahme, beim Roadmovie würde es sich um eine moderne Version des Western handeln, lässt sich auf verschiedene Faktoren zurückführen. Zum einen fielen die Krise des klassischen Western und der Aufstieg des Roadmovies in der zweiten Hälfte

---

<sup>28</sup> Siehe Schweinitz, Jörg. „Genre‘ und lebendiges Genrebewusstsein.“ A. a. O. S. 101.

<sup>29</sup> Schweinitz, Jörg. „Genre‘ und lebendiges Genrebewusstsein.“ A. a. O. S. 106.

<sup>30</sup> Corrigan, Timothy. *A Cinema without Walls: Movies and Culture after Vietnam*. (London: Routledge, 1992). S. 143.

<sup>31</sup> Siehe dazu Williams, Mark. *Road Movies – The Complete Guide to Cinema on Wheels*. A. a. O. S. 7; Heinzlmeier, Adolf, Jürgen Menning und Berndt Schulz. *Action-Kino der Maschinen und Motoren. Road Movies*. (Hamburg, Zürich: Rasch und Röhring, 1985). ohne Seitenzählung.

der 1960er Jahre in den gleichen Zeitraum<sup>32</sup>, zum anderen weisen beide Genres thematische und strukturelle Ähnlichkeiten auf. So ist der für den Western typische Kampf einzelner Individuen für Freiheit und Gerechtigkeit gegen korrupte, unmoralische Gruppen oder Einzelpersonen auch in zahlreichen Roadmovies ein populäres Motiv. Ebenso lassen sich in der Ikonographie beider Genres Parallelen erkennen. Letzteres gilt hauptsächlich für US-amerikanische Produktionen, wie etwa Dennis Hoppers *Easy Rider* aus dem Jahr 1969, in denen die Landschaften des Mittleren Westens der USA ähnlich eindrucksvoll wie in vielen Western in Szene gesetzt werden.

Die Parallelen zwischen Roadmovie und Western untersucht Martin Bertelsen in seiner 1991 erschienenen Dissertation *Roadmovies und Western: Ein Vergleich zur Genre-Bestimmung des Roadmovies*, indem er spezifische Elemente beider Genres ausarbeitet und miteinander vergleicht. Hierbei entdeckt er in Handlungskonstellationen und thematischen Gegenständen zwar eine enge Verwandtschaft, aber auch gravierende Unterschiede. Die divergenten Gesellschaftsbilder sowie Freiheits- und Moralthematiken, die beiden Genres zugrunde liegen, veranlassen ihn zu der Betrachtung des Roadmovies als eigenständiges Filmgenre.<sup>33</sup>

Der Western stellt die Kolonisationsgeschichte des nordamerikanischen Kontinents während der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in sein thematisches Zentrum. Es ist „[...] eine Erzählung von der Menschwerdung verlorener Individuen, von der Gesellschaftsbildung von Menschen und von der Verbürgerlichung einer Gesellschaft.“<sup>34</sup> Folglich darf er als das „Drama der Sozialisation“<sup>35</sup> des Wilden Westens interpretiert werden, das sich mit der Formung einer idealen, gerechten Gesellschaft durch freie Individuen befasst. Auch wenn diese Gesellschaft noch wenig strukturiert ist und auf einem archaischen Werte- und Regelsystem fußt, so ist sie doch als eine Verkörperung des Guten zu verstehen. Alles, was außerhalb dieses Systems steht, es bedroht oder verletzt, ist als böse einzustufen. Aufgabe des klassischen Western-Heldens ist das aktive Beschützen der jungen amerikanischen Gesellschaft und ihrer Werte.

Das Roadmovie hingegen entlarvt diese Idealgesellschaft als Utopie. Es zeichnet das realistische Bild eines Gesellschaftsgefüges, das mit seinen komplexen Norm- und

---

<sup>32</sup> Siehe Seeßlen, Georg. *Western. Geschichte und Mythologie des Westernfilms*. (Marburg: Schüren, 1995). S. 133f.

<sup>33</sup> Siehe Bertelsen, Martin. *Roadmovies und Western*. A. a. O. S. 155.

<sup>34</sup> Seeßlen, Georg und Kling, Bernt. *Unterhaltung. Lexikon zur populären Kultur*. Bd. 1. (Reinbek: Rowohlt, 1977). S. 17.

<sup>35</sup> Seeßlen, Georg. *Western. Geschichte und Mythologie des Westernfilms*. A. a. O. S. 21.

Wertvorstellungen sowie Regelsystemen das höchste Gut der Demokratie beschneidet, nämlich das Recht des Einzelnen auf Freiheit. Die Grenzen zwischen Gut und Böse gestalten sich hierbei bisweilen diffus und die Motive und Stereotypen des Western werden teilweise rigoros umgedeutet. Diedrich Diederichsen bemerkt in diesem Kontext: „Der vorher negativ besetzte Outlaw ist jetzt eine positive Figur, der Sheriff ist jetzt der Böse oder er ist korrupt.“<sup>36</sup>

Im Gegensatz zum Western sind Roadmovies nicht unmittelbar an bestimmte geographische Orte und Zeiten gebunden. Während ein Western mit dem Schauplatz Nordamerika des 19. Jahrhunderts verhaftet ist, spielen die Handlungen von Roadmovies überall auf der Welt und vorzugsweise in der Gegenwart. Der spezifische Rahmen, d. h. die konventionalisierte Welt, in der die Figuren sich bewegen und agieren, ist im Western ebenfalls anders beschaffen als im Roadmovie.

Zwar ist ein Einfluss des Western auf das Roadmovie bzw. auf verschiedene Roadmovie-Subkategorien<sup>37</sup> mitunter spürbar, unter anderem in der Bildsprache, trotzdem muss letzteres Genre aufgrund seiner Unterschiedlichkeit hinsichtlich seiner Sujets, Motive, narrativen Struktur und Figurenkonstellationen als eigenständig betrachtet werden. Im weiteren Verlauf der vorliegenden Arbeit werden spezielle Kriterien erarbeitet und ihre grundlegende Verbindung, die „Grammatik‘ ihrer Verknüpfungen“<sup>38</sup>, aufgezeigt, welche gemeinsam die Genre-Eigenständigkeit des Roadmovies begründen.

Filmgenres sind keineswegs feststehende Systeme mit starren Formschemata, deren Verletzung einen gleichzeitigen Genrewechsel impliziert. Wie literarische Gattungen unterliegen sie einem Wandel, der durch filminterne und -externe Faktoren bedingt wird. Darüber hinaus ist auch bei den Filmgenres eine Entwicklungstendenz hin zu hybriden Konstruktionen zu konstatieren, die Merkmale unterschiedlicher Genres in sich vereinen und daher mit den traditionellen Begriffen nicht mehr adäquat beschrieben werden können.<sup>39</sup>

Aufgrund eines hybriden Erscheinungsbildes fällt die explizite Zuordnung filmischer Werke zu bestimmten Genres oft sehr schwer. Knut Hickethier bezeichnet dies als grundsätzliche Problematik bei der Analyse von Filmgenres. Er schreibt: „Alle Versuche, eine überschneidungsfreie Typologie von Genres zu entwerfen, sind [...]

---

<sup>36</sup> Diederichsen, Diedrich. „Outlaws im Namen Amerikas.“ In: Prinzler, Hans Helmut und Gabriele Jatho (Hrsg.). *New Hollywood 1967–1976. Trouble in Wonderland*. (Berlin: Bertz, 2004). S. 61.

<sup>37</sup> Siehe hierzu u. a. Kapitel 2.1.1.

<sup>38</sup> Hickethier, Knut. „Genretheorie und Genreanalyse.“ A. a. O. S. 65.

<sup>39</sup> Siehe Ernst, Jutta. „Hybride Genres.“ In: Nünning, Ansgar (Hrsg.). *Metzler Lexikon Literatur- und Kulturtheorie*. (Stuttgart, Weimar: Metzler, 2001). S. 258.

bislang gescheitert.“<sup>40</sup> Beispielsweise kann Arthur Penns Film *Bonnie and Clyde* aus dem Jahr 1967 nicht eindeutig als traditioneller Gangsterfilm definiert werden, da er ebenso Elemente des Liebesfilms, des Gesellschaftsdramas und des Roadmovies in sich vereint.

Die Vermischung von Motiven und Handlungselementen aus unterschiedlichen Filmgenres sorgt bei der Gruppenzuordnung eines Werkes meist für Konfusion und lässt diese somit bei vielen zu einer Frage der Interpretation hinsichtlich der Dominanz etwaiger Gruppierungsmerkmale werden.

Die Sondierung von wesentlichen Charakteristika eines Genres, deren klare Zuordnung zu einem solchen sowie die Genrespezifizierung einzelner Filme aufgrund dieser Merkmale gestalten sich äußerst schwierig. Das liegt zum einen daran, dass kein Thema, kaum ein Strukturmerkmal sowie narratives und visuelles Stereotyp exklusiver und dauerhafter Besitz eines Genres bleibt. Zum anderen ist es häufig strittig, welche Merkmale von derartiger Relevanz für ein Genre sind, dass sie als spezifisch für dieses bezeichnet werden dürfen. Gleichzeitig ist zu beobachten, dass manche Genres festere und verbindlichere Schemata aufweisen als andere. So sind der Western und der Krimi in ihrer inhaltlichen Struktur durch starrere Grundmuster bestimmt als zum Beispiel der Science-Fiction-Film.<sup>41</sup> Als noch diffuseres Genre stellt sich das Roadmovie dar. Seine Flexibilität sowie Offenheit für die Integration von neuen Gestaltungsmerkmalen und inhaltlichen Variationen lässt es in eine große Zahl unterschiedlicher Produktionen zerfallen. Manche Roadmovie-Produktionen rücken das Genre in unmittelbare Nähe zum Western, während andere verstärkt Merkmale des Gangsterfilms, des Liebesfilms und/oder des Gesellschaftsdramas aufgreifen. David Laderman bemerkt: „[...] *the road movie reveals itself to be not only a 'new' independent genre of the New American cinema but also an amalgam of certain classical Hollywood elements.*“<sup>42</sup> Eben dieses hybride Erscheinungsbild ist auch die Erklärung dafür, warum es so schwer fällt, eine präzise und verbindliche Definition dieses Spielfilmtyps zu formulieren.

Zwecks einer Spezifizierung des Roadmovie-Begriffs werden häufig andere Genrebezeichnungen zu Hilfe genommen oder das Roadmovie wird kurzerhand und fälschlicherweise mit anderen Genres, wie zum Beispiel dem Western, gleichgesetzt. So schreibt Adolf Heinzlmeier: „*Road Movies sind Reisefilme. Sie erzählen vom*

---

<sup>40</sup> Hickethier, Knut. „Genretheorie und Genreanalyse.“ A. a. O. S. 65.

<sup>41</sup> Siehe Hickethier, Knut. *Film- und Fernsehanalyse*. A. a. O. S. 214.

<sup>42</sup> Laderman, David. *Driving Visions. Exploring the Road Movie*. (Austin: University of Texas Press, 2002). S. 23.

*Abenteuer der Straße, der Faszination des Unterwegsseins. [...] Kino als Reisefilm, als Lebensreise.*<sup>43</sup> Und weiter:

*„Road Movies sind Filme, die den Aufbruch ins Unbekannte signalisieren, in magische Länder und Zonen. Sie haben ihre Ursprünge in den frühen Expeditionen, reisend wurden die Pole erforscht, ferne Kontinente und die Vergangenheit und heute im Science-fiction-Film gar die Zukunft. [...] Road Movie als Reise in die Utopie.“*<sup>44</sup>

Heinzlmeier zählt das Roadmovie zu der Gruppe der Reisefilme und sieht gleichzeitig eine enge Verbindung zum Abenteuerfilm. Seine Ansicht darf jedoch keinesfalls als repräsentativ für das gesamte Genre gelten, da sie auf einer zu einseitigen Auswahl an Referenzfilmen basiert. So konzentriert er sich in seiner Roadmovie-Untersuchung hauptsächlich auf Filme, in denen das motorisierte Vehikel und seine Leistungskraft im Mittelpunkt stehen.

Gleichzeitig ist zu beobachten, dass die einschlägige Literatur sich im Allgemeinen uneins darüber ist, welche Strukturen und Elemente das Roadmovie vornehmlich dominieren. So sieht zum Beispiel Annette Deeken im Gegensatz zu Adolf Heinzlmeier die Gleichsetzung von Roadmovies und Reisefilmen als falsch an. Sie schreibt:

*„Road Movies unterscheiden sich von Reisefilmen durch ihr höheres Tempo, aber auch durch ihre Inszenierung eines Quantums an abweichendem Verhalten. Ein Großteil der Road Movies jedenfalls agiert mit einem mehr oder minder Ernst gemeinten Maß an krimineller Energie. Am Rande der Legalität, oft weit darüber hinaus, wird das Unterwegssein im Road Movie entweder zur enthemmten Rasanz auf einem fahrbaren, meist motorisierten Untersatz und/oder zur Überlebensstrategie, zu einem aktionsreichen Spannungsfeld zwischen Tat bzw. Delikt und, je nach Perspektive, Flucht bzw. Verfolgung.“*<sup>45</sup>

Bezogen auf seine Inhalte und Handlungen wird das Genre hier mit Abenteuer- und Gangsterfilmen in Zusammenhang gebracht und ästhetisch ganz entschieden dem aktionsgeballten Kino Hollywoods zugeordnet, dessen wichtigste Ingredienzen Action, Geschwindigkeitsrausch, Gewalt und Sex sind. Elemente, die sich vorrangig in Roadmovies US-amerikanischer Herkunft – von *Bonnie and Clyde* (1967) über *Thelma and Louise* (1991) bis hin zum exzessiven *Natural Born Killers* (1994) – finden lassen. Trotzdem ist Deekens Beschreibung unzulänglich, da sie die Reise als ein sehr wichtiges Element des Genres zu sehr außer Acht lässt. Wer jedoch wie sie den Begriff Reisefilm vielmehr versteht als „eine interpretative Kategorie, die eher

---

<sup>43</sup> Heinzlmeier, Adolf, Jürgen Menningen und Berndt Schulz. *Action-Kino der Maschinen und Motoren – Road Movies*. A. a. O., ohne Seitenzählung.

<sup>44</sup> Heinzlmeier, Adolf, Jürgen Menningen und Berndt Schulz. *Action-Kino der Maschinen und Motoren – Road Movies*. A. a. O., ohne Seitenzählung.

<sup>45</sup> Deeken, Annette. *Reisefilme. Ästhetik und Geschichte*. A. a. O. S. 29.

eine Zuschreibung als eine Sachbeschreibung darstellt“<sup>46</sup>, sollte die Abgrenzung zwischen Roadmovie und Reisefilm nicht so rigoros vornehmen, zumal es ebenfalls strittig ist, ob der Reisefilm überhaupt als eigenständiges Filmgenre betrachtet werden darf<sup>47</sup>, denn das Motiv der Reise findet sich in zahlreichen, unterschiedlichsten Genres, angefangen beim Märchen- bis hin zum Science-Fiction-Film. Demzufolge darf auch das Roadmovie als Reisefilm angesehen werden, ebenso wie viele Fantasy- und Abenteuerfilme im weitesten Sinne als Reisefilme interpretiert werden können. Als populäres Beispiel soll hier Peter Jacksons Trilogie *Lord of the Rings* (2001–2003) angeführt werden.

Das zentrale Charakteristikum des Reisefilms ist die Vermittlung von Eindrücken, die während oder am Ziel einer Fahrt gewonnen werden und dem Rezipienten ein Miterleben der Reise ermöglichen. Deeken schreibt:

„Reisefilme leben von der Annahme einer kulturellen Differenz und dem Eindruck des Zuschauers, einer Reise gefolgt zu sein. Wie profan, naiv, inspirativ, intellektuell eine solche Erfahrung wirken kann, lässt sich qua Definition nicht eruieren.“<sup>48</sup>

Eben dieses Miterleben stellt sich bei der Rezeption des als Roadmovie bezeichneten Films<sup>49</sup> *Cold Fever* (1995) vom Regisseur Fridrik Thór Fridriksson ein. Hierbei handelt es sich um einen Film, der die Reise eines Japaners durch Island erzählt und die kulturellen Differenzen beider Länder eingehend aufzeigt. Deekens Kriterien des Reisefilms sind in diesem Roadmovie, und darüber hinaus in vielen weiteren von den Produzenten und Zuschauern als Roadmovies bezeichneten Filmen<sup>50</sup>, eindeutig erfüllt. *Cold Fever* (1995) lässt sich folglich der von Deeken formulierten Kategorie der Reisefilme zuordnen. Die Erkenntnis, dass viele Roadmovies sich zur Oberkategorie der fiktionalen Reisefilme zählen lassen, beweist jedoch keineswegs ihre Eigenständigkeit als Genre.

---

<sup>46</sup> Deeken, Annette. *Reisefilme. Ästhetik und Geschichte*. A. a. O. S. 26.

<sup>47</sup> Siehe Visarius, Karsten. „Bewegung im Stillstand – ein Reiseführer zu Kinoreisen.“ In: Karpf, Ernst (Hrsg.). *Auf der Suche nach Bildern. Zum Motiv der Reise im Film*. (Frankfurt a. M.: Gemeinschaftswerk d. Ev. Publizistik, 1991). S. 15.

<sup>48</sup> Deeken, Annette. *Reisefilme. Ästhetik und Geschichte*. A. a. O. S. 26.

<sup>49</sup> Siehe Everett, Wendy. „Leaving Home: Exile and Displacement in Contemporary European Cinema.“ In: Everett, Wendy und Peter Wagstaff (Hrsg.). *Cultures of Exile. Images of Displacement*. (Oxford, New York: Berghahn Books, 2004). S. 19.

<sup>50</sup> Weitere Beispiele sind u. a. *Leningrad Cowboys Go America* (1989) von Aki Kaurismäki und *Die Reise nach Kafirstan* (2002) von Fosco und Donatello Dubini.



### 1.3 Die Konturierung des Genrekerns als Methode zur Genrespezifizierung

Weiterhin besteht der Bedarf, eine Grundstruktur des Filmtyps Roadmovie zu erarbeiten, um ihn als eigenständiges Genre von anderen, wie zum Beispiel dem Abenteuer-, Kriminalfilm und dem Western abgrenzen zu können. Eine präzise, allumfassende Definition des Roadmovies erscheint jedoch aufgrund seines beschriebenen hybriden Erscheinungsbildes kaum möglich. Allerdings kann der Versuch einer Systematisierung stetig gleich bleibender Elemente und deren Kombination, die sich in der Mehrzahl der als Roadmovie deklarierten Filme finden und die folglich als genrespezifisch angesehen werden dürfen, zu einer Lösung führen.

In seiner Dissertation konzipiert Martin Bertelsen seine Beschreibung des Genres auf der Basis des „*common cultural consensus*“<sup>51</sup> des Zuschauers. Er beschreibt diesen Begriff als „*das unqualifizierte Genre-Verständnis [...], das jeder Zuschauer [...] mit ins Kino bringt*“<sup>52</sup>. Gemäß der Erfahrung des Zuschauers, die auf einem unbewussten Vergleich verschiedener zum Genre gezählter Filme beruht, weisen Roadmovies bestimmte Erzählmuster, Themen und Motive auf. Bertelsen geht folglich von einem kulturell stabilisierten Genrebewusstsein aus, das sowohl auf der Seite der Film-Produzenten als auch auf der der Film-Rezipienten existiert. Der bereits erwähnten Tatsache, dass es sich hierbei um ein mit zunehmender Komplexität der Werke instabiler werdendes Wissen handelt<sup>53</sup>, trägt er allerdings keine Rechnung.

Er stellt die Behauptung auf, dass in der Folge der Großteil des Publikums in einem Roadmovie folgende für das Genre typische Elemente bzw. Inhalte erwartet: die Reise eines oder mehrerer Protagonisten in einem motorisierten Vehikel auf den endlos erscheinenden Highways Nordamerikas als Ausdruck von Freiheit und Unabhängigkeit.<sup>54</sup> Empirisch belegen kann er seine These allerdings nicht. Darüber hinaus nimmt Bertelsen eine Kategorisierung von Roadmovies vor, wobei ihm die Varianten von Reisen als Hauptkriterium dienen. Seine Unterteilung erfolgt in fünf Gruppen. Seiner Interpretation zufolge zeigen die von ihm analysierten Filme Reisen als Selbstzweck, als Zustand, als Rennen bzw. Wettfahrt, als Flucht oder als eine durch den Beruf forcierte Lebenslage.<sup>55</sup>

Mittels der Aufzählung zentraler Genrelemente versucht Bertelsen, eine Sammlung von konstituierenden Merkmalen für das Roadmovie zu erstellen. Dies gelingt ihm

---

<sup>51</sup> Den Begriff entlehnt Bertelsen bei: Tudor, Andrew. „Genre and Critical Methodology.“ In: Nichols, Bill (Hrsg.). *Movies and Methods: An Anthology*. (Berkeley u. a.: University of California Press, 1976). S. 119.

<sup>52</sup> Bertelsen, Martin. *Roadmovies und Western*. A. a. O. S. 14.

<sup>53</sup> Siehe Kuon, Peter. „Möglichkeiten und Grenzen einer strukturellen Gattungswissenschaft.“ A. a. O. S. 250.

<sup>54</sup> Siehe Bertelsen, Martin. *Roadmovies und Western*. A. a. O. S. 153.

<sup>55</sup> Siehe Bertelsen, Martin. *Roadmovies und Western*. A. a. O. S. 50f.

jedoch nicht zufrieden stellend, da er sich in seiner Arbeit ausschließlich auf kommerziell orientierte US-amerikanische Produktionen der späten 1970er und 1980er Jahre konzentriert, und hier besonders auf aktionsgeladene Roadmovies mit dem thematischen Schwerpunkt der Wettfahrt. Der Flexibilität und Offenheit des Genres, die sich in der Vielzahl unterschiedlichster als Roadmovies deklarerter Filme widerspiegeln, kann seine Analyse somit nicht gerecht werden.

Genres setzen sich aus Bündeln von jeweils für sie typischen Merkmalen zusammen.<sup>56</sup> Dies impliziert, dass die Klassifizierung von Filmen nicht anhand eines einzelnen Kriteriums, sondern unter Berücksichtigung vieler unterschiedlicher Kriterien stattfinden muss. Innerhalb dieser Merkmalsbündel lassen sich Kern- und Randbereiche ausmachen, wobei an den Rändern stärkere Veränderungen zu beobachten sind, die für verschwommene Grenzen zu anderen Genres sorgen.

Die Schwierigkeit liegt nun in der Benennung der Elemente, welche für das jeweilige Genre unerlässlich und welche hinreichend sind.<sup>57</sup> Jene Merkmale, die für das Genre notwendig sind, befinden sich demnach im Kernbereich des Merkmalsbündels. Dieser Bereich umfasst gemäß dem Filmwissenschaftler Knut Hickethier die Summe der „*genrespezifischen Invarianten*“<sup>58</sup> und wird daher von ihm als „Genrekern“ bezeichnet.

Der Genrekern setzt sich aus der Summe aller gleich bleibenden und somit determinierenden Elemente eines Genres zusammen. So ist beispielsweise kein Kriminalfilm ohne das Vorhandensein eines kriminellen Tatbestands denkbar. Verbrechen und Aufklärungsprozesse sind wesentliche Handlungsmerkmale, welche die Zuordnung eines Films zum Kriminalgenre erst ermöglichen. Allerdings können diese wesentlichen Elemente in vielfältigen Variationen vorliegen. So kann es sich zum Beispiel bei dem verübten Verbrechen um einen Mord, eine Entführung oder eine andere kriminelle Straftat handeln, und der Aufklärende kann ein Detektiv, Polizist oder ein Privatmann sein. Den Variationen des Schemas „Verbrechen und Aufklärung“ sind keine Grenzen gesetzt. Im Gegenteil: Durch Variationen beginnt ein Genre erst zu „leben“. Schema und Variation bilden in ihm eine unauflösbare Einheit.<sup>59</sup> Einander ähnelnde Variationen eines Genrekerns bilden wiederum so genannte Subgenres des Hauptgenres. Filme, die zu einem solchen Subgenre gehören, verfügen ebenfalls über einen gemeinsamen „Subgenre-Kern“, der auf dieser Stufe allerdings differenzierter ausfällt.

---

<sup>56</sup> Siehe Wenzel, Peter. „Gattungstheorie und Gattungspoetik.“ A. a. O. S. 209.

<sup>57</sup> Siehe Hickethier, Knut. „Genretheorie und Genreanalyse.“ A. a. O. S. 79.

<sup>58</sup> Hickethier, Knut. „Genretheorie und Genreanalyse.“ A. a. O. S. 80.

<sup>59</sup> Siehe Hickethier, Knut. „Genretheorie und Genreanalyse.“ A. a. O. S. 80.

Am Anfang eines jeden Genres, aber auch Subgenres, steht immer eine publikumswirksame und erfolgreiche Variante eines mehr oder weniger vertrauten Stoffes, d. h. ein einzelnes Werk, das als Inspirationsquelle für weitere Filme dient, die jedoch nicht als seine Kopien verstanden werden dürfen.<sup>60</sup> Das Genre selbst konstituiert sich im Anschluss aus dem vermehrten Auftreten von Filmen, die in ihren Motiven, Sujets und narrativen Strukturen Ähnlichkeiten aufweisen. Diese Filmgruppe entwickelt sich schließlich zu einem „*sich selbst stabilisierenden System* [...], *das sowohl auf Seiten der Produktion als auch auf Seiten der Rezeption besteht*“<sup>61</sup>. Wichtig ist, das Genre nicht als eine Schablone zu verstehen, die in Form eines Werkes vorliegt, nach dessen Vorbild alle folgenden produziert werden. Es ist vielmehr eine Art Muster, das ständig variiert wird, in seinen Grundstrukturen jedoch konstant bleibt.

Beim Roadmovie handelt es sich um ein Genre, das sich je nach subjektivem Ermessen in eine große Zahl von Subgenres unterteilen lässt. So findet sich zum Beispiel bei Heinzlmeier eine stark differenzierte Unterteilung in „*Aussteiger-Filme, Streetfighter-Filme, Motorrad-Filme, Trucker-Filme, Rennsport-Filme, Flucht-Filme, Straßenschlacht-Filme* [...]“<sup>62</sup>. Eine Antwort auf die Frage, welche unerlässlichen Kernelemente diese Subgenres des Roadmovies miteinander verbinden, gibt Heinzlmeier jedoch leider nicht.

Auch Berndt Schulz, Heinzlmeiers Mitautor bei *Action-Kino der Maschinen und Motoren – Road Movies*, liefert in seinem 2001 erschienenen *Lexikon der Road Movies* keine überzeugende Beschreibung eines Roadmovie-Genrekerns. Das motorisierte Vehikel, ob nun Automobil, Motorrad oder Truck, sowie die Straße bzw. der Highway sind seiner Meinung nach die essenziellen Elemente des Genres.<sup>63</sup> Er vollzieht jedoch keine Distanzierung dieser Elemente von weniger bedeutungsgeladenem filmischen Zubehör und Beiwerk. Stattdessen begreift er Requisiten, die in vielen Filmen auftreten, fälschlicherweise als essenzielle Elemente des Roadmovies. Seine Sammlung von Vertretern des Genres erscheint daher eher willkürlich. Beispielsweise zählt er die Filme *Rebel without a cause* (1955) von Nicolas Ray und George Lucas' *American Graffiti* (1973) zum Genre, weil in ihnen das Cruisen im opulenten Straßenkreuzer durch Kleinstädte sowie jugendliches Kräfteressen in nächtlichen Straßenrennen zentrale Rollen spielen.

---

<sup>60</sup> Siehe Schweinitz, Jörg. „Genre‘ und lebendiges Genrebewusstsein.“ A. a. O. S. 108.

<sup>61</sup> Hickethier, Knut. „Genretheorie und Genreanalyse.“ A. a. O. S. 67.

<sup>62</sup> Heinzlmeier, Adolf, Jürgen Menningen und Berndt Schulz. *Action-Kino der Maschinen und Motoren – Road Movies*. A. a. O., ohne Seitenzählung.

<sup>63</sup> Siehe Schulz, Berndt. *Lexikon der Road Movies*. (Berlin: Schwarzkopf & Schwarzkopf, 2001). S. 5.

Seine subjektive Lesart dieser Filme, aber vor allem seine nicht fundierte Methodik der Klassifizierung muss kritisiert werden, denn nicht jeder Film, in dem Automobile und Asphalt vorkommen, darf als Roadmovie begriffen werden. Schulzens Genrebezeichnung ist zu unscharf und zieht daher eine nicht akzeptable Willkür bei der Zuordnung von Filmen zum Genre nach sich. Die beiden erwähnten Filme können aufgrund der gemeinsamen Thematik des Straßenrennens vielleicht noch in Bezug zu Filmen wie *Vanishing Point* (1971) gesetzt werden, die Relation zum angeblichen Roadmovie par excellence *Easy Rider* (1969)<sup>64</sup> ist jedoch bei aller Flexibilität der Genrestruktur, die eben durch die große Anzahl an Subgenres verdeutlicht wird, nicht mehr herstellbar. Das in Dennis Hoppers Roadmovie so bedeutsame Element der Reise fehlt ihnen gänzlich.

Wie bereits erwähnt, lassen sich anhand der Variationen der Kernelemente eines Genres weitere Filmgruppierungen erstellen. Dieses Modell der Unterteilung in Subgenres erweist sich als sinnvoll. Allzu häufig wird eben diese hohe Anzahl an Roadmovie-Subgenres jedoch nicht genügend berücksichtigt und mündet in zu differenzierte und rigide Definitionen des Oberbegriffs, wie etwa bei Annette Deeken<sup>65</sup>, die die Struktur des Subgenres „Flucht-und-Verfolgungs-Roadmovie“ fälschlicherweise mit der des Genres im Allgemeinen gleichsetzt. Demnach dürften in Ermangelung des Flucht-Aspektes Filme wie Jerry Schatzbergs *Scarecrow* (1973) oder Hal Ashbys *The Last Detail* (1973) entgegen der vorherrschenden Meinung nicht als Roadmovies deklariert werden.

Zu wenig Aufmerksamkeit wird ebenfalls der Tatsache geschenkt, dass Subgenres in sich selbst Variationen bergen. Variationen sind bedingt durch filmexterne – historische, gesellschaftliche, kulturelle, rezeptionelle – und filminterne – die Medienindustrie und Produktion betreffende – Faktoren.<sup>66</sup> Der Großteil filmwissenschaftlicher Untersuchungen des Roadmovies stellt ausschließlich nordamerikanische Produktionen in das Zentrum seines Interesses und wertet deren inhaltliche Struktur und Ästhetik als verbindlich für das gesamte Genre, ohne zu berücksichtigen, dass es sich hierbei lediglich um nationale Varianten des Genres handelt – auch wenn diese in der Mehrzahl sind bzw. den weltweiten Filmmarkt dominieren.

Martin Bertelsen und Amelie Soyka konzentrieren sich in ihren Arbeiten ausschließlich auf nordamerikanische Roadmovies und analysieren diese aus einer

---

<sup>64</sup> Siehe Fluck, Winfried. „Die ‚New Hollywood‘-Produktion: Authentischere und kritischere Versionen Amerikas?“ In: Nierlich, Edmund (Hrsg.). *Fremdsprachliche Literaturwissenschaft und Massenmedien*. (Meisenheim: Verlag A. Hain, 1978). S. 112.

<sup>65</sup> Siehe auch in Kapitel 1.2 dieser Arbeit.

<sup>66</sup> Siehe Hickethier, Knut. „Genretheorie und Genreanalyse.“ A. a. O. S. 69.

ausschließlich auf die USA bezogenen Perspektive. Beide verstehen das Genre als originär und spezifisch US-amerikanisch und ohne Bezugnahme auf die Geschichte und Kultur der Vereinigten Staaten nicht verständlich.<sup>67</sup> Diese Meinung prägt bis heute die Mehrzahl der filmwissenschaftlichen Literatur zum Roadmovie. Shari Roberts, die zu jenen zählt, die das Genre in enger Verbindung zum Western sehen, schreibt hierzu:

*„The road movie’s linear structure and the metaphorical road’s connotations of individualism, aggression, independence, and control, combine the Western’s ideal conceptions of the American and the masculine.“<sup>68</sup>*

Eben diese These, dass das Genre durch unverkennbar nordamerikanische Tendenzen und Ideale geprägt ist, gilt es zu widerlegen. Um der Flexibilität und Offenheit des Genres gerecht zu werden, dürfen nordamerikanische Roadmovies lediglich als Varianten eines kulturell übergreifenden Genres betrachtet werden, das überall auf der Welt den gleichen Genrekern aufweist und dessen Bezugsquellen keineswegs ausschließlich in der nordamerikanischen Kultur zu finden sind.

Die Schwierigkeit der Definition eines Genrekerns für das Roadmovie, „*der für alle Filme des Genres zutrifft*“<sup>69</sup>, ist offensichtlich. Anspruch dieser Arbeit ist es, eine Genreanalyse in Form einer Aufstellung von spezifischen Invarianten vorzunehmen, welche in bisherigen zum Roadmovie-Genre gezählten Filmen vorkommen und somit gemäß Knut Hickethier seinen Kernbereich formen. Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, dass Genres keine klar und deutlich voneinander abgrenzbaren Systeme sind, die aus einer bestimmten Anzahl von festgelegten, statischen Elementen bestehen. Stattdessen stellen sie „*spezifische Variationen des Zusammenspiels von Codes, Diskursstrukturen und Motiven*“<sup>70</sup> dar.

Daher empfiehlt es sich, die Elemente des Genrekerns so behutsam wie möglich konturieren und so offen zu formulieren, dass sie Variationen gerecht werden, aber auch differenziert genug sind, um die Eigenständigkeit des Roadmovies als Filmgenre zu verdeutlichen. Dabei ist sich immer wieder zu vergegenwärtigen, dass es sich bei den einzelnen Genres keineswegs um klar voneinander abgegrenzte filmkulturelle Felder handelt, sondern dass es zwischen ihnen durchaus häufig zu Überschneidungen und Verschiebungen kommt.<sup>71</sup> Um jedoch beschreiben zu können, was ein Genre in

---

<sup>67</sup> Siehe Soyka, Amelie. *Raum und Geschlecht. Frauen im Road Movie der 90er Jahre*. A. a. O. S. 85;

Bertelsen, Martin. *Roadmovies und Western*. A. a. O. S. 9.

<sup>68</sup> Roberts, Shari. „Western meets Eastwood. Genre and Gender on the road.“ In: Cohan, Steven und Ina Rae Hark (Hrsg.). *The Road Movie Book*. (London, New York: Routledge, 1997). S. 61.

<sup>69</sup> Hickethier, Knut. „Genretheorie und Genreanalyse.“ A. a. O. S. 79.

<sup>70</sup> Hickethier, Knut. „Genretheorie und Genreanalyse.“ A. a. O. S. 80.

Siehe dazu auch: Gledhill, Christine. „Genre.“ In: Cook, Pam (Hrsg.). *The Cinema Book*. (London: British Film Institute, 1992). S. 64.

<sup>71</sup> Siehe Schweinitz, Jörg. „Genre‘ und lebendiges Genrebewusstsein.“ A. a. O. S. 109.

seinem Innersten spezifiziert, empfiehlt sich die Methode des behutsamen Herausfilterns jener wenigen, in den bisherigen Genrepräsentanten gemeinsam auftretenden und miteinander übereinstimmenden Attribute, die im stets dynamischen Veränderungen unterliegenden Merkmalsbündel enthalten sind.

## 2 Die Genrekernelemente des Roadmovies – Bedeutung, Funktion, Wirkung und Herkunft

Einer Antwort auf die Frage nach den genrespezifischen Kernelementen des Roadmovies kann sich effizient durch einen induktiven Ansatz angenähert werden. Beim Vergleich einer charakteristischen Auswahl unterschiedlichster Filme, die dem Genre Roadmovie im Allgemeinen zugerechnet werden, ergibt sich eine Schnittmenge an gemeinsamen Elementen, die für diesen Spielfilmtyp folglich unerlässlich und konstitutiv sein müssen.

Beispielhaft bilden eine solche Auswahl die folgenden Roadmovies: *Easy Rider* (1969) von Dennis Hopper, *Vanishing Point* (1971) von Richard C. Sarafian, *Badlands* (1973) von Terrence Malick, *Harry and Tonto* (1974) von Paul Mazursky, *Im Lauf der Zeit* (1976) von Wim Wenders, Sam Peckinpahs *Convoy* (1978), Aki Kaurismäkis *Ariel* (1988), *Thelma and Louise* (1991) von Ridley Scott, Fridrik Thór Fridrikssons *Börn náttúrunnar* (1991, Titel in Deutschland: *Children of nature*), David Lynchs *The Straight Story* (1999) und *Little Miss Sunshine* (2006) von Jonathan Dayton und Valerie Faris. Hierbei handelt es sich um Filme, die, oberflächlich betrachtet, inhaltlich zunächst nichts miteinander verbindet. Ihre Handlungsinhalte reichen vom Kampf eines Truckfahrers gegen Korruption und Kapitalismus, der Fahrt eines Rentners und seiner Katze durch den Mittleren Westen über die Verwandlung zweier Hausfrauen in Outlaws bis hin zur Selbstfindung einer skurrilen Familie auf ihrer Fahrt zu einem Schönheitswettbewerb.

Bei einigen von ihnen handelt es sich um mehr oder weniger kommerzielle Hollywood-Produktionen, bei anderen um individuelle Werke europäischer Autorenfilmer. Dennoch werden alle diese Spielfilme in den meisten Filmlexika als Roadmovies deklariert. Folglich bilden ihre Gemeinsamkeiten in Thematik, Narrativik und Motivik auf abstrakter Ebene den Kern des Genres.

Nach eingehenden Untersuchungen und anschließenden Vergleichen zwischen den genannten Filmen, auf die in dieser Arbeit zum Teil detailliert eingegangen wird, lassen sich folgende Parallelen und Ähnlichkeitsanhäufungen identifizieren:

- die Fahrt bzw. der Zustand des Unterwegsseins als Ausnahmesituation,
- die Polarität von Räumen und deren gesellschaftliche Konnotation,
- der Einsatz von selbstbeweglichen Bewegungsmedien und eine damit verbundene moderne Form des Umwelterlebens sowie

- eine spezielle Figurenkonstellation und -entwicklung, die durch die vorherigen Elemente geprägt sind.

Dies sind die Bestandteile, die den Genrekern des Roadmovies bilden und die im Folgenden detaillierten Analysen bezüglich ihrer Bedeutung, Herkunft, Funktion und Wirkung für das Genre unterzogen werden.

## 2.1 Das Unterwegssein als ein Element des Genrekerns

Als ein bedeutsames Grundmerkmal des Roadmovies ist zunächst die Reise bzw. das Unterwegssein der Protagonisten zu nennen. Hierbei gilt es zu beachten, dass nicht jeder Film, der Reisen in motorisierten Vehikeln zeigt, auch gleichzeitig ein Vertreter des Genres ist. Der Reise kommt im Roadmovie eine besondere Bedeutung zu. Sie ist nicht einfach nur ein Bindeglied zwischen Handlungen an unterschiedlichen Orten<sup>72</sup>, sondern sie stellt selbst die zentrale Handlung dar. Im Roadmovie steht der Zustand des Unterwegsseins im Mittelpunkt. Die Gründe für die Abreise und anvisierte Ziele sind peripherer Natur. Das heißt, sie rücken mit Fortgang der Handlung für die reisenden Protagonisten immer mehr in den Hintergrund. In den Vordergrund treten stattdessen kurze Begebenheiten, die sich an verschiedenen Stationen der Reise ereignen und diese in ihrem Verlauf beeinflussen.

Im Roadmovie wird der geschlossene Aufbau klassischer Hollywood-Plots zugunsten einer episodischen narrativen Struktur mit offenem Ende aufgegeben. Die Fahrt der vom Schicksal umher getriebenen Figuren, der ständige Wechsel von Schauplätzen und die damit verbundene Begegnung mit Personen unterschiedlichster Dispositionen, die episodenhafte Erzählform sowie die bisweilen auftretende – oft humorvoll verpackte – Sozialkritik sind zudem Elemente, die auf ein Verwandtschaftsverhältnis dieses Genres mit dem pikaresken Roman hindeuten.<sup>73</sup>

Beispielsweise planen die Protagonistinnen in Ridley Scotts Roadmovie *Thelma and Louise* (1991) zu Filmbeginn nur einen harmlosen Wochenendtrip in die Berge. Während einer Rast in einer Gaststätte wird eine der Protagonistinnen von einem aufdringlichen Verehrer vergewaltigt, den ihre Gefährtin kurz darauf in Notwehr erschießt. Die Tat gibt der Fahrt eine neue, nicht intendierte Wendung. Sie mutiert zur Flucht vor der Polizei mit dem geplanten Ziel Mexiko. Doch mit fortschreitender Handlung wird das Erreichen dieses Ziels immer unwichtiger. Die Fahrt, obwohl es sich bei ihr um eine Flucht handelt, wird für die beiden Frauen zunehmend zum Selbstzweck.

<sup>72</sup> Siehe Soyka, Amelie. *Raum und Geschlecht. Frauen im Road Movie der 90er Jahre*. A. a. O. S. 8.

<sup>73</sup> Siehe Laderman, David. *Driving Visions*. A. a. O. S. 17.



### 2.1.1 Typisierung und Bedeutung des Unterwegsseins

Roadmovies thematisieren drei Arten des Unterwegsseins: die Reise als Flucht, Suche oder Daseinsform bzw. Lebenszustand. Dabei stellt die Reise als Flucht die populärste Thematik des Roadmovies dar und formt das Subgenre des Flucht-Roadmovies, auch *Outlaw-Roadmovie* genannt. Bekannte Vertreter dieser Genrevariante sind unter anderem *Bonnie and Clyde* (1967) von Arthur Penn, *Badlands* (1973) von Terrence Malick sowie Katja von Garniers *Bandits* (1997). David Laderman beschreibt sie folgendermaßen: „*Outlaw road movies emphasize a [...] desperate, fugitive flight from the scene of a crime or the pursuit of the law.*“<sup>74</sup> In diesem Subgenre werden die Protagonisten durch den Verstoß gegen gesellschaftlich-verbindliche Regeln und Normen zu Gejagten des Gesetzes und zu Ausgestoßenen der Gesellschaft – eben zu „Outlaws“. Ihre kriminellen Taten und anarchistische Rebellion zielen jedoch nicht darauf ab, anderen Menschen vorsätzlich Schaden zuzufügen, sondern dienen einzig und allein dem kompromisslosen Selbsterhaltungstrieb in ihrer Existenz als autonome und freie Individuen.

Die Figur des Outlaws verkörpert nicht selten die „edlen“ Werte, die in der gegenwärtigen korrupten, dekadenten und bigotten Gesellschaft abhanden gekommen sind. Sie bekämpft diese mit deren eigenen Mitteln, allerdings offen zur Schau gestellt. Dies garantiert ihr die Sympathie seitens des Publikums, was wiederum Identifikationspotenzial stiftet. Für den Outlaw gibt es keine Alternative zur ständigen Mobilität, außer der Utopie des Gelingens der Flucht an einen weniger zivilisationsgeschädigten, naturdominierten Ort außerhalb der eigenen Gesellschaft. Meist wird dieser symbolhaft durch ein exotisches Land verkörpert<sup>75</sup>, wie etwa Mexiko in *Thelma and Louise* (1991) oder Südamerika im Film *Bandits* (1997). Ein längerer Stillstand vor der Ankunft an diesem paradiesischen und ebenfalls utopischen Ort würde Bestrafung und damit einhergehenden Freiheitsverlust provozieren. Nur die Mobilität garantiert dem Outlaw sein „Überleben“<sup>76</sup>, d. h. seine physische und psychische Freiheit. Das typische Outlaw-Roadmovie schildert die stetige Eskalation der Konfrontationen zwischen Gesellschaftsabtrünnigen und Gesetzeshütern bis hin zu einem in der Regel melodramatischen Ende. Gesetz, Ideologie und Ordnung der herrschenden Gesellschaft können erst durch den Tod der „störenden“ Subjekte wiederhergestellt werden: „[...] *the only possible solution, the only way the narrative can engineer closure, is by annihilating the protagonist.*“<sup>77</sup> Der Tod der Protagonisten

<sup>74</sup> Laderman, David. *Driving Visions*. A. a. O. S. 20.

<sup>75</sup> Siehe Laderman, David. *Driving Visions*. A. a. O. S. 21–22.

<sup>76</sup> Siehe Soyka, Amelie. *Raum und Geschlecht. Frauen im Road Movie der 90er Jahre*. A. a. O. S. 39.

<sup>77</sup> Morisson, Susan. „The (Ideo)logical Consequences of Gender on Genre.“ In: *CineAction!* 13/14. 1988. S. 44.

kann als Strafe interpretiert werden, zeigt dem Zuschauer zugleich aber auch die Unmöglichkeit des Entkommens aus oder des endgültigen Distanzierens von den dominierenden gesellschaftlichen Strukturen<sup>78</sup>.

Manchmal entscheiden sich die Protagonisten auch bewusst für den Tod, wie zum Beispiel in *Thelma and Louise* (1991), was zu ihrer Heroisierung führt. Aufgrund ihrer psychischen Entwicklung während der Reise und der daraus entspringenden Kompromisslosigkeit wissen die Figuren, dass ihnen der Rückweg in ihr altes Leben verstellt ist. Sie entscheiden sich daher für die „absolute“ Freiheit, die sie im Auslöschen ihrer selbst sehen.

Im Gegensatz zu Flucht-Roadmovies, in denen die Helden aus unterschiedlichsten Gründen zu einer Fahrt aufbrechen, thematisieren andere Roadmovies sie als Existenzgrundlage ihrer Figuren. Das Unterwegssein wird hier weniger als temporärer Zustand dargestellt, sondern ist Daseinsform, auch Lebenskonzept, der Protagonisten, die wie Nomaden durch das Land ziehen. Ihre ständige Mobilität und Nichtsesshaftigkeit basieren entweder auf beruflichen Umständen, zum Beispiel im Trucker-Roadmovie, oder sind auf ethnische und soziale Faktoren zurückzuführen. Als Beispiele können folgende Filme genannt werden: *Convoy* (1978) von Sam Peckinpah, Agnès Vardas *Sans toi ni loi* (1985) und *Gadjo dilo* (1997) von Tony Gatlif. Ihre Protagonisten sind Lastwagenfahrer, Vagabunden und Zigeuner, und demnach Menschen, deren Mobilität nur bedingt erzwungen ist. Trotzdem sind diese Filme geprägt durch den gleichen Leitgedanken: die Abwesenheit von Heimat, im Sinne eines Ortes der psychischen, ideologischen und emotionalen Zugehörigkeit. Robin Wood bemerkt hierzu: „*Home [...] is of course to be understood not merely as a physical location but as both a state of mind and an ideological construct [...]*.“<sup>79</sup> Die Figuren fühlen sich der Straße zugehörig, die für sie zur Heimat geworden ist: „[...] *the road is home*.“<sup>80</sup> Physische Stabilität und Sicherheit finden sie in ihrem mobilen Zuhause, dem Fahrzeug. Sei es nun eine Hybridkonstruktion aus Rasenmäher und Wohnanhänger, als symbolische Vereinigung von Straße und Heim, in David Lynchs *The Straight Story* (1999) oder ein US-amerikanischer 40-Tonnen-Truck im Film *High Ballin'* (1978) von Peter Carter. Ihre ideologische und emotionale Heimat gilt es entweder zu verteidigen, wie es die modernen „*Cowboys der Straße*“<sup>81</sup> im Trucker-Roadmovie im Freiheitskampf gegen Syndikatsbildung und Korruption tun, oder, wie

---

<sup>78</sup> Siehe Fluck, Winfried. „Die ‚New Hollywood‘-Produktion: Authentischere und kritischere Versionen Amerikas?“ A. a. O. S. 110.

<sup>79</sup> Wood, Robin. *Hollywood from Vietnam to Reagan*. (New York: Columbia University Press, 1986). S. 126.

<sup>80</sup> Laderman, David. *Driving Visions*. A. a. O. S. 250.

<sup>81</sup> Schulz, Berndt. *Lexikon der Road Movies*. A. a. O. S. 396.

die Protagonistin Mona in *Sans toi ni loi* (1985), sie zu suchen, auch wenn dies mit einem Scheitern verbunden ist.

Die Filme *Easy Rider* (1969) von Dennis Hopper, *Five Easy Pieces* (1970) von Bob Rafelson und Jerry Schatzbergs *Scarecrow* (1973) sind allesamt Vertreter des so genannten *Quest-Roadmovies*. In ihnen wird die Fahrt initiiert und vorangetrieben durch die Suche nach etwas. Während sich die beiden „Easy Riders“ Wyatt und Billy auf die „Suche nach Amerika“<sup>82</sup> machen, halten die von Gene Hackman und Al Pacino verkörperten Figuren in *Scarecrow* (1973) Ausschau nach der Realisation ihrer Träume, während in *Five Easy Pieces* (1970) ein Mann auf die Suche nach sich selbst geht. Oft handelt es sich bei den Reisen um für die Protagonisten zunächst gewöhnliche Fahrten, die sich erst in ihrem Verlauf als Suche nach etwas, im Leben der Reisenden fehlenden, entpuppen. Vordergründig erscheint beispielsweise Wyatts und Billys Reise nur als ein Trip zum Karneval nach New Orleans.

Der Mangel an etwas und die bewusste oder auch unbewusste Sehnsucht, diesen auf der und durch die Reise zu beheben, können als Katalysatoren der Fahrt betrachtet werden. Der Thematik der Suche kommt im Roadmovie in der Regel eine existenzielle Bedeutung zu. Die Figuren, häufig soziale Außenseiter oder Aussteiger, sind unzufrieden mit der ihnen zugewiesenen gesellschaftlichen Rolle und kommen auf der Fahrt durch neue Erkenntnisse und Erfahrungen der eigenen Identität und dem Gefühl der persönlichen Selbstverwirklichung immer näher. Bisweilen scheitern sie auch, wie die *Easy-Rider*-Protagonisten, die am Ende des Films von Rednecks brutal erschossen werden.

Meist ist die Reise im Roadmovie inhaltlich mit einer Entwurzelung der Protagonisten aus ihrem Umfeld verbunden<sup>83</sup>, sei es durch eine kriminelle Tat, einen Schicksalsschlag oder andere soziale Ausgrenzungsfaktoren. Ungeachtet der Subgenres lässt sich feststellen, dass der Großteil der bis dato produzierten Roadmovies mit dem Moment der metaphorischen Suche behaftet ist.<sup>84</sup> Fast jeder dieser Reisen ist die Suche nach einer ideologischen, psychologischen oder sozialen Heimat inhärent. Wobei der Begriff Heimat hier einen Ort impliziert, der mit den subjektiven Gefühlen Zugehörigkeit, Geborgenheit, Verbundenheit und Frieden konnotiert ist. Werner Schneider schreibt: „Jede Reise besteht aus einer unentwirrbaren Mischung von Flucht und Sehnsucht nach einem Ort, an dem die

---

<sup>82</sup> Hehr, Renate. *New Hollywood*. A. a. O. S. 44.

<sup>83</sup> Siehe Hehr, Renate. *New Hollywood*. A. a. O. S. 44.

<sup>84</sup> Siehe Soyka, Amelie. *Raum und Geschlecht. Frauen im Road Movie der 60er Jahre*. A. a. O. S. 9.

befreiten Bedürfnisse verwirklicht werden können.“<sup>85</sup> Heimat ist in diesem Sinne ein Raum, in dem das Ausleben von Individualität unbeschränkt möglich ist. Zudem ist sie ein Ort, an dem das Individuum sich über seine eigene Identität im Klaren ist.

Die Sehnsucht nach Heimat ist für die Roadmovie-Protagonisten verbunden mit dem Gefühl der Ortsfremdheit, des „Nichtdazugehörens“ in Bezug auf den bisherigen oder derzeitigen Lebensort. Dieses Gefühl kann das Resultat des Infragestellens des eigenen Lebens und der eigenen Gewohnheiten sein. Werner Schneider bemerkt:

*„Indem zur Frage wird, was fraglos gelebt sein will, kommt eine Distanz auf, welche bisherige Ortsnähe zur Ferne werden lässt. [...] Die Wurzel dieser Fremdwerdung liegt in der Skepsis gegenüber sich selbst und den Orten mit ihren Geborgenheitsgefühlen und Identitätsversprechen, die alle Abweichungen vom Gängigen unter das Diktat der Integration zwingen wollen.“<sup>86</sup>*

Diesen Prozess des Infragestellens durchläuft beispielsweise die Figur Thelma im Roadmovie *Thelma and Louise* (1991), die auf der Reise schrittweise realisiert, dass es sich bei ihrem Zuhause und ihrer Ehe keineswegs um eine Heimat handelt, sondern um eine Art Gefängnis, in dem die eigenen Bedürfnisse und Wünsche vom Ehemann unterdrückt werden.

Im typischen *Outlaw*-Roadmovie bilden die gesellschaftlichen Strukturen rund um die Protagonisten einen für sie unerträglichen Zustand, aus dem sie mittels krimineller Aktionen auszubrechen versuchen. So etwa im Film *Badlands* (1973), wo sich ein Müllerarbeiter ein freies Leben mit seiner Freundin erhofft, nachdem er deren Vater erschossen hat. Der Mord entfremdet die beiden ihrer bisherigen Umwelt, grenzt sie aus und zwingt sie zur Flucht. Im *Quest*-Roadmovie *Harry and Tonto* (1974) bedingen der Tod seiner Frau und besonders der Verlust seiner Wohnung das Gefühl der Ortsfremdheit beim pensionierten Lehrer Harry. Im Haus seines Sohnes fühlt er sich als ungebetener Gast. Auf der Suche nach einer neuen Heimat macht er sich auf den Weg nach Kalifornien. In Trucker-Roadmovies wie *Convoy* (1978) fühlt der Trucker sich seiner Umwelt aufgrund äußerer Einflüsse entfremdet. Syndikate, Kapitalisten und korrupte Polizisten bevölkern und zerstören seine ideologische Heimat, „den alten Traum von der Freiheit auf Rädern“<sup>87</sup>, die es gilt, zurückzuerobern.

Die Reise stellt sich in den meisten Roadmovies als Aufbruchsituation dar. Der Alltagskreislauf des Protagonisten wird durch ein Ereignis aufgesprengt. Die an dieses Ereignis angeschlossene Fahrt wird zum Ausbruch aus den gewohnten

---

<sup>85</sup> Schneider, Werner. „Ortsfremd – Reflexionen auf der Reise in Theologie und Film.“ In: Karpf, Ernst (Hrsg.). *Auf der Suche nach Bildern. Zum Motiv der Reise im Film*. (Frankfurt a. M.: Gemeinschaftswerk d. Evang. Publizistik, 1991). S. 56.

<sup>86</sup> Schneider, Werner. „Ortsfremd – Reflexionen auf der Reise in Theologie und Film.“ A. a. O. S. 60.

<sup>87</sup> Schulz, Berndt. *Lexikon der Road Movies*. A. a. O. S. 85.

Lebensstrukturen. Gleichzeitig kann die Reise hier als unbestimmter Zwischenzustand charakterisiert werden, als „Niemandland des Unterwegsseins“<sup>88</sup>. Ein Zustand anfänglicher Heimatlosigkeit zwischen Gewohntem und Ungewissem, geprägt von der Sehnsucht nach etwas, an dem es den Protagonisten im Gewohnten mangelt und dessen Erfüllung sie sich im Ungewissen versprechen. Gleichzeitig wird die Fahrt zu einem Ort der Transformation, wie Gert Mattenklott feststellt: „Die Logik des Zwischenraums unterbricht das Gewohnte mit einem gegenrhythmischen Impuls, der die vertrauten Beziehungen verwandelt.“<sup>89</sup> Der Reisende befindet sich in einer Ausnahmesituation von beschränkter Dauer, während der es zur Überschreitung von Grenzen kommt.

Für den Schriftsteller Hans Magnus Enzensberger ist der ursprüngliche Reisewunsch der Wunsch nach Entgrenzung, den er als einen anarchischen Freiheitsimpuls deutet, der bis ins Industriezeitalter überlebt hat.<sup>90</sup> Sind diese Grenzen, die in ihrer Beschaffenheit nicht ausschließlich physisch verstanden werden dürfen, einmal überschritten, ist für die Roadmovie-Protagonisten keine Rückkehr mehr möglich. Meist ist diese aber auch nicht mehr gewollt. So können beispielsweise Bonnie und Clyde im gleichnamigen Film von Arthur Penn von dem Moment an, in dem sie mit den herrschenden Normen und Gesetzen brechen – also zu Outlaws werden –, nicht mehr in das Leben Recht schaffender Bürger zurückkehren.

### 2.1.2 Überschreitung von Normalitätsgrenzen

Roadmovie-Helden überschreiten auf ihren Fahrten nicht nur physische, sondern vielmehr psychische und normative Grenzen. Es findet der Prozess einer Abnormität des Subjekts gegenüber seinem Umfeld, eventuell auch sich selbst, statt. Nach Ellen Risholms Auffassung handelt es sich bei Roadmovies um „Abenteuer der Denormalisierung [...], in denen es um die Markierung und Überschreitung von Normalitätsgrenzen geht.“<sup>91</sup>

Es stellt sich nun zwangsläufig die Frage, wie Normalität in diesem Kontext zu verstehen ist. Der Begriff Normalität muss hier im Sinne der lebensweltphänomenologischen Soziologie verstanden werden und ist „wie jede Form

---

<sup>88</sup> Mattenklott, Gert. „Wegezeichen für eine Philosophie des Reisens.“ In: Karpf, Ernst (Hrsg.). *Auf der Suche nach Bildern. Zum Motiv der Reise im Film*. (Frankfurt a. M.: Gemeinschaftswerk d. Evang. Publizistik, 1991). S. 42.

<sup>89</sup> Mattenklott, Gert. „Wegezeichen für eine Philosophie des Reisens.“ A. a. O. S. 43.

<sup>90</sup> Siehe Enzensberger, Hans Magnus. „Eine Theorie des Tourismus.“ In: Enzensberger, Hans Magnus (Hrsg.). *Einzelheiten I. Bewußtseins-Industrie*. (Frankfurt am Main: Suhrkamp, 1969). S. 179ff.

<sup>91</sup> Risholm, Ellen. „(Nicht) normale Fahrten US-amerikanischer und deutscher Road Movies.“ In: Gerhard, Ute und Walter Grünzweig u. a. (Hrsg.). *(Nicht) normale Fahrten: Faszinationen eines modernen Narrationstyps*. (Heidelberg: Synchron, 2003). S. 110.

von Sinnkonstitution und Handeln ein Produkt der Intersubjektivität“<sup>92</sup>. Sie stellt „eine fundamentale [...] Erfahrungs-, Wissens- und auch Organisationsform des alltäglichen Milieus“<sup>93</sup> dar, beschreibt das Typisierte, Alltägliche, Übliche und das Durchschnittliche. Die Norm kann sowohl im Sinne einer verbindlich angesehenen Regel der Gesellschaft begriffen werden, umfasst aber auch die gesellschaftlich geprägten, gewohnten Lebensstrukturen und -rhythmen einzelner Personen.

Der alltäglichen Fahrt stellt Jürgen Link den Begriff „Nicht normale Fahrt“ gegenüber. Hierbei handelt es sich um eine Fahrt, die in der Normalität beginnt und sich dann durch nicht vorhersehbare oder nicht zu erwartende Ereignisse vom Alltäglichen entfernt.<sup>94</sup> Zugleich stellt sie einen in Literatur und Film äußerst populären Narrationstypen dar. Link schreibt über sie:

*„Die (nicht) normalen Fahrten erzählen [...] Prozesse der Denormalisierung, der Abweichung von der Normalität in Richtung der Normalitätsgrenzen, sie erzählen die Abenteuer der Annäherung an und der Überschreitung solcher Grenzen. Dabei besteht eine strukturelle und auch narrative Analogie zwischen dem ‚dropping‘-Prozess eines Kugelchens im Galtonsieb und der kontingenten Kurve des Subjekts einer nicht normalen Fahrt.“<sup>95</sup>*

Diese Bezugnahme auf das „Galton-Brett“ ist folgendermaßen zu verstehen: Bei diesem Gerät handelt es sich um ein vom englischen Wissenschaftler Sir Francis Galton (1822–1911) entwickeltes mechanisches Modell zur Demonstration und Veranschaulichung der Binominalverteilung.<sup>96</sup> Es besteht aus einer regelmäßigen Anordnung von Hindernissen, an denen eine von oben eingeworfene Kugel jeweils nach links oder rechts abprallen kann. Nach dem Passieren der Hindernisse werden die Kugeln in Fächern aufgefangen, um dort gezählt zu werden. Bei einem symmetrischen Aufbau des Bretts ist zu beobachten, dass die Mehrzahl der Kugeln sich im mittleren Fach sammelt und deren Anzahl in den äußeren Fächern kontinuierlich abnimmt.

Jürgen Link interessiert sich für eben diese Verteilung der Kugeln. Er setzt jede von ihnen mit einem Subjekt innerhalb der modernen Gesellschaft gleich, das losgelöst von den anderen seinen individuellen Weg einschlägt. Den Aufprall auf ein Hindernis und die daraus resultierende Richtungsänderung deutet er als „so etwas wie das

---

<sup>92</sup> Soeffner, Hans-Georg. *Auslegung des Alltags. Der Alltag der Auslegung*. (Frankfurt a. M.: Suhrkamp, 1989). S. 16.

<sup>93</sup> Soeffner, Hans-Georg. *Auslegung des Alltags. Der Alltag der Auslegung*. A. a. O. S. 16.

<sup>94</sup> Siehe Link, Jürgen. „(Nicht) normale Lebensläufe, (nicht) normale Fahrten: Das Beispiel des experimentellen Romans von Sybille Berg.“ In: Gerhard, Ute und Walter Grünzweig u. a. (Hrsg.). *(Nicht) normale Fahrten: Faszinationen eines modernen Narrationstyps*. (Heidelberg: Synchron, 2003). S. 22.

<sup>95</sup> Link, Jürgen. „(Nicht) normale Lebensläufe, (nicht) normale Fahrten: Das Beispiel des experimentellen Romans von Sybille Berg.“ A. a. O. S. 23f.

<sup>96</sup> Siehe *Meyers Lexikon online*. (2008). Binomialverteilung (Stochastik). Onlineversion unter: <http://lexikon.meyers.de/beosearch/permlink.action?pageId=18637796&version=8> (Stand: 04.12.2008).

*Schicksal eines Subjektes*<sup>97</sup>. Obwohl der Weg eines jeden Subjekts individuell verläuft, führt er in der Mehrzahl der Fälle jedoch zum gleichen Ziel, nämlich in eines der mittleren Fächer. Demzufolge entspricht er der Norm. Der Fall einer Kugel in eines der äußeren Fächer tritt vergleichsweise selten auf und ist daher als „abnorm“ einzustufen.

*„Nimmt man [...] den Gegensatz zwischen dem ‚normal range‘ in der Mitte (dem Durchschnitt) und um die Mitte einerseits und den extremen Randpositionen mit ihren Konnotaten von Anormalität andererseits hinzu, so kann der Weg eines Kugelchens als Abenteuer der Annäherung eines Subjekts an oder seiner Entfernung von der Normalitätsgrenze, im Einzelfall sogar ihre Überschreitung imaginiert werden. Statistisch entspricht der Randlage eine geringe Wahrscheinlichkeit – aus der Subjektperspektive handelt es sich um das Resultat eines Prozesses der Denormalisierung.“*<sup>98</sup>

Die Fahrt steht im Roadmovie als Metapher für diesen Vorgang der Abweichung von normativen, gewohnten und alltäglichen Lebenspfaden. Der Protagonist wird auf seinem, ihm eigenen Weg mit unvorherzusehenden, ihm unbekanntem Situationen konfrontiert, die der Fahrt eine kaum zu kontrollierende Eigendynamik verleihen. Dabei gerät das anfängliche Ziel meist zunehmend in den Hintergrund. Der Weg selbst wird stattdessen zum Ziel.

Reisen dieser Art verfügen über eine duale Beschaffenheit. Physische und psychische Mobilität stehen im Roadmovie in einer, je nach Subgenre unterschiedlich stark ausgeprägten Wechselbeziehung zueinander.<sup>99</sup> Bettina Nebel schreibt:

*„Die Reise erfüllt nicht nur die Funktion eines Übergangs zwischen zwei geographischen Punkten, sondern zwischen zwei Zuständen. Menschliche Entwicklungsphasen sowie gesellschaftliche Veränderungsprozesse werden durch sie anschaulich gemacht. Die Fahrt symbolisiert insbesondere die Suche nach persönlicher Freiheit und zeigt somit das Spannungsverhältnis auf, in dem Individuum und Gesellschaft stehen [...]“*<sup>100</sup>

Physische Bewegung führt in ihrer logischen Konsequenz einen Ortswechsel der sich Bewegenden herbei. Im Roadmovie führt die Bewegung die Reisenden, sowohl physisch als auch psychisch, in einem ersten Schritt bis hin zur Grenze des bekannten und vertrauten Terrains und schließlich über diese hinaus. Manche Protagonisten überschreiten diese Schwelle ganz gezielt und bewusst, wie zum Beispiel die

---

<sup>97</sup> Link, Jürgen. „(Nicht) normale Lebensläufe, (nicht) normale Fahrten: Das Beispiel des experimentellen Romans von Sybille Berg.“ A. a. O. S. 22.

<sup>98</sup> Link, Jürgen. „(Nicht) normale Lebensläufe, (nicht) normale Fahrten: Das Beispiel des experimentellen Romans von Sybille Berg.“ A. a. O. S. 22.

<sup>99</sup> Siehe Roberts, Shari. „Western meets Eastwood. Genre and Gender on the road.“ A. a. O. S. 53.

<sup>100</sup> Nebel, Bettina. „Unterwegs in den 70er Jahren – Bewegungsmotive im bundesrepublikanischen Kino.“ Onlineversion unter: *Deutsches Filminstitut*. <http://www.deutsches-filminstitut.de/sozialgeschichte/dt109.htm> (Stand: 06.03.2009).

Protagonisten von *Outlaw*-Roadmovies. Bei anderen verläuft die Überquerung vielmehr spontan und unterbewusst. Erst der Ausbruch aus dem engen Rahmen der gewohnten Verhältnisse und Alltagsroutine macht deutlich, wie und wo die Grenzen gesetzt sind. So bemerkt die blinde Protagonistin Lilly in Lars Büchels Film *Erbsen auf halb 6* (2004) auf der Reise mit dem ebenfalls blinden Jakob zum ersten Mal, dass hinter ihrer vertrauten, von Mutter und Verlobtem aus Fürsorge angenehm gestalteten Umwelt noch eine weitere Welt existiert, die sie trotz der körperlichen Behinderung in ihrer Fremdheit eigenständig erkunden kann.

Die physische Konfrontation mit dem Fremden bei gleichzeitiger Distanz zum oder Abwesenheit des Gewohnten führt zu neuen, losgelösten Perspektiven in der Sicht auf die Dinge und stimuliert die geistige Aktivität. Die Erfahrung des Fremden, sei es nun in der Erkundung nicht vertrauter Orte oder in der Begegnung mit unbekanntem Menschen, hält für den Reisenden neue Erkenntnisse bezüglich der eigenen Existenz bereit. Gert Mattenklott schreibt:

*„Das Ich wird immerzu ein anderes, indem es ein Fremdes erblickt und in dessen Spiegel doch immer wieder – sich selbst erfährt: in einem anderen zeitlichen oder räumlichen Aggregatzustand.“<sup>101</sup>*

Durch seine Spiegelung im Fremden entdeckt der Reisende sich schrittweise selbst, erfährt das eigene Sein und wird sich der Beschaffenheit seiner eigenen Identität bewusst. Die einzelnen Reisesstationen, also Begegnungen mit dem Fremden, dürfen als Bewährungsproben und gleichzeitige Entwicklungsstufen der „Emanzipation“ der reisenden Charaktere interpretiert werden.<sup>102</sup> Protagonisten wie zum Beispiel die wohlbehütete Lilly, die unterdrückte Hausfrau Thelma oder der introvertierte Zugfahrplan-Experte Hannes aus Peter Lichtfelds *Zugvögel ... einmal nach Inari* (1997) werden sich auf der Reise nicht nur der Existenz ihrer eigenen Bedürfnisse und Wünsche bewusst, sondern überwinden auch die vom Über-Ich<sup>103</sup> errichteten Begrenzungen des eigenen Ichs. Die Reise selbst entpuppt sich, besonders für die Protagonisten des *Quest*-Roadmovies, als Selbstfindungstrip oder „*Initiation ins [bewusste] Leben*“<sup>104</sup>. Im Zustand des Unterwegsseins finden sie ihre persönliche Heimat – einen Ort, an dem sie ohne äußere Zwänge und Repressionen ihre Individualität frei ausleben dürfen.

---

<sup>101</sup> Mattenklott, Gert. „Wegezeichen für eine Philosophie des Reisens.“ A. a. O. S. 41.

<sup>102</sup> Siehe Daemmrich, Horst S. und Ingrid. *Themen und Motive in der Literatur*. (Tübingen: Francke, 1987). S. 128.

<sup>103</sup> Der psychoanalytischen Theorie zufolge entwickelt sich das Über-Ich durch die Übernahme der Normen und Werte des sozialen Umfeldes.

<sup>104</sup> Meise, Helga. „Reisen im Film – eine Einleitung.“ In: Karpf, Ernst (Hrsg.). *Auf der Suche nach Bildern. Zum Motiv der Reise im Film*. (Frankfurt a. M.: Gemeinschaftswerk d. Evang. Publizistik, 1991). S. 7.



## 2.2 Die elementare Rolle von Raum im Roadmovie

Im Roadmovie werden Orte von uneingeschränkter Individualität und Freiheit durch Bilder von sich auf schier endlos erscheinenden Straßen bewegenden motorisierten Vehikeln visuell repräsentiert. Der Komponente Raum kommt dabei eine bedeutungsvollere Rolle zu als die einer wirkungsvollen Kulisse. Die Konzeption und Darstellung von Räumen müssen als essenziell prägend für die Ästhetik und die Narration des Roadmovies verstanden werden. Die verschiedenen, ästhetisch definierten Räume des Roadmovies sind in ihrer filmischen Darstellung als eigenständige Bedeutungsräume konzipiert, die es gilt, in ihrem Verweischarakter als „*Symbol, Allegorie und Assoziationsstimulus*“<sup>105</sup> zu untersuchen.

### 2.2.1 Straßen-Raum und Polarität von Räumen im Roadmovie

Nicht alle Filme, in denen die Straße als zentraler Schauplatz thematisiert wird, dürfen zwangsläufig als Roadmovies kategorisiert werden. Der Topos der Straße als Ort verbotener, konträr zur Monotonie des kleinbürgerlichen Alltags stehender und daher verlockender Attraktionen ist keineswegs neu. Er existiert in der Filmgeschichte bereits seit den 1920er Jahren und veranlasste den deutschen Filmtheoretiker Siegfried Kracauer, eine Reihe deutscher Werke, zu der unter anderem Karl Grunes *Die Straße* (1923), G. W. Pabsts *Die freudlose Gasse* (1925) und *Dirnentragödie* (1927) von Bruno Rahn zählen, unter dem Begriff „Straßenfilm“ zusammenzufassen. Das Grundthema des Genres charakterisiert er folgendermaßen:

„[...] in der Hauptrolle ein rebellisches Individuum, das aus seiner Wohnung und seiner Sicherheit ausbricht, seinen Leidenschaften auf die Straße folgt und sich am Ende wieder den Anforderungen des gewöhnlichen Alltags unterwirft.“<sup>106</sup>

Hinsichtlich der Darstellung der Straße als Raum des Ausbruchs aus der Normalität, des Aufbruchs zu außergewöhnlichen Erlebnissen und des Auslebens von Freiheiten kann der deutsche Straßenfilm der 1920er und 1930er Jahre unter anderem als Inspirationsquelle des Roadmovies gedeutet werden.

Rund vierzig Jahre später greift der Regisseur Martin Scorsese die Thematik im US-amerikanischen Film auf. Zum damaligen Zeitpunkt ist er fasziniert vom Leben auf den Straßen seiner Heimatstadt New York. In Filmen wie *Who's that knocking at my door?* (1968), *Mean Streets* (1973) und *Taxi Driver* (1976) stellt er die Straße sowohl als einen Ort der Verführung als auch der Bewährung für den Einzelnen dar. Im

---

<sup>105</sup> Hoffmann, Gerhard. *Raum, Situation, erzählte Wirklichkeit*. (Stuttgart: Metzler, 1978). S. 267.

<sup>106</sup> Kracauer, Siegfried. *Von Caligari zu Hitler*. (Frankfurt a. M.: Suhrkamp, 1984). S. 165.

Zentrum seiner Filme stehen oft aus dem psychischen Gleichgewicht geratene Männer, „[...] die voller Überdruß vor ihrem Zuhause fliehen und sich – locker, cool und smart – der wollüstigen Verführung ihrer Kumpanei hingeben“<sup>107</sup>.

Der Raum der Straße offeriert Möglichkeiten, sich zu erproben und sich auszuleben, welche die Enge eines reglementierten Zuhauses weitestgehend verhindert. Hier begeben sich die Protagonisten auf die Suche nach freier Entfaltung ihrer Identität. Norbert Grob bezeichnet die Straße als „*Schule des Lebens*“<sup>108</sup>, weist gleichzeitig jedoch darauf hin, dass dieser Ort keineswegs unbegrenzt ist, wenn er schreibt:

„In *MEAN STREETS* wird die Suche nach freier Entfaltung draußen auf der Straße immer wieder begrenzt durch die Werte der katholischen Moral wie des italienischen Machismo.“<sup>109</sup>

Demzufolge kann die Straße nicht als Raum jenseits sozialer Ordnungen und Normen begriffen werden. Und trotz der offensichtlichen motivischen Parallelen zwischen dem Konzept derartiger „Straßenfilme“ und dem des Roadmovies darf ein Film wie Scorseses *Mean Streets* (1973) nicht als letzteres bezeichnet werden. Wie beispielsweise Berndt Schulz es tut, wenn er den Film in seinen „Roadmovie-Kanon“ aufnimmt, auch „wenn er [...] ohne Ausfallstraßen auf ganzem engem Raum spielt“<sup>110</sup>. Dabei sind es eben jene Ausfallstraßen, die für das Genre von so wichtiger Bedeutung sind, denn nach Untersuchung einer großen Anzahl von Roadmovies lässt sich deutlich feststellen, dass Filme dieses Genres in der Regel außerhalb von Metropolen spielen. Seine Protagonisten bewegen sich weniger auf den Straßen des Großstadtdschungels, sondern sind vor allem auf Fern- und Landstraßen unterwegs. Dies impliziert bereits das Wort „road“, mit dem im Englischen hauptsächlich Überlandstraßen bezeichnet werden – im Gegensatz zum Wort „street“, das sich mehr auf Straßen innerhalb von Städten bezieht.

Im Roadmovie wird die Reise als Ausbruch aus alltäglichen, dem Individuum von der Gesellschaft zugewiesenen Räumen und als Eintritt in einen scheinbar isolierten, außerhalb gesellschaftlicher Einflüsse und Ordnungsprinzipien liegenden Raum beschrieben. Das Genre begreift die durch wenig zivilisatorisch geprägte Landschaften führende Straße als eben einen solchen Ort und wählt sie als dominierenden Narrationsraum. Steven Cohan und Ina Rae Hark charakterisieren diesen als

---

<sup>107</sup> Grob, Norbert. „Martin Scorsese.“ In: Prinzler, Hans Helmut und Gabriele Jatho (Hrsg.). *New Hollywood 1967–1976. Trouble in Wonderland*. (Berlin: Bertz, 2004). S. 190.

<sup>108</sup> Grob, Norbert. „Martin Scorsese.“ A. a. O. S. 190.

<sup>109</sup> Grob, Norbert. „Martin Scorsese.“ A. a. O. S. 190. Anmerkung zum Zitat: Der Film spielt auf den Straßen von „Little Italy“, Manhattans italienischem Viertel.

<sup>110</sup> Schulz, Berndt. *Lexikon der Road Movies*. A. a. O. S. 248.

„alternative space where isolation from the mainstream permits various transformative experiences [...]“<sup>111</sup>. Eine innere Entgrenzung des Protagonisten erscheint im Roadmovie nur dann möglich, wenn er sich mittels physischer Distanz aus dem Einflussbereich seines gewohnten gesellschaftlichen Umfelds löst. Pamela Robertson bemerkt dazu: „[...] *the trope of the road still requires the concept of home as a structuring absence*“<sup>112</sup>. Dadurch weist sie auf ein für das Genre charakteristisches Spiel mit der Polarität von Räumen hin.

Dem Genre Roadmovie liegt eine Dichotomie des Raums in Form von Innen- und Außenraum zugrunde.<sup>113</sup> Der Begriff Innenraum bezieht sich in diesem Zusammenhang sowohl auf den physischen als auch auf den Platz der Protagonisten innerhalb der Gesellschaft – ihr vermeintliches Zuhause. Der Außenraum hingegen ist der unbekannte Raum, der an diesen Ort angrenzt, der Neugier weckt und in den sowohl der Traum von individueller Freiheit und Selbstverwirklichung als auch die Sehnsucht nach Identitätsfindung projiziert werden. Eben diesen Raum gilt es zu erkunden, wobei der Aufbruch in den Außenraum nicht unbedingt gezielt, sondern bisweilen durchaus zufällig erfolgt. Als Beispiel für den intendierten Aufbruch kann Dennis Hoppers *Quest-Roadmovie Easy Rider* (1969) genannt werden, während die Protagonistinnen Thelma und Louise im gleichnamigen „Flucht-Roadmovie“ zunächst eher unfreiwillig in den Außenraum geraten.

Die so genannten *Trucker-Roadmovies* müssen diesbezüglich als Ausnahme betrachtet werden. Denn in ihnen befinden sich die Protagonisten bereits in einem Außenraum, dem eine Invasion durch Bestandteile des Innenraums droht und der vor ihr verteidigt werden muss, wie zum Beispiel in Sam Peckinpahs Film *Convoy* (1978), in dem Trucker gegen Polizisten und korrupte Kapitalisten kämpfen, um ihren Traum von der Freiheit auf Rädern zu bewahren.

Das Roadmovie ist geprägt von einer ihm eigenen Sprache der Bilder und *Mise en Scène*, die unmittelbar zur Unterstützung des Eindrucks der Straße als Ort unbegrenzter Freiheit beiträgt. Auf diese Bildsprache wird hier nur kurz eingegangen, da sie an späterer Stelle einer eingehenden Analyse unterzogen wird.<sup>114</sup> An dieser Stelle soll die Erwähnung der folgenden filmsprachlichen Charakteristika einen ersten ästhetischen Eindruck vermitteln.

Zuvor empfiehlt sich allerdings eine kurze Erklärung des komplexen Begriffs *Mise en Scène*, der im Folgenden vielfach Verwendung findet. Der vom französischen

---

<sup>111</sup> Cohan, Steven und Ina Rae Hark. „Introduction.“ A. a. O. S. 5.

<sup>112</sup> Robertson, Pamela. „Home and Away. Friends of Dorothy on the road in Oz.“ In: Cohan, Steven und Ina Rae Hark (Hrsg.). *The Road Movie Book*. (London, New York: Routledge, 1997). S. 271.

<sup>113</sup> Siehe Soyka, Amelie. *Raum und Geschlecht. Frauen im Road Movie der 90er Jahre*. A. a. O. S. 85.

<sup>114</sup> Siehe Kapitel 3.

Filmkritiker und -theoretiker André Bazin geprägte Terminus bezeichnet im Wesentlichen alles rund um die Inszenierung des Films und steht in Opposition zur Montage. Kerstin Eberhard schreibt:

*„Bazin bezieht den Begriff der ‚Mise en Scène‘ auf die Organisation bildkompositorischer und narrativer Codes auf der Ebene des Raumes, den die Einstellung begrenzt und im Blick hält, im Gegensatz zur [...] Montage. Die Vergleichbares auf der Ebene der Zeit leistet.“<sup>115</sup>*

Der Begriff schließt sowohl die Festlegung des Bildausschnitts als auch die Gestaltung des Bildes ein. Die Mise en Scène umfasst folglich die Führung der Kamera sowie die Darstellung und Komposition des Geschehens vor der Kamera. Mithilfe der Mise en Scène kann der Regisseur die Rezipienten seines Films in ihren Wahrnehmungs- und Deutungsprozessen beeinflussen sowie Gefühle und Stimmungen provozieren.<sup>116</sup> So kann zum Beispiel durch Kameraeinstellungen, wie die Großaufnahme, die Aufmerksamkeit des Zuschauers auf bestimmte, für das Geschehen wichtige Details gelenkt werden, die ihm sonst vielleicht entgehen würden. Im Laufe der Zeit haben sich, vorrangig im Hollywood-Kino, stets wiederkehrende, einheitliche Formen der Mise en Scène herauskristallisiert, die charakteristisch für bestimmte Filmtypen geworden sind.

Der Filmwissenschaftler David Laderman beschreibt die typische Bildgestaltung des Roadmovies folgendermaßen: „[...] *the road movie’s iconography related to these highways is the vast, open landscape bordered by seductive horizons.*“<sup>117</sup> Weitere Roadmovie-typische Charakteristika der Mise en Scène sind unter anderem eine Kameraführung, welche die kontinuierliche Bewegung der Protagonisten in ihrem Vehikel betont, beispielsweise mittels sehr häufiger Anwendung von so genannten „*travelling shots*“<sup>118</sup> sowie der stetige Wechsel zwischen einer aus dem fahrenden Vehikel hinaus gerichteten Kameraperspektive und einer äußeren Sicht auf das Fahrzeug. Meist erfolgt dieser Blick in einer Totalen. Das heißt, der Zuschauer sieht das Fahrzeug samt Insassen eingebettet in den Raum, durch den es sich bewegt.

Einstellungen wie diese treten während eines Roadmovies immer wieder auf und sind von hoher Bedeutung für das Genre. Durch sie erfolgt eine stetige Bestimmung des Handlungsraums, der sich aufgrund der Fahrt zwar ständig wandelt und doch der gleiche bleibt: die Straße. Diese mit hoher Frequenz wiederkehrenden Bilder von mit

---

<sup>115</sup> Eberhard, Kerstin. „Mise en Scène.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). *Reclams Sachlexikon des Films*. (Stuttgart: P. Reclam jun., 2002). S. 388.

<sup>116</sup> Siehe Monaco, James. *Film verstehen*. (Hamburg: Rowohlt Verlag, 2001). S. 187.

<sup>117</sup> Laderman, David. *Driving Visions*. A. a. O. S. 14.

<sup>118</sup> Hickethier, Knut. *Film- und Fernsehanalyse*. A. a. O. S. 63. Hiermit sind Kamerafahrten gemeint. Das heißt, die Kamera bewegt sich parallel zum Subjekt/Objekt vor der Kamera. Dem Zuschauer wird dadurch der Eindruck vermittelt, am Geschehen dicht dranzubleiben.

motorisierten Vehikeln durch offene Landschaften fahrenden Menschen stehen im Roadmovie als Symbol für Freiheit, unbegrenzte Mobilität und selbstständiges, unabhängiges Handeln. Neben der Handlung tragen derartige Bilder zum Konstrukt der Straße als symbolisch aufgeladenen Handlungs- und demzufolge kommentierenden Bedeutungsraum für den Zuschauer bei. Der Protagonist wird an einen scheinbar von der Natur dominierten Ort versetzt, der in deutlicher Polarität zu dem gesellschaftlich geprägten Raum steht, in dem er sich normalerweise bewegt.

Roadmovie-Handlungen spielen vorzugsweise außerhalb großer Städte. In der Regel führt ihre Fahrt die Protagonisten aus einer urbanen hinein in eine rurale Umgebung, die charakterisiert ist durch naturbelassene, horizontal offene Landschaften. Wie der Westernfilm inszeniert das Genre dabei seine Hauptschauplätze als weitläufige und nur spärlich besiedelte Außenräume, in denen sich die Reisenden scheinbar frei und zwanglos bewegen können.<sup>119</sup> In den nordamerikanischen Produktionen des Genres sind es häufig die weiten Ebenen der *Great Plains* im Herzen des Kontinents, welche die Handlungen von Filmen wie *Easy Rider* (1969) einrahmen. Beispiele hierfür sind *Thelma and Louise* (1991) oder *The Straight Story* (1999). Aber auch in europäischen und anderen Produktionen dominieren offene, kaum besiedelte Landschaften als Handlungsorte. So spielt beispielsweise Wim Wenders Roadmovie *Im Lauf der Zeit* (1976) tief in der deutschen Provinz nahe der Zonengrenze zur damals noch existierenden DDR, während die Fahrt des japanischen Protagonisten Hirata in Fridrik Thór Fridrikssons *Cold Fever* (1995) durch die Einöde der isländischen Hochebene führt. In dem Film der Brüder Dubini *Die Reise nach Kafiristan* (2001) durchqueren zwei Frauen in einem alten Ford Wüsten und Steppen des Nahen Ostens. Und die Hauptfiguren von Lars Büchels *Erbsen auf halb 6* (2004) verirren sich in weitläufigen Raps-Feldern im Norden Osteuropas.

Antagonistisch zum Außenraum in Form wilder weitläufiger und einsamer Landschaften steht die geschlossene Stadt mit ihren bevölkerten Straßen und Häusern. Sie stellt eine Art Innenraum dar, den der Roadmovie-Protagonist im Verlauf der Handlung aufgrund unterschiedlichster Motive verlassen wird. Urbane Räume stellen sich im Roadmovie-Genre konsequent als Orte dar, an denen das gesellschaftliche und das kulturelle Umfeld einen überdimensionalen Einfluss auf das Leben des Einzelnen ausüben – und ihn, in subtiler oder offensichtlicher Weise, am freien Ausleben seiner Individualität hindern.

---

<sup>119</sup> Siehe Soyka, Amelie. *Raum und Geschlecht. Frauen im Road Movie der 90er Jahre*. A. a. O. S. 11.

## 2.2.2 Gesellschaftliche Bedeutung von Räumen im Roadmovie

Zur näheren Erläuterung der gesellschaftlichen Gegebenheiten, denen die Roadmovie-Protagonisten in urban geprägten Räumen ausgesetzt sind und die sie in ihrer Individualität und Selbstbestimmung beschneiden, empfiehlt es sich, im Folgenden von einer soziologischen Warte aus auf diverse Beziehungsstrukturen zwischen Individuum und Kollektiv einzugehen, die den Einzelnen in seinem Handeln und seinen Wertvorstellungen maßgeblich prägen. Ein besonderes Augenmerk gilt hierbei sowohl den Aspekten Normen- und Wertevermittlung als auch den Formen standardisierten Verhaltens. Im Anschluss daran wird auf die Bedeutung des Standardisierungskonflikts und des Ausbruchs aus der Gesellschaft für das Roadmovie eingegangen.

### 2.2.2.1 Theoretischer Hintergrund zu Sozialisierungsprozessen und standardisierten Verhaltensweisen

Urbaner Raum kann in diesem Kontext als „geographischer Hauptsitz“ von Zivilisation und Gesellschaft gedeutet werden. Mit ihm sind der Schutz des Einzelnen, aber auch die Reglementierung des individuellen Lebens durch Gesetze, Verordnung und Normen verknüpft. Aus dem Zusammenleben zahlreicher Personen an einem räumlich begrenzten Ort ergeben sich besondere Formen zwischenmenschlicher Verhältnisse. Soziologen zufolge bilden Institutionen, d. h. standardisierte Handlungsgewohnheiten, innerhalb von Gemeinschaften eine Art Rahmen. Dieser fällt in seiner Beschaffenheit jedoch keineswegs so streng und detailliert aus, dass er keinen Raum für individuelle Variationen ließe. Auch wenn die von der Gemeinschaft vorgegebenen Verhaltensvorgaben nicht immer zwingend eingehalten werden, orientiert sich das Individuum in seinem Handeln meist doch an seiner Umwelt. Der Kulturwissenschaftler Klaus P. Hansen verdeutlicht dies im Folgenden:

*„Wenn wir unseren Tagesablauf daraufhin überprüfen, wie oft wir uns standardisiert unnatürlich verhalten und das zu den unstandardisierten, also rein individuellen Handlungen ins Verhältnis setzen, entdecken wir unübersehbar die quantitative Überlegenheit des Standardisierten.“<sup>120</sup>*

Gleichzeitig muss davon ausgegangen werden, dass standardisiertes Verhalten in den seltensten Fällen auf einem „inneren“ Antrieb, also einem persönlichen Verlangen oder einem Trieb beruht. Stattdessen basiert es, dem Soziologen Arnold Gehlen zufolge, meist auf einem „äußeren“ Antrieb. Er schreibt:

---

<sup>120</sup> Hansen, Klaus P. *Kultur und Kulturwissenschaft*. (Tübingen, Basel: A. Francke Verlag, 2003<sup>3</sup>). S. 138.

*„Im Alltagsleben fällt [...] die Motivbildung unseres Verhaltens größtenteils aus dem inneren Feld der Bedürfnisspannungen, Motivkonflikte und ‚Entscheidungen‘ heraus ins Äußere.“<sup>121</sup>*

Kulturelle Verhaltensvorgaben und -empfehlungen nehmen dem Individuum die Entscheidung bezüglich seines Verhaltens demnach oftmals ab. In Fällen, in denen jedoch keine Handlungsvorgaben vonseiten der Kollektivität vorliegen, ist das Individuum gefordert, zu einer eigenen Lösung zu kommen. Dies bedeutet, selbstständig zu reflektieren, zu entscheiden und aus einer individuellen Motivation heraus zu handeln, ein Energieaufwand, der durch die Existenz von Institutionen minimiert wird. Hansen bemerkt dazu:

*„Indem die Institution eine ‚Sollsuggestion‘ ausstrahlt, wird individuelle Innensteuerung überflüssig und durch kulturelle Außensteuerung ersetzt. Die Institution übernimmt eine ‚Entlastungsfunktion von der subjektiven Motivation‘ und sichert schnelle Handlungsfähigkeit, indem zeitraubende und Geist kostende Reflexion überflüssig wird.“<sup>122</sup>*

Da es aber letztlich das Individuum ist, das die Handlung vollzieht, muss die Außensteuerung irgendwie in sein Inneres gelangen, um dort als Innensteuerung tätig werden zu können. Eben dies geschieht während des Prozesses der Sozialisation, der sich automatisch aus dem Zusammenleben von Menschen ergibt.

Unter Sozialisation, oder Sozialisierung, wird im Allgemeinen die Eingliederung eines Menschen in die Gesellschaft bzw. in eine soziale Gruppe verstanden. Im Rahmen seiner Sozialisierung erlernt das Individuum Verhaltensweisen, derer es zur Erfüllung sozialer Rollen und zum Erwerb seiner kulturellen Identität bedarf. Bereits im Stadium der frühkindlichen Sozialisation werden unbewusst grundlegende Benehmensformen für die Entwicklung des Menschen zu einer soziokulturellen Persönlichkeit erlernt. Die während dieser „*primären Sozialisation*“<sup>123</sup> verinnerlichten Umgangsformen gelten als besonders stabil, können sich aber im Laufe der Zeit, beispielsweise ausgelöst durch den Kontakt mit anderen Gemeinschaften, durchaus verändern. Als vorherrschende Sozialisationsinstanzen sind vor allem die Familie sowie das gesellschaftliche und kulturelle Umfeld des Individuums, aber auch andere gesellschaftliche Institutionen wie zum Beispiel die Schule zu nennen. Sozialisation wird jedoch prinzipiell von der gesamten Kollektivität geleistet, die standardisierte Verhaltensweisen vorlebt, welche das Individuum zunächst imitiert und schließlich

---

<sup>121</sup> Gehlen, Arnold. *Urmensch und Spätkultur. Philosophische Ergebnisse und Aussagen.* (Frankfurt a. M.: Klostermann, 2004<sup>9</sup>). S. 27.

<sup>122</sup> Hansen, Klaus P. *Kultur und Kulturwissenschaft.* A. a. O. S. 140.

<sup>123</sup> Berger, Peter L. und Thomas Luckmann. *Die gesellschaftliche Konstruktion der Wirklichkeit. Eine Theorie der Wissenssoziologie.* (Frankfurt a. M.: Fischer, 2000<sup>17</sup>). S. 139f.

verinnerlicht. Sie erfolgt geschlechts- und schichtspezifisch und kann zu keinem Zeitpunkt als abgeschlossen erachtet werden.

Je tiefer ein Verhalten internalisiert ist, desto mehr wirkt es auf das spontane Handeln eines Menschen ein, wird quasi zu seiner zweiten Natur und ist unter Umständen in seiner Motivationskraft ausgeprägter als die natürlichen Instinkte.<sup>124</sup> Es wäre jedoch ein grober Fehler, eine Institution als reine Folge einzelner standardisierter Handlungsschritte zu begreifen, denn oftmals schreiben Institutionen so genannte habituelle Gesinnungen vor, die mit den Handlungen in enger Verbindung stehen. Arnold Gehlen beschreibt diesen Aspekt folgendermaßen:

*„Eine Gesinnung im strengen Sinne ist ein ‚mitverpflichteter‘ Komplex von Ideen, Gefühlen, Affekten und Verhaltensbereitschaften, der von außen, vom tätigen Handeln und Unterlassen her, vorgeformt sein muss, der durch konsequente Kontrolle der Motivbildung herangeführt und entwickelt wird und so schließlich die Person von der Motivbildung überhaupt entlastet, also nur noch Anwendungsfälle motiviert.“<sup>125</sup>*

Mit der Entlastung einer Person von ihrer Motivbildung in Bezug auf ihr Verhalten geht gleichzeitig auch die Suspendierung der Frage nach dem Sinn des eigenen Handelns einher. Es ist die Institution selbst, die dem Handelnden einen Sinn ihrer Befolgung suggeriert, ohne dass er sich dessen bewusst wird.<sup>126</sup> Gleichzeitig lassen Institutionen eine Lebenswirklichkeit entstehen, „[...] die man mit der Wirklichkeit selbst verwechselt. Indem die Institution mit einem Realitätsgefühl einhergeht, indem sie behauptet, das ist nun mal so, stellt sich keine Frage nach ihrem Sinn“<sup>127</sup>.

Liegt ein solches hohes Maß an „Symmetrie von objektiver und subjektiver Wirklichkeit“<sup>128</sup> vor, darf die Sozialisation nach Meinung diverser Theoretiker als „erfolgreich“ bezeichnet werden. Trotzdem bleiben folgende Fragen: Warum kommt das Individuum überhaupt den standardisierten Verhaltensformen nach? Sind es wirklich nur Bequemlichkeit und Ökonomiestreben, die den Einzelnen Energie kostende Reflexionen und Entscheidungen unerschwerlich vermeiden lassen?

Der hauptsächliche Grund für standardisiertes Verhalten liegt vielmehr im „Bedürfnis nach Soziabilität“<sup>129</sup> des Einzelnen. Auch Klaus P. Hansen sieht den Wunsch des Individuums, Teil eines Kollektivs zu sein als verhaltensrelevant:

---

<sup>124</sup> Siehe Hansen, Klaus P. *Kultur und Kulturwissenschaft*. A. a. O. S. 140f.

<sup>125</sup> Gehlen, Arnold. *Urmensch und Spätkultur. Philosophische Ergebnisse und Aussagen*. A. a. O. S. 81.

<sup>126</sup> Er handelt demnach frei nach dem Motto: „Das macht man so, weil man das halt so macht.“

<sup>127</sup> Hansen, Klaus P. *Kultur und Kulturwissenschaft*. A. a. O. S. 144.

<sup>128</sup> Berger, Peter L. und Thomas Luckmann. *Die gesellschaftliche Konstruktion der Wirklichkeit*. A. a. O. S. 175.

<sup>129</sup> Gehlen, Arnold. *Urmensch und Spätkultur. Philosophische Ergebnisse und Aussagen*. A. a. O. S. 50.



*„Institutionen sichern die Soziabilität des Einzelnen und den Zusammenhalt des Ganzen. Durch die Befolgung der Verhaltensvorgabe erreicht das Einzelindividuum seine Teilhabe an der Gemeinschaft. Die Sollsuggestion wirkt auf alle, und die Mehrheit folgt ihr; wenn ich ihr auch folge, werde ich in diese Mehrheit eingeschmolzen.“<sup>130</sup>*

Demzufolge sichern Gleichförmigkeit und standardisiertes Verhalten nicht nur die Aufnahme in Gemeinschaften, sondern auch deren Stabilität.

In jeder Gemeinschaft liegen unterschiedliche Arten und Grade von Institutionen vor. Das heißt, manche Standardisierungen sind enger an die Existenzgrundlage des Kollektivs gekoppelt als andere. Hierbei empfiehlt sich eine Unterscheidung zwischen Verhaltensgleichförmigkeiten und -regelmäßigkeiten. Während sich Verhaltensgleichförmigkeiten eher ungesteuert ergeben, basieren Verhaltensregelmäßigkeiten auf so genannten „Verhaltensforderungen“, also Normen, die von den jeweiligen Kollektiven aufgestellt werden.<sup>131</sup> Eine Norm liegt vor, wenn der Handelnde bei ihrer Nichtbeachtung mit Konsequenzen in Form von Sanktionen und Strafen rechnen muss. Es muss zwischen gesetzlich fixierten und moralischen Normen unterschieden werden. Hansen beschreibt die gesetzlichen Rechtsnormen samt ihrer zugehörigen Sanktionen als:

*„[...] geplant, definiert und niedergeschrieben; der Verstoß gegen sie wird durch ein hoch formalisiertes Verfahren festgestellt, und der Vollzug der Sanktionen obliegt weiteren Institutionen.“<sup>132</sup>*

Ihnen wird die größte kollektive Aufmerksamkeit gezollt, während moralische Normen weniger präzise formuliert sind und die Reaktionen auf das abweichende Verhalten, je nach Empfinden und Ermessen der jeweils betroffenen Personen, unterschiedlich ausfallen. Unterhalb der Normen sind die Werte angesiedelt. Aus soziologischer und kulturwissenschaftlicher Sicht bezeichnet Wert *„etwas Wünschbares, ohne dass dahinter ein Imperativ stünde oder dass mit Sanktionen gedroht würde“<sup>133</sup>*. Zu Werten existieren immer Alternativen, zu Normen nicht – zumindest nicht innerhalb eines Kollektivs. Zwischen Kollektiven variieren Normen des Öfteren.

Individualinteressen und kollektive Normen bilden zusammen eine dialektische Einheit, weshalb es auch keine Befolgungsgarantie für Normen geben kann. Die Mehrheit eines Kollektivs richtet ihr Verhalten zwar gemäß den vorherrschenden Regeln aus, doch gleichzeitig wird jede erdenkliche Norm von Einzelnen gebrochen,

---

<sup>130</sup> Hansen, Klaus P. *Kultur und Kulturwissenschaft*. A. a. O. S. 144.

<sup>131</sup> Siehe Spittler, Gerd. *Norm und Sanktion*. (Olten u. a.: Walter Verlag, 1967). S. 9ff.

<sup>132</sup> Hansen, Klaus P. *Kultur und Kulturwissenschaft*. A. a. O. S. 150.

<sup>133</sup> Hansen, Klaus P. *Kultur und Kulturwissenschaft*. A. a. O. S. 151.

mit deren individuellen Interessen und Bedürfnissen sie in einem Widerspruch steht. Die Gründe für normenkonformes Verhalten dürfen keineswegs hauptsächlich in der Angst vor Strafe gesehen werden, sondern im „Prinzip des Saldierens“<sup>134</sup>, wie es Günter Dux nennt. Dux meint damit, dass die Einhaltung von Normen vom Individuum zwar auf der einen Seite „Opfer“ fordert, ihm auf der anderen Seite jedoch auch Vorteile bringt. Es liegt quasi eine Art Interessenausgleich zwischen Gemeinschaft und Individuum vor. Ein weiteres Charakteristikum von Normen ist unter anderem ihre Entlastungsfunktion. Sie entlasten das Individuum von dem Druck, sich selbst Verhaltensregeln suchen zu müssen und stiften somit Orientierung. Sie ermöglichen dem Einzelnen Integration und Leben in einer Gemeinschaft und gewährleisten auf der anderen Seite deren Stabilität und einen gewissen Grad von Homogenität, der wiederum für Berechenbarkeit sorgt.

### **2.2.2.2 Standardisierungskonflikt und gesellschaftlicher Ausbruch als zentrale Thematiken des Roadmovies**

Gründe für die Abweichung von Normen sehen Soziologen zum einen in unzureichender Sozialisation oder in ökonomischen, physischen sowie psychischen Notlagen. Wenn sich ein subjektiv empfundener Wert auf Kosten einer Norm durchsetzt, spricht man in Fachkreisen von einem so genannten „Standardisierungskonflikt“<sup>135</sup>. Eben ein solcher bildet in der narrativen Struktur des Genres Roadmovie ein bedeutendes Moment.

Wie bereits erläutert, handelt ein Roadmovie von einer „*nicht normalen Fahrt*“<sup>136</sup> – einer Fahrt, die jenseits normativer Grenzen verläuft. Am Anfang einer solchen – nicht normalen – Fahrt steht in der Regel ein Standardisierungskonflikt. Ausgelöst durch eine physische oder psychische Notlage sieht der Roadmovie-Protagonist sich mehr oder weniger genötigt, vom Pfad der standardisierten Handlungsgewohnheiten abzuweichen und gemäß den eigenen individuellen Interessen zu handeln. Das Maß an Gegensätzlichkeit zwischen individuellen und kollektiven Interessen fällt dabei unterschiedlich aus. So stehen beispielsweise in Flucht-Roadmovies, wie *Bonnie and Clyde* (1967), *Badlands* (1973) oder *Thelma and Louise* (1991), die Individualinteressen der Protagonisten in einem stärkeren Gegensatz zu denen der Norm als in Quest-Roadmovies mit existenzialistischer Thematik wie etwa *Harry and Tonto* (1974) oder *The Straight Story* (1999). Im Flucht-Roadmovie katapultieren sich

---

<sup>134</sup> Dux, Günter. *Rechtssoziologie. Eine Einführung*. (Stuttgart u. a.: Kohlhammer, 1978). S. 57.

<sup>135</sup> Hansen, Klaus P. *Kultur und Kulturwissenschaft*. A. a. O. S. 156.

<sup>136</sup> Link, Jürgen. „(Nicht) normale Lebensläufe, (nicht) normale Fahrten: Das Beispiel des experimentellen Romans von Sybille Berg.“ A. a. O. S. 22.

die Protagonisten durch den Bruch elementarer Rechtsnormen aus dem Kreis der Gesellschaft hinaus, werden zu so genannten „Outlaws“. Ihr kriminelles Handeln kann vonseiten der Gesellschaft nicht toleriert werden, da es die Homogenität des Kollektivs bedroht und einen Zustand der Anarchie provozieren könnte. Um einem körperlichen Zugriff und negativen Sanktionen zu entgehen, flüchten die Outlaws aus dem gesellschaftlich dominierten Innenraum in den „unzivilisierten“ Außenraum – allerdings mitunter dicht gefolgt von der Zivilisation, in Gestalt ihrer Verfolger. In Terrence Malicks *Badlands* (1973) etwa erschießt der Müllarbeiter Kit den Vater seiner Freundin Holly, der das Verhältnis der beiden aus gesellschaftlichen Statusgründen nicht akzeptiert. Auf der Flucht vor der Polizei versteckt sich das Liebespaar in einem Baumhaus im Wald. Doch das selbst geschaffene Idyll fern der Stadt ist nicht von langer Dauer. Als die beiden von der Polizei aufgespürt werden, sind sie gezwungen, ihre Flucht fortzusetzen.

In *Quest*-Roadmovies mit existenzialistischer Thematik stellt der Standardisierungskonflikt sich als Bruch mit moralischen und nicht gesetzlich fixierten Normen dar. Hier verlassen die Protagonisten aus eigener Initiative die Orte, die ihnen von der Gesellschaft zugewiesen wurden und brechen mit den damit verknüpften Verhaltensstandards und Verhaltenserwartungen. So steht die Reise des pensionierten Lehrers Harry in Paul Mazurskys Roadmovie *Harry and Tonto* (1974) keineswegs mit einem Rechtsbruch in Zusammenhang, sondern vielmehr mit dem Verlust seines Zuhauses und damit seines gewohnten Lebensablaufes. Obwohl der Mittsiebziger nach der Zwangsräumung seiner New Yorker Wohnung zunächst bei Verwandten unterkommt, gerät er in eine Notlage, die hauptsächlich psychischer Natur ist. Im Haus seines Sohnes erfährt er latente Ablehnung. Zudem stirbt völlig unerwartet sein engster Freund. Diese Ereignisse bewegen Harry tief, lösen in ihm Reflexionen über das eigene Leben und vor allem dessen Endlichkeit aus. Seine Lebensführung war bisher durch standardisierte Handlungsabfolgen klar strukturiert. Die täglichen Besorgungsgänge in Begleitung seines Katers Tonto und die anschließenden Treffen mit Bekannten im Park prägten Harrys Lebenswirklichkeit, die es ihm zu hinterfragen nicht in den Sinn kam. Die jüngsten Vorfälle erschüttern die bisher empfundene Symmetrie von subjektiver und objektiver Wirklichkeit. Harry kann sie nicht in sein vorhandenes habituelles Sinnkonzept integrieren und gerät somit in eine existentielle Krise. Ihm stellt sich die Frage, wie er sich in dieser Situation verhalten soll. Eine Lösung des Konfliktes würde ein normenkonformes Verhalten bereithalten, beispielsweise in Form eines Umzuges in ein Altenheim. Die Interessen des Pensionärs sind jedoch konträrer Natur. Harry sehnt sich als Folge seiner Bewusstwerdung der Begrenztheit des eigenen Lebens nach neuen Erfahrungen und

Eindrücken: Er will sein Leben noch einmal bewusst genießen. Der erste Schritt dazu ist die Reise zu seinen weiteren Kindern, die quer über die Staaten verteilt leben. Harrys subjektives Interesse setzt sich in erster Linie auf Kosten kollektiver Werte durch, wobei er allerdings nur bedingt mit Sanktionen rechnen muss. Das gesellschaftliche Umfeld empfindet den alten Mann, der in Begleitung seiner Katze kreuz und quer durch die USA reist, als höchst ungewöhnlich. Gesetzlich fixierte Normen überschreitet er mit oder auf seiner Reise allerdings weniger. Einzig für das Chauffieren eines Autos ohne Fahrberechtigung könnte er gesetzlich belangt werden. Es sind vielmehr die unvorhersehbaren und skurrilen Begebenheiten, welche die Reise von Harry und Kater Tonto zu einer Fahrt fern jeglicher Normalität machen.

Der Verlauf ihrer Reise kann symbolisch gedeutet werden. Regisseur Paul Mazursky lässt seine Protagonisten aus dem lauten und überfüllten New York ins „gelobte Land“ Kalifornien aufbrechen und nimmt damit Bezug auf den vor allem im Western kultivierten uramerikanischen „Go west“-Mythos. Je weiter Harry nach Westen vordringt, desto losgelöster fühlt er sich von den Institutionen und Verhaltensmustern, die sein bisheriges Leben bestimmten. Mit Panorama-Ansichten der weit ausgedehnten Landschaften der Staaten Arizona und Nevada visualisiert Mazursky dieses Freiheitsgefühl. Am Ende des Filmes wird Harry das „neue Ufer“ erreicht haben. Im Sonnenstaat Kalifornien will er sich fern von seinem alten Leben in New York eine neue Existenz aufbauen. Harry ist zwar physisch wieder in der Normalität angekommen, trotzdem wird er sich die durch seine „nicht normale Fahrt“ gewonnene, innere individuelle Freiheit bewahren. Darauf deutet zumindest die letzte Bildeinstellung von *Harry and Tonto* (1974) hin, in der das Meer gezeigt wird. Ebenso wie die ausgedehnten Landschaften des mittleren Westens der USA darf die Weite des Ozeans hier als Symbol für die Ausdehnung individueller Entwicklungsfähigkeit und Freiheit gedeutet werden.

Auch im Roadmovie *Börn náttúrunnar* (1991) des Isländers Fridrik Thór Fridriksson aus dem Jahr 1991 spielt die Altersthematik eine zentrale Rolle. Hier ist ein Pflegeheim der Ort, den ihr gesellschaftliches Umfeld den beiden Pensionären Stella und Thorgeir zugewiesen hat. In der sozialen Einrichtung in Reykjavík fühlen sich die beiden eingefleischten Landmenschen jedoch als Fremdkörper und beschließen, die letzte Reise zu ihrem, mittlerweile ausgestorbenen, Heimatdorf an einem der Fjorde Islands anzutreten. Der eigenmächtige Akt des Verlassens des den Protagonisten von der Gesellschaft zugewiesenen Ortes bringt das soziale Normengerüst ins Wanken. Ordnung und Stabilität, wichtige Garanten von Normalität, werden erst wieder hergestellt sein, wenn die Ausreißer an den ihnen zugedachten Platz zurückgekehrt

sind. Deshalb werden Stella und Thorgeir von Polizisten verfolgt, die sie zurück nach Reykjavík, und somit an einen Ort der gesellschaftlichen Kontrolle, bringen sollen.

Der Film, bei dem es sich im Grunde um ein *Quest*-Roadmovie handelt, arbeitet diesbezüglich mit einer ähnlichen Form von Standardisierungskonflikt wie ein Flucht-Roadmovie. Doch auch wenn die beiden Ausreißer einen Jeep für ihre Flucht stehlen, darf ihr Handeln hier weniger im Sinne eines kriminellen Rechtsnormbruches gedeutet werden. Stellas und Thorgeirs Angriff auf gesellschaftliche Institutionen besteht vielmehr darin, dass ihr Handeln zu deren kritischen Hinterfragung führt. Ihre Flucht lässt die Frage nach dem Sinn bzw. der Existenzberechtigung einer Form von Altenbetreuung aufkommen, die Menschen an ihrem Lebensende bewusst von der Gesellschaft isoliert<sup>137</sup> ohne jegliche Berücksichtigung individueller Bedürfnisse und Interessen. Damit eine solche Sinnfrage erst gar nicht aufkommen kann, ist es für die Normenhüter so wichtig, den „Normalzustand“ schnellstmöglich wieder herzustellen, indem sie die beiden Ausreißer einfangen und an den ihnen zugeordneten Ort zurückbringen. Innerhalb des Systems wird so offener Kritik an standardisierten Institutionen vorgebeugt.

Im Subgenre Trucker-Roadmovie liegt dagegen eine Sonderform des Standardisierungskonflikts vor. In Filmen wie Sam Peckinpahs *Convoy* (1978) droht dem gesellschaftlichen Normengerüst der Einsturz durch einander widersprüchliche Tendenzen innerhalb der eigenen Gesellschaft. Die moralisch integre Gruppe der Trucker ist mit Vertretern einer korrumpierten, außer Kontrolle geratenen Gesellschaft konfrontiert, welche die eigenen, selbst aufgestellten Institutionen, Normen und Werte mit Füßen treten. Das moralisch fragwürdige Verhalten der ursprünglichen Gesetzeshüter – beispielsweise Willkür und Korruption vonseiten der Polizei – löst im Trucker einen Standardisierungskonflikt aus. Er ist weniger auf der Flucht vor dem Kollektiv, sondern muss vielmehr das eigene Leben und seinen „natürlichen Lebensraum“, die Straße, vor dessen negativen Einflüssen schützen. Gegen Korruption, Kartellbildung und Beschneidung der eigenen Lebensrechte setzt er sich mit Gewalt und letztlich regelwidrigen Aktionen zur Wehr. Auffällig hierbei ist die enge Verbindung, in der das Trucker-Roadmovie, wie auch der Western, zum typisch US-amerikanischen Selbstverständnis stehen. Wie der Westernheld repräsentiert der Trucker den kompromisslosen und archaischen Kampf für die Rechte und Freiheiten des Individuums sowie den persönlichen von einer Invasion bedrohten Lebensraum. Der „edle“ Zweck seiner Mission heiligt dabei die Mittel,

---

<sup>137</sup> Die Isolation erfolgt hier sowohl auf physischer als auch auf psychischer Ebene.

zumal diese Art von Roadmovie das Rechte und das Schlechte für den Zuschauer deutlich und unverwechselbar markiert.

Im Zentrum eines jeden Roadmovies stehen die Bewusstseinswerdung individueller Bedürfnisse und der Sieg persönlicher Interessen über den Einfluss durch soziale Institutionen. Das Moment der Loslösung und Distanzierung von den fest etablierten Strukturen visualisieren Roadmovies mittels des räumlichen Wechsels zwischen Stadt und Land. Der Protagonist verlässt den zivilisierten Innenraum – den Ort, an dem die kulturelle Außensteuerung im Individuum Automatismen provoziert – und tritt hinaus in eine zunächst abgetrennt erscheinende Außenwelt, in der er basierend auf Autonomie, Selbstreflexion und losgelöster Entscheidungskraft selbst die Kontrolle über das eigene Handeln übernimmt. Mit seinem Abschied vom Weg des standardisierten Verhaltens unterbricht er einen bis dahin durch routinierte Abläufe geprägten Lebensprozess. Mit seinem mehr oder weniger bewusst vollzogenem Verlassen des Weges standardisierter Verhaltensformen tritt er aus der Gemeinschaft heraus und entzieht sich gleichzeitig ihrer Kontrolle, aber auch der Realität der Alltagswelt.

An dieser Stelle ist es sinnvoll, den von Peter Berger und Thomas Luckmann geprägten Begriff der „*paramount reality*“ einzuführen. Hierbei handelt es sich um:

„[...] [die] *Wirklichkeit der Alltagswelt*. Ihre Vorrangstellung berechtigt dazu, sie als die oberste Wirklichkeit zu bezeichnen. In der Alltagswelt ist die Anspannung des Bewusstseins am stärksten, das heißt, die Alltagswelt installiert sich im Bewusstsein in der massivsten, aufdringlichsten, intensivsten Weise. In ihrer imperativen Gegenwärtigkeit ist sie unmöglich zu ignorieren [...]“<sup>138</sup>

Bei dieser Form der Realität handelt es sich sozusagen um eine intersubjektive „*Wirklichkeit par excellence*“<sup>139</sup>, die das Individuum mit anderen teilt. Eben diese Intersubjektivität ist es auch, die sie scharf von anderen Wirklichkeiten trennt, derer sich das Individuum bewusst ist. Betrachtet aus der Perspektive der *paramount reality* muss dieser individuelle, nicht normenkonforme Ausbruchsakt suspekt, provokant und bedrohlich erscheinen. Im individuellen Bewusstsein des Filmrezipienten ist er dagegen emotional meist durchaus nachvollziehbar, denn in der Welt seiner individuellen Träume ist die Wirklichkeit der Alltagswelt nicht zwingend omnipotent. Und die von Roadmovies betriebene Idolisierung des selbstbestimmt

---

<sup>138</sup> Berger, Peter L. und Thomas Luckmann. *Die gesellschaftliche Konstruktion der Wirklichkeit*. A. a. O. S. 24.

<sup>139</sup> Berger, Peter L. und Thomas Luckmann. *Die gesellschaftliche Konstruktion der Wirklichkeit*. A. a. O. S. 24.

handelnden Outlaws provoziert einen Identifikationsprozess. Die Fiktion des Films wird für den Rezipienten folglich zu einer „gedanklichen Verhaltensversuchung“<sup>140</sup>, die Ausbruchssehnsüchte und -träume befriedigt, die im Innersten fast jedes Menschen schlummern.

Wie erwähnt, sind im Roadmovie gesellschaftliche und individuelle Verhaltensformen räumlich determiniert. Während die Stadt bzw. der gesellschaftliche Innenraum als Ort der „beherrschenden Realität“, der Monotonie und sozialen Anpassung bezeichnet werden kann, repräsentiert die durch den freien Außenraum führende Straße den Ort der „alternativen Realität“, der Selbstbestimmung und Identitätsentfaltung.<sup>141</sup> Mit dem physischen Eintritt in diesen Raum schafft der Roadmovie-Protagonist mentale Distanz zwischen dem Selbst und der beherrschenden Realität des Kollektivs.

Das Verhaltensdilemma bzw. die Dialektik zwischen Individualinteressen und kollektiver Norm spiegelt sich überaus beispielhaft in den Figuren Thelma und Louise wider, den Protagonistinnen des gleichnamigen Roadmovies. Auch wenn Louise den Mord an Thelmas Vergewaltiger aus Notwehr begeht, fürchtet sie vonseiten der Gesellschaft tief greifende Sanktionen, weshalb sie sich zur Flucht entscheidet. Bei ihrer Gefährtin, der naiven Hausfrau Thelma, ist das Verhaltensdilemma hingegen anders ausgeprägt: Sie hat die Wahl, auszusteigen und zu ihrem häuslichen Dasein zurückzukehren oder Louise auf ihrer Flucht nach Mexiko zu begleiten. Thelma, die zu Anfang des Films extrem willensschwach und unselbstständig wirkt, ist mit dieser Wahl zunächst überfordert. Das eigene Verhalten hat sie bisher entsprechend den Vorgaben und Wünschen anderer ausgerichtet. Handeln in Eigenverantwortung ist ihr fremd, was vor allem auf die konservative Rollenverteilung in ihrer Ehe zurückzuführen ist. In dieser Situation ist es jedoch die selbstbewusste und klar fokussierende Louise, an der sich Thelma orientiert.

Je weiter die Frauen sich körperlich von ihrer Heimatstadt entfernen und in den Außenraum eindringen, desto mehr entfernen sie sich auch mental von der Wirklichkeit ihrer monotonen Alltagswelt. Besonders Thelmas Bedürfnis nach gesellschaftlicher Anpassung schwindet mit jedem Kilometer, den die beiden zurücklegen. Sie beginnt, sich zunehmend auf die eigenen Wünsche zu besinnen und handelt intuitiv gemäß ihren persönlichen Bedürfnissen. Das reicht vom One-Night-Stand mit dem jüngeren Tramper J. D. über den Überfall eines Supermarktes bis hin

---

<sup>140</sup> Fluck, Winfried. „Die ‚New Hollywood‘-Produktion: Authentischere und kritischere Versionen Amerikas?“ A. a. O. S. 111.

<sup>141</sup> Siehe Cohen, Stanley und Laurie Taylor. *Ausbruchsversuche. Identität und Widerstand in der modernen Lebenswelt.* (Frankfurt a. M.: Suhrkamp, 1980). S. 37.

zur Inbrandsetzung des Lastwagens eines Truckers, der die beiden Frauen während ihrer Fahrt fortwährend sexuell belästigt hat.

Durch ihre Reise bauen die beiden sich eine Form „alternativer Realität“ auf. Doch Unterbrechungen der beherrschenden Realität oder Ausbrüche aus ihr können nur temporärer Natur sein.<sup>142</sup> Der Ausflug in eine alternative Realität endet irgendwann zwangsläufig aufgrund ihrer imperativen Gegenwärtigkeit wieder in der beherrschenden Realität. Das müssen auch Thelma und Louise feststellen, als ihr Auto am Ende des Films von Polizisten eingekreist wird und der einzige Fluchtweg in den Grand Canyon und damit in den sicheren Tod führt. Aber eben dieser Ausflug in eine alternative, eigene Realität lässt die beiden Protagonistinnen ihre wahren Identitäten finden – Identitäten, die sich durch absolute Selbstbestimmung und Kompromisslosigkeit auszeichnen. Und eben diese neu gewonnenen Attribute sind es letztendlich auch, die eine Rückkehr an den Ort der beherrschenden Realität unmöglich machen. Thelma und Louise haben ihre soziale Kompatibilität zugunsten ihrer Individualität aufgegeben. Die Fahrt, die eigentlich als Kurzurlaub vom Alltag gedacht war, entpuppt sich letztlich als Selbstfindungs- bzw. -verwirklichungstrip ohne Rückfahrchein. Plausibel erscheint es dem Zuschauer daher auch, dass die beiden Frauen sich letztendlich für die Fahrt in den Tod entscheiden. Alles andere wäre schließlich als Kapitulation zu werten.

### **2.2.3 Naturflucht und gesellschaftlicher Ausstieg in der nordamerikanischen und europäischen Geschichte**

Der ewige Konflikt zwischen Individuum und Gesellschaft markiert das thematische Zentrum des Roadmovies. Als Lösung für dieses Spannungsverhältnis schlägt das Genre den Ausbruch des Individuums aus der Gesellschaft bzw. aus deren Strukturen vor.<sup>143</sup> Roadmovie-Protagonisten sind Aussteiger, die der Gesellschaft aus unterschiedlichsten Gründen den Rücken kehren, um ihre eigene Identität und ihren persönlichen Lebenssinn zu suchen, wieder zu finden, zu realisieren oder zu verteidigen. Im Film wird dieser Mythos des gesellschaftlichen Ausstiegs visualisiert durch die Gegenüberstellung von Natur- und Zivilisationsbildern und die Fahrt in einen zivilisatorisch wenig besetzten Naturraum. Auch wenn die Darstellung von Naturräumen als positiv konnotierte Gegenwelt zur Zivilisation immer wieder in der abendländischen Kultur verarbeitet wurde, beschreiben viele Roadmovie-Analysen dieses Ausbruchsscript als tief in der US-amerikanischen Kultur verankert. Möchte

---

<sup>142</sup> Siehe Berger, Peter L. und Thomas Luckmann. *Die gesellschaftliche Konstruktion der Wirklichkeit*. A. a. O. S. 28f.

<sup>143</sup> Siehe dazu Kapitel 2.2.2.2.



man sich dem Genre hingegen in seiner komplexen Gesamtheit annähern, d. h. den Differenzierungen in Stoff und Form gerecht werden, muss man sich die Frage stellen, ob die Mythen, die dem Roadmovie im Allgemeinen zugrunde liegen, wirklich eindeutig als US-spezifisch identifiziert werden können oder ob sie nicht vielleicht doch von Film zu Film jeweiligen kulturellen Interpretationen und Verarbeitungen unterliegen. Im Folgenden wird nun untersucht, inwiefern das Roadmovie ein „*Vehikel für kollektive Erinnerung und [...] kulturelle Verarbeitung*“<sup>144</sup> spezifisch nordamerikanischer Mythen ist.

Immer wieder wird das Roadmovie als zeitgemäße Fortsetzung des US-amerikanischen Western mit Aktualitätsbezug interpretiert. Amelie Soyka schreibt hierzu:

*„Im Road Movie-Genre, das seine Protagonistinnen außerhalb des Narrationsraum ‚Familie und Gesellschaft‘ platziert und weder häusliche noch städtische Innenräume als Hauptschauplatz wählt, ist der Außenraum als Spielort der Reisehandlung zentral; es handelt sich dabei um einen spezifisch amerikanischen Raum. Nicht nur aufgrund der Raumvorgabe und des Bedeutungshorizonts, sondern durch den damit zusammenhängenden Kampf des Helden als Individuum gegen die zivilisierte Gesellschaft, stützt sich das Road Movie auf das Western-Genre.“*<sup>145</sup>

Soyka begreift das Roadmovie als von der US-amerikanischen Kultur originär geprägt. Die Grenze zwischen Zivilisation und Wildnis, zwischen Innen- und Außenraum, spielt im Roadmovie eine ähnlich zentrale Rolle wie im Western, der wesentlich an der Erschaffung des *frontier*-Mythos beteiligt war. Neben dem *American dream* stellt dieser einen der bedeutendsten Nationalmythen der USA dar.

Die so genannte *frontier* trennt im kulturellen Verständnis Nordamerikas das kultivierte Land vom noch nicht besiedelten, d. h. den zivilisierten Osten vom Wilden Westen. Gleichzeitig ist diese Grenze überaus eng mit einem weiteren US-amerikanischen Mythos verbunden, dem *American dream*. Sie bildet die Schwelle, an der das Land der begrenzten Möglichkeiten endet und das der unbegrenzten Möglichkeiten beginnt, in dem der Siedler ungehindert von rigiden Konventionen seine eigene Existenz aufbauen kann. Dabei passt er sich der Natur der neuen Welt und den damit verbundenen, noch ungewohnten Lebensumständen zwar an, allerdings ohne dabei sämtliche Attribute und Werte seiner christlich geprägten Zivilisation aufzugeben.<sup>146</sup> Er verlässt sozusagen den Ort der starren

---

<sup>144</sup> Bronfen, Elisabeth. „Recycling von Gewalt und Gesetzlosigkeit.“ In: Prinzler, Hans Helmut und Gabriele Jatho (Hrsg.). *New Hollywood 1967–1976. Trouble in Wonderland*. (Berlin: Bertz, 2004). S. 25.

<sup>145</sup> Soyka, Amelie. *Raum und Geschlecht. Frauen im Road Movie der 90er Jahre*. A. a. O. S. 11.

<sup>146</sup> Siehe Breinig, Helmbrecht und Susanne Opfermann. „Historischer Roman und Gesellschaftsroman.“ In: Zapf, Hubert (Hrsg.). *Amerikanische Literaturgeschichte*. (Stuttgart: Metzler, 1997). S. 79.

Gesellschaftsregeln, um ihn an anderer Stelle, in fremder Umgebung und aus freier Entscheidung, neu zu errichten.

Die Erstüberschreitung der Grenze ist jedoch ungebundenen und archetypischen *frontier*-Helden à la Natty Bumppo<sup>147</sup> vorbehalten, dessen Handeln einem ganz eigenen Ethos verpflichtet ist, nämlich dem „[...] *des American Dream, der den Neuen Adam zur Schaffung des Paradieses in der Wildnis bestimmt, in das ihm die Gemeinschaft dann nachfolgen wird*“<sup>148</sup>. Der *frontier*-Held ist derjenige, der den Weg erschließt, auf dem die Massen – und damit die Zivilisation – später ins „gelobte Land“ einziehen werden. Dabei ist der *frontier*-Held ein Mensch, der sich den extremen Lebensbedingungen der Wildnis mühelos anzupassen weiß. Selbst an der Grenze der Zivilisation beheimatet, ist er weniger auf Integration als auf Autonomie bedacht. Dennoch ist er kein Feind der Gesellschaft. Er kooperiert vielmehr mit dieser, indem er ihr den Weg zur Erschließung neuer Gebiete zeigt, gleichzeitig aber seinen autonomen Status wahrt. Doch mit der Anzahl der dem Helden nach Westen folgenden Menschen wächst gleichzeitig die Zahl der Siedlungen und die Größe des unzivilisierten Raumes schrumpft, bis schließlich der gesamte Kontinent besiedelt ist. Folglich ist die Einstellung gegenüber Naturräumen in der nordamerikanischen Kultur wesentlich geprägt durch den Willen zur Eroberung der Wildnis und den expansiven Trieb, die Grenzen immer wieder zu verschieben. Horst und Ingrid Daemmrich schreiben:

*„Es besteht kein Zweifel darüber, daß die Siedler in den Wäldern der neuen Welt die biblische Wildnis sahen. Es ist gleichermaßen deutlich, daß sie gezwungen waren, die Wälder zu roden und Siedlungen zum Schutz der Gemeinschaft anzulegen. Sie sahen über ihre Einpfählungen hinaus, erblickten ‚Gottes Land‘ und zugleich einen Raum, den sie bebauen wollten.“*<sup>149</sup>

Die nordamerikanischen Siedler sehen in der Wildnis weniger einen Ort der Zuflucht vor der Zivilisation als vielmehr einen Ort des Neuanfangs, den sie nach den eigenen Vorstellungen formen können. Das der Wildnis mühselig abgerungene Land soll vornehmlich dazu genutzt werden, eine neue Welt zu schaffen, die der Siedler als sein Eigen betrachten kann. Die Bedrohung seines materiellen Besitzes und der daraus resultierende Verteidigungsdrang seiner neu erworbenen Welt inklusive der damit verbundenen Werte und Rechte vor dem Bösen, in Form deformierter menschlicher Wesenszüge, motivieren den Siedler/Westerner zum archaischen Handeln.

---

<sup>147</sup> Hauptfigur von James Fenimore Coopers bekannter Serie von Grenzromanen mit dem Titel *The Leatherstocking Tales*.

<sup>148</sup> Kiefer, Bernd. „Western.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). *Reclams Sachlexikon des Films*. (Stuttgart: P. Reclam jun., 2002). S. 666.

<sup>149</sup> Daemmrich, Horst S. und Ingrid. *Themen und Motive in der Literatur*. A. a. O. S. 241.

Diesbezüglich lassen sich zahlreiche Parallelen zum Subgenre *Trucker-Roadmovie* erkennen. Wie der Westerner ist auch der Trucker untrennbar mit seinem „Reich“, den Highways der USA, verbunden. Wie der Westernheld sein Territorium vor Feinden muss auch er seines vor unliebsamen Eindringlingen schützen. Die Verteidigung eines konkreten Ortes als Lebensraum ist jedoch kein allgemeingültiges Merkmal des Roadmovies, sondern lediglich eine Eigenart dieses stark US-amerikanisch geprägten Subgenres.

In der Mehrzahl der US-amerikanischen Roadmovies der 1960er und 1970er Jahre erfahren die nationalen Mythen statt einer modernen Auffrischung vielmehr eine Art „Entleerung“. Der *American dream*, der Freiheit, Reichtum und Glück für jedermann verheißt, erweist sich dort als endgültig ausgeträumt. Die strahlenden, omnipotenten Helden werden durch desorientierte und desillusionierte Outlaws ersetzt. Die Freiheit des Einzelnen ist nicht mehr realisierbar und das wilde, noch unbesetzte, verheißungsvolle Land, in dem alles möglich schien, entpuppt sich als endgültig zivilisiert und somit verloren. Im Roadmovie *Easy Rider* (1969) bedient Regisseur und Schauspieler Hopper sich beispielsweise der alten Mythen, um auf die Defizite in der Gegenwart hinzuweisen und diese gleichzeitig zu kritisieren. Er betreibt sozusagen „[...] eine Kritik Amerikas mit Amerika“<sup>150</sup>. Indem sie sich auf die eigenen nationalen Grundwerte und Herkünfte bezieht, hinterfragt die junge Generation US-amerikanischer Filmemacher kritisch, was aus ihrem Land geworden ist und kommt zu einem ernüchternden Ergebnis.

Trotzdem bleibt die Frage bestehen, inwiefern der Mythos des sozialen Ausstiegs in Kombination mit dem Ausbruch des Individuums in die Natur der nordamerikanischen Kultur zugeschrieben werden darf. Bereits seit der Antike ziehen sich derartige Ausbruchsscripts wie ein roter Faden durch die gesamte westliche Kultur.<sup>151</sup> Im Folgenden gilt es, diese Behauptung anhand historischer Referenzen zu manifestieren.

Vorher empfiehlt sich jedoch eine kurze Bezugnahme auf den kulturellen Charakter der Bedeutung von Natur. Wolfgang van den Daele beschreibt Natur als ein „Konstrukt der Kultur“<sup>152</sup>, was soviel bedeutet, dass das Naturbild aufgrund kultureller Interpretation in den Köpfen der Menschen entsteht. Interpretiert wird die

---

<sup>150</sup> Diederichsen, Diedrich. „Outlaws im Namen Amerikas.“ A. a. O. S. 59.

<sup>151</sup> Siehe Großklaus, Götz. „Zu Tendenzen des Films der siebziger Jahre – in der Bundesrepublik Deutschland.“ In: *Zeitschrift für Literaturwissenschaft und Linguistik*. Jahrgang: 9/1979. Heft: 36. S. 112.

<sup>152</sup> Van den Daele, Wolfgang. *Zum Forschungsprogramm der Abteilung „Normbildung und Umwelt“*. (Berlin: Wissenschaftszentrum, 1991). S. 48.

Natur im Kulturgut<sup>153</sup>, durch das der Mensch diese sehen und verstehen lernt.<sup>154</sup> Die Vorstellung von Natur und Natürlichkeit ist folglich gesellschaftlich und kulturell geprägt und erweist sich zudem als einem historischen Wandel unterworfen. Auch Thomas Zoglauer beschreibt den Naturbegriff mit „*verschiedenartigen Wertvorstellungen verknüpft und [...] kulturell unterschiedlich bewertet*“<sup>155</sup>. Die Gefühle, die der Mensch der Natur entgegenbringt, werden weniger von ihr selbst hervorgerufen als vielmehr von dem Bild, welches das jeweilige Kulturgut von der Natur entwirft. Im Allgemeinen assoziiert der moderne Mensch den Naturbegriff mit der Vorstellung „*der idyllischen Harmonie eines unberührten Biotops*“<sup>156</sup>, also mit Bildern, welche durchweg positiv konnotiert sind. Zurückzuführen ist dies vor allem darauf, dass Kunst und Kulturgut weitestgehend von einem Schönheitswert der Natur ausgehen.

Mit dem Fortschreiten der Zivilisation erfährt die Natur einen Prozess der Ästhetisierung, der ihr Begreifen und Erleben als Arbeitswelt, die sie anfänglich für den Menschen darstellte, schrittweise zurückdrängt. Der Naturraum entwickelt sich im Verständnis der Menschen immer mehr zum Gegenpol urbaner Existenz – einem Ort der Freiheit, Urwüchsigkeit und Rekreation.

Die Kunst nutzt die Natur zunehmend als Projektionsfläche menschlicher Traumvorstellungen von der „heilen Welt“. Als historische Beispiele für diese Entwicklung können unter anderem Exemplare von Landschaftsmalerei in venezianischen Renaissance-Villen aufgeführt werden.<sup>157</sup> Landschaften werden hier in einer Art Idealzustand abgebildet, der bewusste Assoziationen mit dem Arkadien-Mythos auslösen soll. Je deutlicher die Menschen den Gegensatz zwischen Stadt und Land bzw. Zivilisation und Natur spüren, desto ausgeprägter werden die „*realen oder auch nur geträumten Fluchtbewegungen hinaus in die Natur*“<sup>158</sup> und desto ausgeprägter wird die Vorstellung der „*Natur als heiles und heilendes Refugium*“<sup>159</sup>, die letztendlich von der Kunst bzw. dem Kulturgut forciert wird.

Mit einem derartigen Naturbild arbeitet auch das Roadmovie. Damit reiht sich das Genre in eine Tradition der Zivilisationskritik und Natur-Gegenbewegungen ein, die mit den gesellschaftlichen und technischen Umbrüchen im Europa des 18.

---

<sup>153</sup> Hiermit sind in diesem Zusammenhang u. a. Literatur, Dichtung und Malerei gemeint.

<sup>154</sup> Siehe Burckhardt, Lucius. „Landschaftsentwicklung und Gesellschaftsstruktur.“ In: Achleitner, Friedrich (Hrsg.). *Die WARE Landschaft*. (Salzburg: Residenz Verlag, 1977). S. 10.

<sup>155</sup> Zoglauer, Thomas. „Das Natürliche und das Künstliche.“ In: Baumüller, Barbara und Ulrich Kuder u. a. (Hrsg.). *Inszenierte Natur – Landschaftskunst im 19. und 20. Jahrhundert*. (Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt, 1997). S. 153.

<sup>156</sup> Zoglauer, Thomas. „Das Natürliche und das Künstliche.“ A. a. O. S. 149.

<sup>157</sup> Siehe Trnek, Renate. „Der Wandel des Sehens und Empfindens von Landschaft durch die Kunst.“ In: Achleitner, Friedrich (Hrsg.). *Die WARE Landschaft*. (Salzburg: Residenz Verlag, 1977). S. 32.

<sup>158</sup> Trnek, Renate. „Der Wandel des Sehens und Empfindens von Landschaft durch die Kunst.“ A. a. O. S. 31.

<sup>159</sup> Trnek, Renate. „Der Wandel des Sehens und Empfindens von Landschaft durch die Kunst.“ A. a. O. S. 33.

Jahrhunderts ihren Anfang nahm. In der Zivilisationsgeschichte entdeckt Götz Großklaus, dass Perioden verstärkten Interesses der Natureingrenzung und -befriedung von solchen der revoltierenden Entgrenzung abgelöst wurden. Er schreibt:

*„Immer wieder – so scheint es – wurde das Recht reklamiert auf den Aufbruch in die Fremde, den Gang in die Wildnis, das Überschreiten der jeweiligen Grenze. Diese entgrenzenden Aufbrüche gingen den eigentlichen politischen Revolutionen, gesellschaftlichen Umbrüchen und Katastrophen voraus.“<sup>160</sup>*

Anfänglich erfolgen die Aufbrüche in den Außenraum noch ganz im Zeichen des religiösen Gebotes, sich die Erde untertan zu machen. Sie dienen der gesellschaftlichen Ausdehnung und kulturellen Aufwärtsentwicklung. Diese Tendenz lässt sich auch noch im Fortschrittsglauben der Aufklärung erkennen, welche die Natur prinzipiell dazu bestimmt ansah, *„als Material zur Entfaltung und Veredelung der ranghöheren menschlichen Kultur“<sup>161</sup>* genutzt zu werden. Der Mensch bemühte sich um die Tilgung des Fremden, die Kolonisierung des Wilden und die Unterwerfung der Natur.

Später offenbarte sich der unbekannte und gesellschaftlich noch unbesetzte Außenraum der Natur dann zunehmend als ein Ort, an dem emanzipatorische und innovatorische Probehandlungen ungestraft möglich waren. So lässt sich beispielsweise während der Mitte des 18. Jahrhunderts ein verstärkter Aufbruch des Bürgertums in die Fremde ferner Räume, aber auch in die Restwildnis Europas beobachten. Hierbei muss besonders der emanzipatorische Charakter dieser Reisen unterstrichen werden. Die Aufbrüche des bürgerlichen Individuums entpuppen sich nämlich nicht nur als Bildungsreisen, sondern vor allem als Ausbrüche aus den streng strukturierten, reglementierten und in sich geschlossenen Räumen absolutistischer Systeme in die freie Außenwelt der Natur, wo nur Naturgesetze herrschen. Die Natur entwickelte sich in der Vorstellung des Menschen zunehmend zur optimalen Gegenwelt und zum Zielort von Gegenbewegungen, die sich von den gesellschaftlichen Zwängen befreien wollten. Diesen Strömungen lag die Herausbildung einer neuen Naturauffassung zugrunde, die sich von der Vorstellung der Zivilisation als höherwertigen Seinsbereich gegenüber der Natur löste.

Zweifellos wurde diese neue Wertschätzung des Naturbegriffs im 18. Jahrhundert maßgeblich durch die zivilisationskritischen Werke des französischen Philosophen

---

<sup>160</sup> Großklaus, Götz. „Reisen in die fremde Natur – Zur Fremdwahrnehmung im Kontext der bürgerlichen Aufstiegsgeschichte.“ In: Großklaus, Götz und Ernst Oldemeyer (Hrsg.). *Natur als Gegenwelt – Beiträge zur Kulturgeschichte der Natur*. (Karlsruhe: Loeper Verlag, 1983). S. 266f.

<sup>161</sup> Oldemeyer, Ernst. „Entwurf einer Typologie des menschlichen Verhältnisses zur Natur.“ In: Großklaus, Götz und Ernst Oldemeyer (Hrsg.). *Natur als Gegenwelt – Beiträge zur Kulturgeschichte der Natur*. (Karlsruhe: Loeper Verlag, 1983). S. 33f.

und Literaten Jean-Jacques Rousseau geprägt. Gemäß seiner Ansicht handelt sich bei der menschlichen Kultur, ihren Errungenschaften, Institutionen und Wertvorstellungen, um die „*Pervertierung eines ursprünglich freien, glücklichen und gesunden ‚Naturzustands‘*“<sup>162</sup>. Mit dem immer schneller werdenden kulturellen Fortschritt kann die notwendige Modifikation der inneren Natur des Menschen nicht ausreichend Schritt halten, was wiederum in sinnlichen Defiziten resultiert. Während der Mensch gemäß dem Rousseauschen Verständnis einerseits von den Errungenschaften der Kultur profitiert und auf sie angewiesen ist, leidet er zugleich an den Folgen seiner Entfremdung von der Natur. Er sehnt sich zurück zu diesem ursprünglichen Naturzustand seiner Existenz, den er als gut, unverfälscht und frei betrachtet und sieht diesen als greifbar, wenn er sich von der Gesellschaft löst und sein persönliches Heil in einem „unverdorbenen“, dem Zugriff des Menschen entzogenen, urtümlichen Naturraum sucht. Eben dieses Schema der Zivilisationsflucht und die damit verbundene Sehnsucht nach einem freien und wahrhaftigen Dasein finden sich über 200 Jahre nach Rousseau im Filmgenre Roadmovie wieder.

Rousseau begreift den Menschen als ein Wesen, dessen Bestimmung die Verwirklichung der eigenen Natur ist. Die menschliche Geschichte interpretiert er als zunehmende Entfernung des Menschen von dessen ursprünglich gegebener Natur, die er als gut, frei und wahrhaftig begreift. Den Verlust dieser Natur schreibt Rousseau der Bildung der menschlichen Zivilisation zu. Der Philosoph verurteilt innerhalb der Gesellschaft lebende Menschen als verdorben und eitel. Divergierende und egoistische Interessen verleiten sie dazu, mittels Gesetzen und Rechten fortdauernde Rangordnungen und Abhängigkeitsverhältnisse einzurichten. Er konstatiert:

*„Die Menschen sind böse; eine traurige und fortdauernde Erfahrung erübrigt den Beweis; jedoch, der Mensch ist von Natur aus gut, ich glaube, es nachgewiesen zu haben [...] Man bewundere die menschliche Gesellschaft soviel man will, es wird deshalb nicht weniger wahr sein, dass sie die Menschen notwendiger Weise dazu bringt, sich in dem Maße zu hassen, in dem ihre Interessen sich kreuzen, außerdem sich wechselseitig scheinbare Dienste zu erweisen und in Wirklichkeit sich alle vorstellbaren Übel zuzufügen.“*<sup>163</sup>

Nur im Naturzustand ist der Mensch wirklich autark. Er lässt sich in diesem Zustand im Wesentlichen durch seinen Instinkt leiten, was Rousseau, im Gegensatz zu anderen Aufklärern, als höchst positiv bewertet. Er glaubt, dass erst mit der Entstehung von Gesellschaft und Kultur, das wirklich Böse in die Welt tritt. Es erwachen

---

<sup>162</sup> Oldemeyer, Ernst. „Entwurf einer Typologie des menschlichen Verhältnisses zur Natur.“ A. a. O. S. 34.

<sup>163</sup> Rousseau, Jean-Jacques. *Diskurs über die Ungleichheit / Discours sur l'inégalité*. (Paderborn u. a.: Schöningh, 1984). S. 301.

egozentrisches Denken, Eigenliebe, Gier und widernatürliche moralische Reflexionen, die Rousseau als Hauptmerkmale der schlechten Gesellschaftszustände anprangert. Gleichzeitig stellt er fest, dass keine der bestehenden Gesellschaftsformen sich als fähig erweisen könnte, den Naturzustand des Menschen zu erneuern, ermöglichen oder zu konservieren. Einzig die absolute Abwesenheit von Gesellschaft und ihren Institutionen offeriert die Möglichkeit einer freien und wahrhaftigen Existenz des Menschen.<sup>164</sup> Da eine komplette Auflösung der Gesellschaft jedoch unmöglich ist, erscheint eine, zumindest partielle, Wiederherstellung der Ursprungsnatur durch die Einführung einer Gesellschaftsform möglich, welche die Verwirklichung dieser autarken Ursprungsnatur nicht systematisch unterdrückt, wie es das Ancien Régime zur Zeit Rousseaus tat. Gunter Gebauer unterstreicht in diesem Kontext das revolutionäre Potenzial, das in Rousseaus Gedanken steckt. Er bemerkt:

*„In dem Moment, in dem man erkennt, dass die Menschheit ihre Natur verfehlt und sie unter den gegebenen Verhältnissen unmöglich verwirklichen kann, ist der Anstoß zu einer Wiederherstellung der Ursprungsnatur gegeben. Die Befreiung der Natur ist gegen die Gesellschaft gerichtet. Die Macht der Gesellschaft soll durchbrochen werden, in die Gesellschaft sollen Teile der Ursprungsnatur eingeführt werden, die eine Wiederherstellung der menschlichen Natur innerhalb der Gesellschaft ermöglichen.“<sup>165</sup>*

Dies impliziert nicht nur die Verwirklichung der Gattungsnatur des Menschen, sondern ebenfalls die der individuellen Natur des Einzelnen. Mit dieser Form der Betonung menschlicher Individualität wendet sich Rousseau unmittelbar gegen die repressiven Strukturen absolutistischer Systeme, in denen die Abhängigkeitsverhältnisse und Rangordnungen unüberwindbar festgelegt sind.

Rousseaus Werke gelten als theoretisches Fundament eines neuen, ökonomisch und politisch erstarkten Bürgertums. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurden die Spannungen zwischen den bürgerlichen und aristokratischen Gesellschaftsschichten immer ausgeprägter, die Kritik an der angeblich gottgegebenen Vorherrschaft des Adels immer lauter und die Forderung nach individueller Freiheit dringlicher. Im bürgerlichen Zivilisationsprozess versteht sich die Befreiung der Natur auch immer mehr als eine freie Verfügung über den eigenen Körper sowie als eine Entdeckung und Behauptung individueller Lebenswelten. Großklaus schreibt hierzu:

*„Die Behauptung von Lebenswelten ist verbunden mit der emphatischen Berufung auf die Natürlichkeit des eigenen sinnlichen Interesses; auf ‚die*

---

<sup>164</sup> Siehe Gebauer, Gunter. „Auf der Suche nach der verlorenen Natur – Der Gedanke der Wiederherstellung der körperlichen Natur.“ In: Großklaus, Götz und Ernst Oldemeyer (Hrsg.). *Natur als Gegenwelt – Beiträge zur Kulturgeschichte der Natur*. (Karlsruhe: Loeper Verlag, 1983). S. 105.

<sup>165</sup> Gebauer, Gunter. „Auf der Suche nach der verlorenen Natur – Der Gedanke der Wiederherstellung der körperlichen Natur.“ A. a. O. S. 106.

*Natürlichkeit‘ der sinnlich-lustvollen Verfügung über den eigenen Körper; auf die Natürlichkeit der sinnlich-kreativen Aneignung von Lebens-Räumen: von Haus und Landschaft, Region und Heimat [...] Immer wieder scheint der Protest die Intaktheit dieser sinnlichen Naturverhältnisse einzuklagen gleichsam als Naturrecht auf Selbstvergewisserung, Selbstbestimmung oder -verwirklichung.“<sup>166</sup>*

Das Naturrecht auf sinnlich-lustvolle Verfügung über den eigenen Körper erwies sich im „*kulturellen Gefängnis*“<sup>167</sup> jedoch als schwer realisierbar. Das Entdecken und freie Ausleben des Selbst schien vor allem durch den Ausbruch aus dem sozialen Gefängnis in einen gesellschaftlich unbesetzten Raum möglich. Diesen fand der Bürger des 18. Jahrhunderts, zumindest zonenweise, in Form kaum erforschter, entlegener Naturgebiete. Im herrschaftsfreien Raum der Natur erfährt der Reisende eine Entlastung von gesellschaftlicher Differenz, Ordnung und Restriktion und lebt ganz im Sinne Rousseaus sein natürliches Recht auf freie Selbstbestimmung aus:

*„Vor der Natur war gewissermaßen jeder gleich; die Natur: ihre Räume und Zeiten unterlagen keiner Art von sozialer Kontrolle: des Zutritts oder der Verfügung: kein Raum- oder Zeitpunkt war hier herrschafts-rituell besetzt.“<sup>168</sup>*

Der wilde Naturraum entpuppt sich somit als ein Ort der Emanzipation und individuellen Freiheit. Im Verständnis des Menschen entwickelt er sich zunehmend zur positiv konnotierten Gegenwelt zivilisatorisch dominierter Räume, in denen sich das Individuum gesellschaftlicher Unterdrückung fügen muss.

Eine derartige Konzeption weist auch das Roadmovie auf. In dem modernen Filmgenre wird der Naturraum ebenfalls als ein „Gegenbereich zum Alltag“ begriffen und steht somit in der Tradition der von Großklaus erwähnten Strömungen des 18. Jahrhunderts.<sup>169</sup> Wie damals präsentieren sich die Individualinteressen in einem Konflikt mit denen der vorherrschenden Kultur. Wie damals lösen die Spannungen zwischen dem Selbst und der beherrschenden Realität einen Standardisierungskonflikt<sup>170</sup> aus, der wiederum in einem Ausbruch aus dem „*kulturellen Gefängnis*“ gipfelt. Auch im Roadmovie ist die Motivation der Reisenden die Sehnsucht nach einer Alternative. Und der Eintritt in den gesellschaftlich unbeherrschten Raum entpuppt sich, zumindest temporär, als eine Befreiung des Selbst.

---

<sup>166</sup> Großklaus, Götz. „Der Naturtraum des Kulturbürgers.“ In: Großklaus, Götz und Ernst Oldemeyer (Hrsg.). *Natur als Gegenwelt – Beiträge zur Kulturgeschichte der Natur*. (Karlsruhe: Loeper Verlag, 1983). S. 176.

<sup>167</sup> Darunter versteht Großklaus „[...] die jeweilige symbolische Struktur einer Gesellschaft [...] die den natürlichen und gesellschaftlichen Objekten ihre kollektive Bedeutung verleiht“. Großklaus, Götz. „Der Naturtraum des Kulturbürgers.“ A. a. O. S. 182.

<sup>168</sup> Großklaus, Götz. „Der Naturtraum des Kulturbürgers.“ A. a. O. S. 186.

<sup>169</sup> Siehe Großklaus, Götz. „Der Naturtraum des Kulturbürgers.“ A. a. O. S. 193.

<sup>170</sup> Siehe dazu Kapitel 2.2.2.2.



Die menschliche Sehnsucht nach und Hinwendung zu einer nicht zivilisationsgeschädigten sowie von „*instrumenteller, ökonomischer und administrativer Rationalität*“<sup>171</sup> freien Natur ist ein kontinuierliches gesellschaftliches Phänomen. Dies lässt sich anhand der Benennung diverser historischer Perioden belegen, in denen Natur-Gegenbewegungen verstärkt aufgetreten sind. Im Verlauf der bürgerlichen Gesellschaftsgeschichte beobachtet Götz Großklaus seit dem frühen 18. Jahrhundert auf- und absinkende Wellen kollektiven Kulturinteresses am Gegensystem Natur. Darauf basierend nimmt er eine Unterteilung dieser Alternativbewegungen in folgende vier Phasen<sup>172</sup> vor:

1. Phase: von etwa 1700 bis 1740
2. Phase: von etwa 1750 bis 1840
3. Phase: von etwa 1880 bis 1930
4. Phase: seit etwa 1970

Anhand der in diesen historischen Phasen gehäuft auftretenden kulturellen Zeugnisse, wie Kunst<sup>173</sup>, Literatur<sup>174</sup>, aber auch anderer kultureller Aktivitäten<sup>175</sup>, erachtet Großklaus eine Natur-Bewegung belegbar.

Das Genre Roadmovie kann als künstlerisches Produkt einer gesellschaftlichen Konterbewegung der vierten Phase identifiziert werden. Es ist Ausdruck eines künstlerisch verbalisierten Protests einer gegenkulturellen Jugendbewegung, die in den 1960er Jahren ihren Anfang nahm und sich mit Entschiedenheit gegen das „*Übergreifen von Formen ökonomisch-administrativer und instrumenteller Rationalität auf die engere ‚Lebenswelt‘ des Einzelnen*“<sup>176</sup> richtete.

Das Genre entsprang einem Kino von Regisseuren, die zur unangepassten und freigeistigen „Woodstock-Generation“ zählen. Diese jungen Filmemacher hatten es sich zum Ziel gesetzt, Filme zu drehen, die das Lebensgefühl ihrer Generation realistisch widerspiegeln. Die frühen US-amerikanischen Roadmovies sind demzufolge eine ästhetische Thematisierung der Alternative zur Massenkultur. Im Sinne einer gegenkulturellen Jugendbewegung stellen sie die sinnenleerten Wohlstands Ideale der breiten Masse in Frage und propagieren eine von Zwängen und

---

<sup>171</sup> Habermas, Jürgen. *Legitimationsprobleme im Spätkapitalismus*. (Frankfurt a. M.: Suhrkamp, 1973). S. 28.

<sup>172</sup> Siehe Großklaus, Götz. „Der Naturtraum des Kulturbürgers.“ A. a. O. S. 173.

<sup>173</sup> Als Beispiel kann hier etwa die bildliche Darstellung von Natur in Form von Zeichnungen, Stichen, Ölbildern, Fotos und Filmen genannt werden.

<sup>174</sup> Etwa Reiseberichte, Briefe, Fiktion und Poesie, wissenschaftliche und philosophische Abhandlungen.

<sup>175</sup> Hierzu zählen u. a. die ökologische Bewegung im alltäglichen und politischen Sinne, aber auch die Jugendbewegung des Wandervogels oder Bewegungen wie Freikörperkultur und Lebensreform.

<sup>176</sup> Großklaus, Götz. „Der Naturtraum des Kulturbürgers.“ A. a. O. S. 176.

bürgerlichen Tabus befreite Lebensvorstellung. Dabei steht diese Bewegung in einer langen Tradition der Gegenkulturen, die von den Romantikern über die Pariser Bohème bis hin zur *Beat Generation* und den Hippies reicht. Wie schon bei Rousseau ist bei ihnen allen die Verwirklichung der Vorstellung eines freien, selbst bestimmten Lebens eng mit dem Ausbruch in eine naturbelassene Welt gekoppelt. Es sind vor allem die Gegenbewegungen, welche neue kulturelle Codes schaffen, die dann zunehmend in den Kontext der Alltagskultur eingeholt werden. Derartige Vorgänge finden sich im Laufe der Zeit stetig wieder.

#### 2.2.4 Dialektik des Naturverständnisses im Roadmovie

Im Folgenden soll auf das dialektische Naturverständnis eingegangen werden, das für das Roadmovie so bedeutsam ist und welches bereits im europäischen Kulturgut des späten 18. Jahrhunderts zu beobachten ist, denn zum damaligen Zeitpunkt nahm eine Periode des aktiven Erschließens noch unbekannter Naturräume ihren Anfang. Reisende und Entdecker verschoben kontinuierlich die Grenzen zum „Draußen“, bis nur noch wenige unerschlossene Räume übrig blieben.

Indem das ehemals mit Mythen, Tabus und Ängsten belegte Fremde Schritt für Schritt in das „Eigene“ einbezogen wurde, verlor es seine Fremdheit, aber zugleich auch den Reiz des Unbekannten, Unbezwungenen. Dieser Prozess kann als eine Art Entmythisierung bezeichnet werden. Im Laufe der Jahrhunderte verschob der Mensch die räumlichen Grenzen soweit, bis die Fremde ausgelöscht, die Erde durchweg kolonisiert und die Natur unterworfen war. Als kaum erforschter Raum ist derzeit nur das Weltall verzeichnet – das „Draußen“ des 21. Jahrhunderts.

Den Pfaden der Pioniere folgten die Massen. Dabei wurden sie geleitet von einer durch die Avantgarden entzündeten Aufbruchsehnsucht und von dem Willen begleitet, sich zu befreien. Es scheint nahezu paradox, dass eben jene Wegbereiter, die *„am Objekt der noch fremden, wilden und unbefriedeten Natur ganz neue Verhaltensweisen: zunächst des Wahrnehmens, des Bewegens, dann des Empfindens, schließlich auch des Denkens einüb[ten]“*<sup>177</sup> auf der anderen Seite eine touristische Kolonisierung von Naturräumen einleiteten. Lucius Burckhardt schreibt hierzu:

*„Die Alpen waren gewissermaßen zum ‚Arkadien‘ des Bürgertums geworden. Was Rousseau oder Carus noch ein existentielles Bedürfnis nach einer ‚psychischen‘ Reinigung in der freien Natur war, relativierte sich zum*

---

<sup>177</sup> Großklaus, Götz. „Der Naturtraum des Kulturbürgers.“ A. a. O. S. 179.

*Sonntagsausflug des Städters oder zum Sommerfrischen-Aufenthalt in den Bergen.*<sup>178</sup>

Mit dem Ausufern der Gesellschaft in die unberührte Natur geht deren Auslöschung einher. Der Mensch trägt die sozialen Strukturen, sowohl psychischer als auch physischer Art, von denen er sich eigentlich zu distanzieren suchte, mit sich in den wilden Raum hinaus. Damit zerstört er das, was er suchte.

In seinem Essay „Eine Theorie des Tourismus“ beschreibt Hans Magnus Enzensberger die vorliegende Dialektik treffend mit folgenden Worten: *„Die Befreiung von der industriellen Welt hat sich selbst als Industrie etabliert.*“<sup>179</sup> Die Reise in die Natur mutiert zu einer Fahrt in bereits erkundete Räume, in denen es nichts Unbekanntes mehr zu entdecken gibt, sondern:

*„[...] wo es vielmehr gilt, die inzwischen erprobten Wahrnehmungs-, Verhaltens- und Erlebnisformen risikolos zu wiederholen – und die Irritationen durch das Fremde und Besondere der Natur eiligst aufzulösen in die vertrauten Klischees des Natur-Schönen.*“<sup>180</sup>

Die einst neuen kulturellen Codes der avantgardistischen Gegenkulturen, welche der breiten Masse auf medialem Wege durch Literatur, Malerei, Fotografie und Film vermittelt wurden, konnten somit im Laufe der Jahrhunderte zum Bestandteil der Alltagskultur werden. Der Mensch sehnt sich danach, die in ihm durch das kulturelle Produkt suggerierten Sehnsüchte und Emotionen auszuleben.

Die Reise an den von Artefakten mit Mythen belegten Ort erfährt eine tourismusstrategische Initiierung, so dass sie in der Illusion des Reisenden zur Grenzüberschreitung wird. In Wirklichkeit ist sie jedoch nichts weiter als die Suggestion eines der Alltagsrealität entgegengesetzten Erlebnisses in einer Welt, die von dieser durch und durch geprägt ist. Der gemeine Pauschaltourist verlebt letztendlich ein organisiertes „Abenteuer“ auf Zeit ohne jegliche Risiken und mit Rückreise-Garantie.

Seit jeher scheint der Mensch einer Entdeckung jener, der Alltagsrealität entgegengesetzten, nicht bürgerlich strukturierten, unbestimmten Welten bedürftig.<sup>181</sup> Der französische Ethnologe Michel Leiris beschreibt jene Orte als heilig, d. h. aufgrund ihrer Ungewöhnlichkeit und Unberechenbarkeit beeindruckend. Sie grenzen unmittelbar an die profan alltägliche Welt des Menschen und rufen in ihm zwiespältige Emotionen, wie Angst und Begierde, wach. Heilige Orte sind mit Mythen belegt, reißen den Menschen aus seiner Routine, stellen ihn auf die Probe und sind

---

<sup>178</sup> Burckhardt, Lucius. „Landschaftsentwicklung und Gesellschaftsstruktur.“ A. a. O. S. 38.

<sup>179</sup> Enzensberger, Hans Magnus. „Eine Theorie des Tourismus.“ A. a. O. S. 195f.

<sup>180</sup> Großklaus, Götz. „Der Naturtraum des Kulturbürgers.“ A. a. O. S. 195.

<sup>181</sup> Siehe Leiris, Michel. *Die eigene und die fremde Kultur.* (Bodenheim, Athenaeum Verlag, 1979). S. 231f.

gleichzeitig Schauplätze der Selbstbegegnung. In Zeiten allumfassender Globalisierung werden derartige Orte jedoch zunehmend zur Mangelware. Die Welt ist entmythisiert, das Grundbedürfnis des Menschen nach diesen Orten jedoch weiterhin existent. Er bemüht sich daher um eine Wiedergewinnung des mythischen Raumes – vor allem in der Fiktion. Hierbei spielen die Bilderwelten des Kinos und Fernsehens eine bedeutsame Rolle, denn mit ihrer Hilfe kann das inzwischen unerreichbar Gewordene nachgestellt werden:

*„Allein über die fiktive Bildlichkeit der neuen Kino-Mythen scheint die Wiedergewinnung des mythischen Raums und der mythischen Fremde zu gelingen. Es sind symbolische Versuche zur Wiedergewinnung eines ‚Draußen‘ [Anmerkung der Autorin: das in gezeigter Form nicht mehr existent ist oder noch nie war], der Fremde überhaupt. Die mythischen Kino-Bilder vom unendlichen Weltraum in Kubricks 2001 – A Space Odyssey oder die einer leeren Landschaft: einer Sperrzone, wo alles wieder auf einen elementaren Naturzustand zurückzufallen scheint [...] entwerfen Grenzzräume, aus denen die Expeditionsteilnehmer nicht im alten aufklärerischen Sinne als Sieger, Eroberer und Besetzer zurückkehren.“<sup>182</sup>*

Eben diese Sehnsucht nach Grenzzräumen und neuen Erfahrungen ist der Motivationsmotor, der viele Roadmovies antreibt. So ist beispielsweise in europäischen, und hier besonders deutschen, Genrevvertretern ab den 1990er Jahren eine deutliche Aufbruchstendenz in Richtung Osten zu beobachten. Sozialistische Länder, die bis zum Fall der Berliner Mauer und der deutschen Wiedervereinigung noch vom so genannten „Eisernen Vorhang“ abgeschirmt waren, wurden immer öfter zu Handlungsschauplätzen. Die deutschen Roadmovies *Wir können auch anders* (1993) von Detlev Buck, *Burning Life* (1994) von Peter Welz und *Bis zum Horizont und weiter* (1999) von Peter Kahane spielen alle im Grenzgebiet der ehemaligen DDR. In *Im Juli* (2000) von Fatih Akin und *Blue Moon* (2002) von der österreichischen Regisseurin Andrea Maria Dusl wagen sich die Protagonisten sogar noch weiter in den Osten vor. Akins Film erzählt die Geschichte einer kuriosen Fahrt von Hamburg über Ungarn und Rumänien nach Istanbul, während sich *Blue Moon* (2002) als skurrile Odyssee von West nach Ost, von Wien über die Slowakei bis zum Schwarzen Meer in die ukrainische Hafenstadt Odessa, entpuppt. Dies erklärt sich dadurch, dass der bis 1989 politisch abgeschottete Ostblock für den Westen durchweg unbekanntes Terrain war, das es nach der Öffnung der Grenzen bis in die heutige Zeit, zumindest in kultureller Hinsicht, ausgiebig zu entdecken und zu erschließen gilt.

---

<sup>182</sup> Großklaus, Götz und Ernst Oldemeyer. „Einleitung.“ In: Großklaus, Götz und Ernst Oldemeyer (Hrsg.). *Natur als Gegenwelt – Beiträge zur Kulturgeschichte der Natur*. (Karlsruhe: Loeper Verlag, 1983). S. 10.

Roadmovies, deren Handlungen in bereits erschlossenen Gebieten spielen, haben es bezüglich Neuentdeckungen schwerer, denn dort gibt es weder im kulturellen noch im geographischen Sinne gänzlich Unbekanntes zu entdecken. Stattdessen kultivieren vor allem US-amerikanische Genrevertreter, von *Easy Rider* (1969) bis hin zu *Thelma and Louise* (1991), eine Art nostalgisches, „präkoloniales“ Naturverständnis, welches sie mittels der Illusionsmöglichkeiten des Filmes sowohl zu erzeugen als bedingt auch zu befriedigen fähig sind. Stärker als ihre europäischen Pendanten lassen sie die Straße und das Gebiet, durch das diese führt, bewusst als einen mythischen und heiligen Ort erscheinen. Beim Zuschauer lösen sie dadurch die Imagination eines zur Wildnis gehörenden Raumes aus, was prinzipiell paradox ist, da es sich bei Straßen und Wegen um rein zivilisatorische Produkte handelt.

Zunächst glaubt der Zuschauer, der Protagonist würde einen freien Raum betreten, in dem alles möglich zu sein scheint. Dabei vermittelt das Roadmovie ihm lediglich die Illusion eines freien Raums und löst zunächst die Imagination einer mit eben diesem Raum verknüpften Wirklichkeit aus, die gegenüber der außerfilmischen Realität autonom ist. Dem Zuschauer vermittelt sich über die Filmbilder der Eindruck von absoluter Freiheit und Ungebundenheit des Individuums. Bilder wie diese werden von seinem Gehirn gespeichert und sind für ihn untrennbar mit dem beschriebenen Filmgenre verbunden. Diese Form der Naturerfahrung ist im Wesentlichen durch den Film geprägt bzw. imaginiert. Bisweilen fällt es dem Zuschauer sogar schwer, zwischen realen und imaginierten Naturerfahrungen zu unterscheiden. Sollte er jemals physisch am Ort des Filmgeschehens sein, wird er unter Umständen aus seiner Imagination heraus die Erfahrungen erzeugen, die das Kino in ihm ausgelöst hat. Bei einer realen Fahrt entlang eines einsamen Highways durch den Mittleren Westen der USA wird der Betrachter beim Blick aus dem Fahrzeugfenster mitunter den gleichen Eindruck und die damit evozierten Emotionen von Freiheit und Ungebundenheit verspüren, die er bereits aus dem Kino kennt. Die Erfahrung realer Natur und die imaginäre Naturerfahrung verschmelzen hier miteinander.

Wie unterscheiden sich die Imagination einer Wirklichkeit und ihre sinnliche Wahrnehmung aber nun voneinander? Die Antwort liegt im Prozess der „Entsinnlichung“ des Individuums. Zunächst wird das sinnlich Erfahrbare symbolisch gedeutet und in einen Gesamtentwurf integriert, der auf Bestandteilen basiert, die wiederum auf andere Erfahrungen zurück zu führen sind. Der Aufbau dieses Gesamtentwurfs wird entweder von einem Subjekt konstruiert oder von anderen Personen übernommen. Die hinzugefügten symbolischen Bestandteile ersetzen nun die sinnlichen Erfahrungen und gewinnen die Dominanz innerhalb des

Gesamtentwurfs. Gegenüber den sinnlichen Erfahrungen wird dieser Entwurf nun autonom und wirkt dann auf die sinnliche Wahrnehmung in manipulierender Weise zurück. Das Subjekt nimmt quasi die Imagination einer wilden und freien Natur an, die der Gesamtentwurf, in diesem Fall der Film, ihm suggeriert.

Letztendlich entlarvt das Roadmovie jedoch selbst die gezeigte Wirklichkeit als Imagination. Der Protagonist bewegt sich in einem Raum, der nicht so wild und zivilisationsfern ist wie zunächst angenommen. Auch wenn das Genre vordergründig die Illusion eines freien Raums aufrechterhält, so leugnet bzw. kaschiert es nicht gänzlich die Spuren der Zivilisation und damit der beherrschenden Realität.

Die Protagonisten sind beispielsweise nicht so frei und ungebunden wie sie zunächst erscheinen. Das anfängliche Freiheitsgefühl der beiden motorradfahrenden „Easy Riders“ Wyatt und Billy währt nicht lange. Das verkündet bereits das Originalfilmplakat mit der Tagline „*A man went looking for America and couldn't find it anywhere ...*“<sup>183</sup>. Die spektakulären, wilden Landschaften des Kontinents sind im Vergleich zur Zeit der großen Siedler-Trecks zwar unverändert geblieben, erweisen sich jedoch keineswegs als Refugium vor der Gesellschaft. Und auch wenn *Easy Rider* (1969) die Highways, auf denen die Protagonisten unterwegs sind, so inszeniert, dass sie im Gefühl des Zuschauers der Wildnis zugehörig sind, wird dieser sich im Laufe des Films doch schrittweise bewusst, dass es sich hierbei um eine Schimäre handelt. Eben diese Highways sind in ihrer Eigenschaft als zivilisatorische Produkte der Beweis dafür, dass der Kontinent komplett besiedelt ist. Die beherrschende Realität regiert auch hier, wie Billy und Wyatt immer wieder feststellen müssen. Letztendlich führt jede Straße wieder in eine konservative Kleinstadt, in der die langhaarigen Freaks die gesellschaftlichen Normen und Werte mal mehr, mal weniger schmerzhaft zu spüren bekommen. Die Palette reicht dabei von subtiler Ablehnung und offener Diskriminierung bis hin zu Inhaftierung und letztendlich Mord.

Auch die Straße, die im Roadmovie zunächst als ein Ort absoluter Freiheit inszeniert wird, entpuppt sich letztlich als Trugbild. Sie darf nicht ausschließlich als Oase der Freiheit, sondern muss als ein inmitten von Wildnis und Zivilisation liegender Zwischenraum begriffen werden. Im physischen Sinne ist sie der Zivilisation zugehörig, im emotionalen, kulturell geprägten Verständnis des Zuschauers ist sie jedoch Teil der Wildnis. Das Genre visualisiert die Tatsache, dass physische Entgrenzung bzw. der Ausbruch nach Draußen in Zeiten globaler Zivilisation nicht

---

<sup>183</sup> *Internet Movie Database* „Taglines for Easy Rider.“ Onlineversion unter: <http://www.imdb.com/title/tt0064276/taglines> (Stand: 06.03.2009).

mehr möglich ist. Der Ausbruch findet daher auf psychischer Ebene, im Inneren des Individuums, statt.

Im Roadmovie fungiert die Straße als symbolischer Ort der Ausnahmesituation. Sie markiert die Grenze zwischen Zivilisation und Wildnis bzw. beherrschender und alternativer Realität. Die Ausnahmesituation selbst ist die temporäre Fahrt entlang dieser Grenze, die körperlich nicht überwunden werden kann, sondern ausschließlich psychisch.

Die durch einen Standardisierungskonflikt ausgelöste Bewegung macht die Protagonisten kurzzeitig frei. Auf ihrer Fahrt dringen sie unweigerlich immer wieder in Zonen beherrschender Realität ein, meist symbolisiert durch zivilisatorische Objekte wie zum Beispiel Siedlungen, Kleinstädte. Aufgrund ihrer Mobilität können sie diese aber immer wieder verlassen. Doch mit der gleichen Gesetzmäßigkeit, mit der am Anfang eines jeden Roadmovies der Ausbruch aus der beherrschenden Realität steht, ist am Ende die Ankunft der Protagonisten in eben dieser und damit die Beendigung der Ausnahmesituation zu erwarten. Dabei reicht die Spannbreite vom dramatischen Ausgang mit Todesfolge, vornehmlich beim Flucht-Roadmovie, bis hin zum versöhnlichen Happy End.

Auch eine bestimmte Symbolik der Bewegungsform bzw. -richtung kann bei der Genreanalyse nicht ignoriert werden. Die Fahrt entlang eines schnurgerade verlaufenden, sich am Horizont verlierenden Highways wirkt auf den Reisenden und den ihn begleitenden Zuschauer hoffnungsvoll und viel versprechend, da sie diese dem – wenn auch nur imaginären – Ziel einer neuen und besseren Welt stückweise näher zu bringen scheint. Die Bewegung in Kreisen repräsentiert hingegen das Gegenteil und leitet in der Regel den finalen Teil der Handlung ein. Besonders deutlich lassen sich diese Bewegungsstrukturen im Subgenre Flucht-Roadmovie ausmachen. So wird beispielsweise aus der anfänglich zielorientierten Flucht der Protagonistinnen von *Thelma and Louise* (1991) zunehmend ein orientierungsloses Umherirren, da die Gefahr durch die immer näher rückenden Verfolger häufige Routen-Änderungen notwendig macht. Die nach vorne gerichtete Bewegung wandelt sich zu einer Fahrt in immer enger werdenden Kreisen, welche die Ausweglosigkeit der Situation widerspiegelt. Die Verfolger, die Repräsentanten der beherrschenden Realität, kesseln die Flüchtigen ein und zwingen sie letztendlich zum Stillstand. Mit dem Bewegungsstopp findet auch die Ausnahmesituation ein jähes Ende und die beherrschende Realität erlangt wieder die Kontrolle über das Leben der Ausbrecher, sofern sie ihren Ausbruch nicht mit dem Tod beenden.

Diese Struktur charakterisiert nicht nur das Flucht-Roadmovie, sondern das Genre im Allgemeinen. Die Ausnahmesituation ist ausschließlich temporärer Natur und dauert nur solange, wie die Fahrt bzw. Bewegung anhält. Das Ende der Fahrt muss jedoch nicht zwingend tödlich sein, wie einem vor allem Flucht-Roadmovies à la *Bonnie and Clyde* (1967) Glauben machen könnten. Ebenfalls populär ist das offene Ende, das den Zuschauer über weitere Entwicklungen im Unklaren lässt. Sicher ist nur, dass die erlebte, an die Fahrt gekoppelte Ausnahmesituation das Leben der Protagonisten zukünftig beeinflussen wird. Als Beispiele sollen hier Roadmovies mit Selbstfindungscharakter wie *Harry and Tonto* (1974), *Erbsen auf halb 6* (2004) oder *Zugvögel ... einmal nach Inari* (1997) genannt werden.

Natur- und Zivilisationsräume werden im Roadmovie mit unterschiedlicher Bedeutung aufgeladen und einander polar gegenübergestellt. Die stetigen räumlichen Wechsel der Protagonisten symbolisieren ihren Ausbruch aus fest etablierten Gesellschaftsstrukturen und ihre Distanzierung von normierten Verhaltensweisen. Die Erfahrung des Naturraums als Gegenbereich zu Alltag und Normalität ist jedoch hauptsächlich imaginär, denn de facto ist auch der Naturraum mittlerweile zivilisatorisch erfasst und mehr oder weniger geprägt. Einen geographischen Ort absoluter Freiheit und Selbstbestimmung fern jeglicher gesellschaftlicher Einflüsse kann es demzufolge auf der Erde nicht mehr geben. Dies verdeutlicht auch das Straßennetz, das die kontinuierliche Fortbewegung der Protagonisten erst ermöglicht. Das Roadmovie inszeniert die Straße allerdings als einen dem Naturraum zugehörigen Ort, an dem die handelnden Personen eine Entlastung von sozialer Ordnung und Normen erleben. Dabei wird zunehmend deutlich, dass diese Entlastung weniger mit dem Ort zu tun hat, als vielmehr mit dem seelischen Zustand, in dem die Protagonisten sich befinden. Um diese Ausnahmesituation zu visualisieren, bedient sich das Roadmovie einer tradierten Ikonographie, welche sich an den europäischen Strömungen der Zivilisationskritik und Natur-Gegenbewegungen orientiert. Das Genre verschweigt jedoch nicht, dass es sich bei dieser Ausnahmesituation um einen anarchischen Zustand handelt, der nicht dauerhaft an bestimmten Orten aufrechterhalten werden kann.

### **2.3 Rolle und Funktion von Bewegungsmedien und Automobilität im Roadmovie**

Nachdem bisher verdeutlicht wurde, inwiefern das Unterwegssein, die polarisierende Darstellung von Natur- und Zivilisationsräumen sowie die Darstellung der Straße als Ort der Ausnahmesituation essenziell für das Roadmovie sind, soll im Folgenden auf



die Rolle von Bewegungsmedien als weitere elementare Bestandteile des Genres eingegangen werden. Hierbei gilt es zu berücksichtigen, dass die Selektion aus dem Paradigma Bewegungsmedien in hohem Maße variiert, d. h. vom Truck über das Motorrad bis hin zum Rasenmäher<sup>184</sup> reicht. Trotzdem ist das populärste Vehikel im Roadmovie das Automobil – und damit der Hauptgrund, warum das Genre in den Köpfen der Zuschauer untrennbar mit diesem Bewegungsmedium verbunden ist.<sup>185</sup>

Dabei müssen dieses und andere Fortbewegungsmittel zunächst als Symbole für kaum beschränkte Mobilität gesehen werden. Eben diese, durch ein technisches Medium ermöglichte, physische Flexibilität der Figuren hat grundlegende Bedeutung für die Handlung und muss daher als ein den Genrekern mitkonstituierendes Element verstanden werden. Stellvertretend für alle anderen Bewegungsmedien erfolgt im Anschluss eine Untersuchung des Automobils und seiner Funktion im Roadmovie. Ziel hierbei ist es, sein ästhetisches, symbolisches und narratives Potenzial aufzuzeigen.

### **2.3.1 Die Faszination der (Auto-)Mobilität, ihre Bedeutung in der modernen Welt und im Roadmovie**

Bereits seit seiner Erfindung wird das Automobil als ein mit Mythen behafteter Gegenstand in Kunst und Literatur thematisiert. Auch der Film, dessen Entwicklung und Aufstieg im Übrigen zeitlich parallel zu denen des Automobils verliefen, fand schnell Gefallen an dem In-Szene-Setzen der neuen technischen Errungenschaft. Anfangs noch vornehmlich als mondäne Requisiten eingesetzt, faszinierten Automobile die Filmemacher zunehmend in der Funktion eines technischen Mittels zur Bewegungsdarstellung. Später kam ihnen dann auch hinsichtlich der Filmhandlung und -thematik wachsende Bedeutung zu, wie Ellen Risholm bemerkt:

*„Es [das Automobil] dient als Transportmittel, durch das die Handlung vorangebracht wird, Raum und Zeit erfahren oder verdichtet, Figuren getrennt, vereint oder aneinander gebunden werden. Durch die Wahl des Autos und die Art der Fahrt werden Figuren charakterisiert, soziale Situationen repräsentiert und psychische Zustände symbolisiert. Zudem wird das Auto genutzt, die Lust an der abstrakten filmischen Bewegung an die konkrete Bewegung einer Fahrt zu binden, so dass filmischer Exzess in die Narration eingebunden oder die Erzählung zugunsten der Lust am rasenden Tempo für einen Moment angehalten wird.“<sup>186</sup>*

---

<sup>184</sup> Fortbewegungsmittel in David Lynchs Roadmovie *The Straight Story* (1999).

<sup>185</sup> Siehe Lippert, Werner. „Vom Rausch zur metaphysischen Vollbremsung. Das Automobil als Kulturobjekt.“ In: NRW-Forum Kultur und Wirtschaft Düsseldorf (Hrsg.). *AUTO-NOM – Das Automobil in der zeitgenössischen Kunst*. (Ostfildern-Ruit: Hatje Canz Verlag, 2003). S. 53.

<sup>186</sup> Risholm, Ellen. „(Nicht) normale Fahrten US-amerikanischer und deutscher Road Movies.“ A. a. O. S. 107.

Daher weisen Fahrtsequenzen oft eine eigene Dynamik und Qualität auf, die sie von der restlichen Handlung des Films abheben und gewissermaßen als „Minierzählung“ in eine Erzählung einbetten.<sup>187</sup> Im Roadmovie hingegen wird die Narration ganzheitlich von der Fahrt bestimmt. Das Automobil ist hier nicht nur ein Beförderungsmittel der Protagonisten, sondern auch der zentrale und immer wiederkehrende Schauplatz des Films. Während der Fahrt, einer Passage, an der der Reisende sich weder „*hierorts noch dortorts*“<sup>188</sup>, befindet, stellt das Auto im Zwischenraum der Straße einen ruhenden Pol dar von dem aus die Geschehnisse an verschiedenen Stationen jeweils ihren Anfang und ihr Ende nehmen. Die Fahrt wird mehrfach von kurzen Stopps unterbrochen, die Begebenheiten offerieren, welche die Filmhandlung vorantreiben. Ihr Verlauf bestimmt somit den Rhythmus der Handlung. In seiner Beschaffenheit als ruhender Pol während einer Passage stellt sich das Automobil im Roadmovie als ein Motiv dar, welches an das des Schiffes in der Literatur erinnert, auch wenn die Poetik des Schifffraumes sich als noch komplexer erweist als die des Automobils.<sup>189</sup> Wie der Reisende auf dem Meer befindet sich auch der Reisende auf der Straße in stetiger Bewegung und somit laut Paul Virilio an einem „*Nicht-Ort*“<sup>190</sup>. Dabei offerieren Schiff und Automobil einen festen Bezugspunkt im Bewegungsprozess. Sie dürfen als isolierte Räume innerhalb eines Außenraumes begriffen werden, der aufgrund seiner horizontalen Ausdehnung in Form der See oder einer offenen, einsamen Landschaft nahezu unbegrenzt erscheint. Hierdurch werden die Illusionen von freier Bewegung fern jeglicher Zivilisation und einer hoffnungsvollen Fahrt ins Ungewisse erzeugt, die als Symbol für die existentielle Entwicklung des Menschen dient. Unterbrochen wird die Fahrt lediglich von kurzen „Landgängen“. Die räumliche Entfernung von der Zivilisation erreichen die Reisenden im Wesentlichen durch konstante Bewegung und Ortswechsel. Gleichzeitig handelt es sich sowohl beim Schiff als auch beim Automobil um Formen eines sozialen Mikrokosmos, der von der Gemeinschaft der Reisenden geformt wird. Dies wiederum beweist, dass der Mensch die Zivilisation nicht gänzlich hinter sich lassen kann.

---

<sup>187</sup> Siehe Koch, Gertrud. „Endlich Fahren. Geschwindigkeit und Autofahren im Film.“ In: Bode, Peter und Sylvia Hamberger u. a. (Hrsg.). *Alpträum Auto. Eine hundertjährige Erfindung und ihre Folgen*. (München: Raben Verlag, 1991). S. 207.

<sup>188</sup> Rutschky, Michael. „Das Auto ist eine Kamera.“ In: *Kunstforum International*. 1997. Band: „Ästhetik des Reisens.“ S. 165.

<sup>189</sup> Siehe hierzu: „Wir fahren immer auf dem Maternity Drive ...“ Gespräch mit dem Philosophen Peter Sloterdijk. In: Kries, Mateo und Alexander von Vegesack (Hrsg.). *Automobility. Was uns bewegt*. (Weil am Rhein: Vitra Design Museum, 1999). S. 112.

<sup>190</sup> Virilio, Paul. „Fahrzeug.“ (1975). In: Pias, Claus und Joseph Vogl u. a. (Hrsg.). *Kursbuch Medienkultur. Die maßgeblichen Theorien von Brecht bis Baudrillard*. (Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt GmbH, 2002). S. 167.

Unbegrenzte räumliche Fortbewegung und Geschwindigkeit sind seit jeher zentrale Themen der Menschheitsgeschichte, was anhand zahlreicher Mythen der einzelnen Kulturkreise belegt werden kann. Dabei sind die erwähnten Attribute in der Regel den Göttern vorbehalten und werden dem Menschen allenfalls als besondere Auszeichnung verliehen. Die größte Faszination unter den Mobilitätsformen geht dabei von der individuellen Mobilität – der „Automobilität“ – aus. Sie basiert auf dem Wunsch des Menschen, selbst entscheiden zu können, „*ob, wann und wohin man sich bewegt*“<sup>191</sup>.

Oft sind es Bewegungsprozesse, wie zum Beispiel Völkerwanderungen, Eroberungsfeldzüge oder schlicht und einfach Migration, die als Motor geschichtlicher Entwicklungen genannt werden können. Hierbei handelt es sich jedoch stets um eine Mobilität im Rhythmus der Masse, die keinesfalls mit Automobilität gleichgesetzt werden darf. Automobilität impliziert selbst bestimmtes Fortbewegen von Individuen. Das heißt, dass dem Einzelnen nicht nur die Wahl seines Fortbewegungsmittels offen steht, sondern ebenfalls die der Strecke, des Zeitpunkts und der Dauer.

Die Untersuchung von menschlicher Automobilität findet im Folgenden unter Berücksichtigung von zwei unterschiedlichen Deutungsansätzen statt. Zunächst wird Automobilität unter rationalen und soziologischen Gesichtspunkten betrachtet. Im Anschluss findet eine Betrachtungsweise Anwendung, die den Fokus auf die psychische und emotionale Komponente des Phänomens legt.

Unter rationalen Aspekten beleuchtet, wachsen mit einer zunehmenden Automobilität des Menschen auch seine Vorteile gegenüber seiner Umwelt. Selbstbeweglichkeit und Unabhängigkeit sind mit am ausgeprägtesten, wenn er zu Fuß unterwegs ist. Diese Fortbewegungsart hat jedoch deutliche Nachteile hinsichtlich Geschwindigkeit, Reichweite, Transportfähigkeit und Witterungsschutz. Auf die physische Unzulänglichkeit des Menschen weist auch der Soziologe Arnold Gehlen in seinen Untersuchungen hin. Ihm zufolge ist:

*„[...] der Mensch im Gegensatz zu allen höheren Säugern hauptsächlich durch Mängel bestimmt, die jeweils im exakt biologischen Sinne als Unangepaßtheiten, Unspezialisiertheiten, als Primitivismen, d. h. als Unentwickeltes zu bezeichnen sind: also negativ. Es fehlt das Haarkleid und damit der natürliche Witterungsschutz; es fehlen natürliche Angriffsorgane, aber auch eine zur Flucht geeignete Körperbildung.“*<sup>192</sup>

---

<sup>191</sup> Kries, Mateo und Alexander von Vegesack. „Vorwort.“ In: Kries, Mateo und Alexander von Vegesack (Hrsg.). *Automobility. Was uns bewegt*. (Weil am Rhein: Vitra Design Museum, 1999). S. 94.

<sup>192</sup> Gehlen, Arnold. *Der Mensch. Seine Natur und Stellung in der Welt*. In: Rehberg, Karl-Siebert (Hrsg.). *Gesamtausgabe*. Band 3, Teilband 1. (Frankfurt a. M.: Vittorio Klostermann, 1993). S. 31.

Demnach ist die Erfindung von Fahrzeugen, wie im Übrigen die vieler Werkzeuge, hauptsächlich auf die körperlichen Defizite des Menschen zurückzuführen, die er auf diese Weise zu kompensieren sucht, um im täglichen Existenzkampf bestehen zu können.

Als erstes Transportmittel der menschlichen Gattung nennt Paul Virilio die Frau, als zweites das Reittier.<sup>193</sup> Beide gestatten dem Mann nicht nur eine effizientere Form der Fortbewegung, sondern verschaffen ihm gleichzeitig gewisse Fähigkeiten und Freiheiten. Virilio konstatiert:

*„Die erste Freiheit ist die Bewegungsfreiheit, die die Last-Frau dem Jagd-Mann verschafft, aber diese Freiheit ist keine ‚Muße‘, sondern, über das ursprüngliche Jagen hinaus eine Befähigung zur Bewegung, zum Krieg.“<sup>194</sup>*

Während die Frau den Mann von logistischen Aufgaben entlastet, wie etwa der Versorgung und Gepäckbeförderung, verschafft sie ihm freie Zeit, die er wiederum zu kriegerischen Aktivitäten nutzen kann. Mit der Domestizierung und Züchtung von Reittieren, deren Geschwindigkeit, Ausdauer und Belastbarkeit die des Menschen deutlich übersteigen, vergrößert dieser seine Bewegungsfreiheit um ein Vielfaches. Gleichzeitig baut er mittels der Beherrschung von Bewegungsmedien seine Machtstellung in der Welt aus. Geschwindigkeit entpuppt sich in der Menschheitsgeschichte zunehmend als verborgener Faktor der Macht und des Reichtums und wirkt sich damit entscheidend auf Gesellschaftsstrukturen aus. *„Die dromokratische Hierarchie der Geschwindigkeit bringt einen neuen Adel hervor“<sup>195</sup>*, bemerkt Virilio und fügt hinzu: *„Dem Schnellen gehört das Land.“<sup>196</sup>*

Durch Beweglichkeit und Geschwindigkeit vergrößert der Mensch seine Reichweite, da sie eine Verkleinerung des Raums und eine Verdichtung der Zeit bewirken. Proportional zur Erhöhung des Fortbewegungstempos wachsen demzufolge auch die Möglichkeiten der Ausübung von Gewalt und Kontrolle in immer größeren Territorien. Als Beispiel kann hier die Eroberung Lateinamerikas durch die Spanier genannt werden, die ihre zahlenmäßige Unterlegenheit gegenüber den Ureinwohnern Südamerikas unter anderem durch eine dromokratische Überlegenheit aufgrund des Einsatzes von Reittieren wettmachen und den Kontinent somit verhältnismäßig schnell annektieren konnten.

Weiterhin muss an dieser Stelle auf den Schutzaspekt schneller Fortbewegung hingewiesen werden. Erst die Schnelligkeit seines Pferdes *„entzieht den Ritter seinen*

---

<sup>193</sup> Siehe Virilio, Paul. *Der negative Horizont. Bewegung – Geschwindigkeit – Beschleunigung*. (München, Wien: Carl Hanser Verlag, 1989). S. 29.

<sup>194</sup> Virilio, Paul. *Der negative Horizont. Bewegung – Geschwindigkeit – Beschleunigung*. A. a. O. S. 31.

<sup>195</sup> Virilio, Paul. *Der negative Horizont. Bewegung – Geschwindigkeit – Beschleunigung*. A. a. O. S. 31.

<sup>196</sup> Virilio, Paul. *Der negative Horizont. Bewegung – Geschwindigkeit – Beschleunigung*. A. a. O. S. 43.

*Verfolgern, aber auch seiner eigenen Schwäche*<sup>197</sup>. Damit unterstützt Virilio die Behauptung von Arnold Gehlen, dass Bewegungsmedien vor allem zum Schutz vor und Ausgleich der eigenen konstitutionell bedingten Schwäche konzipiert wurden.

Mobilität und Bewegungsfreiheit waren wichtige Elemente für die Erhaltung des Feudalsystems. Sie waren Garanten der Herrschaftsgewalt und galten daher lange Zeit als Privilegien der Aristokratie und der Wohlhabenden. So war beispielsweise die klassische Bildungsreise, die im Zuge der Aufklärung in Mode kam, zunächst nur den Mitgliedern der gesellschaftlich gehobenen Schichten vorbehalten. Für den einfachen Bürger war Mobilität dagegen bedeutend langsamer realisierbar – zunächst durch die Einführung von Postkutschen und später durch die vom Aufkommen des Eisenbahnwesens ausgelöste verkehrstechnische Revolution. Doch nur wer Herr über ein eigenes Vehikel war, galt als automobil und erst die Erfindung motorisierter Fahrzeuge läutete eine bis dahin völlig unbekannt Dimension der Automobilisierung ein.

Der Grund, warum das Automobil zum unangefochtenen Inbegriff individueller Mobilität aufsteigen konnte, ist im Wesentlichen auf zwei Charakteristika zurückzuführen, die es anderen, ebenfalls selbstbeweglichen, Fortbewegungsarten voraussetzt:

*„Zum einen ist man im Auto nicht nur ‚selbst‘, sondern auch ‚von selbst‘ mobil, denn das Auto hat einen Motor. Zum anderen verkörpert das Auto wie kein zweites Verkehrsmittel die Souveränität und Autonomie des sich bewegenden Menschen, weil es ihn in einer ‚Raumblase‘, einer zweiten Haut, von der Außenwelt abschirmt.“*<sup>198</sup>

Die beiden fundamentalen Charakteristika des Automobils beschreibt Jean Baudrillard als Transzendenz und Intimität<sup>199</sup>. Diese Sehnsucht nach Grenzüberschreitung in anheimelnder und schützender Atmosphäre prägt den zweiten Blickwinkel, unter dem das Phänomen hier betrachtet wird. Gemäß der Ansicht des Philosophen Peter Sloterdijk bildet sie den Hauptantrieb für den Traum von der Automobilität, wenn er anführt: *„Die Sehnsucht ist der Stoff, aus dem die Bewegungen sind, sie spannt den Bogen nach Zielen, an denen wir nicht sind.“*<sup>200</sup> Ihren Anfang findet sie in den Frustrationen des zur Sesshaftigkeit verdammt Menschen. Trotz seiner Neigung zur Sesshaftigkeit und fixen Bodenbindung weist das menschliche Naturell Spuren einer kinetischen Tendenz auf, die der „stillgelegte“ Körper mehr oder weniger ausgeprägt unterdrückt. Seit jeher zeichnet sich in den

---

<sup>197</sup> Virilio, Paul. *Der negative Horizont. Bewegung – Geschwindigkeit – Beschleunigung*. A. a. O. S. 35.

<sup>198</sup> Kries, Mateo und Alexander von Vegesack. „Vorwort.“ A. a. O. S. 94.

<sup>199</sup> Siehe Baudrillard, Jean. *Das System der Dinge*. (Frankfurt a. M., New York: Campus Verlag, 1991). S. 90.

<sup>200</sup> Sloterdijk, Peter. „Wir fahren immer auf dem Maternity Drive ...“ A. a. O. S. 107.

Mythologien sämtlicher Völker während Perioden der Sesshaftigkeit immer wieder ein Drang nach Mobilität ab:

*„Weil in der alten Sesshaftigkeit ein Element von Zuviel erhalten war, durch das dem Menschen eine Fesselung zugemutet wurde, die über seine kinetische Wahrheit gelogen hat.“<sup>201</sup>*

Hierbei handelt es sich um eine Fesselung, die hauptsächlich durch Institutionen der Zivilisation bedingt ist, die der Mensch teilweise auch nicht entbehren mag. Der Mensch, der sein Heim verlässt und in einen äußeren, weniger sicheren Raum aufbricht, kann und möchte nicht gänzlich auf den Schutz des inneren Raums verzichten. Somit stellt sich ihm die Frage, wie er es schaffen kann, im Außenraum die gleichen Annehmlichkeiten zu haben wie im Innenraum – oder anders formuliert: *„Wie kann ich mich souverän bewegen, obwohl ich mich nicht hinaus wage?“<sup>202</sup>* Ein „Bewegungsmedium“, das sich in diesem Fall anbietet, ist die Imagination, die bereits seit undenklichen Zeiten Ausflüge jeglicher Art, wenn auch nur psychischer Natur, möglich macht.

Beim Automobil hingegen handelt es sich um eines der bedeutsamsten technischen Medien der modernen Welt, mit dem souveräne Bewegung dargestellt bzw. simuliert werden kann. Die Wünsche und Gefühle, welche die Vorstellung von Automobilität schon vor Jahrtausenden im Menschen weckte, scheinen von der technischen Errungenschaft des Automobils endlich erfüllt zu werden. Sie prägen von Beginn an sein Image. Das Automobil steigt zur Ikone der Moderne auf, der ein technisiertes und dynamisiertes Lebensgefühl innewohnt. Bisweilen findet sich die Epoche sogar unter folgende Maxime der Automobilität gestellt:

*„Automobilität bedeutet Selbstbeweglichkeit. Man könnte fast die gesamte Moderne unter dieses Motto stellen! Festgefügte Ordnungen lösen sich, stabile Lebens- und Karrieremuster weichen auf, das Maß an intergenerativen Verbindungen wird geringer, Orte und Zeiten verlieren an strukturbildender Kraft.“<sup>203</sup>*

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts übte das Automobil eine ungeheure Faszination auf die Menschen aus, die es mit Modernität und Fortschritt gleichsetzten. Der Kult um den Rausch der Geschwindigkeit wurde seitdem in vielerlei Hinsicht thematisiert und

---

<sup>201</sup> Sloterdijk, Peter. „Wir fahren immer auf dem Maternity Drive ...“ A. a. O. S. 104.

<sup>202</sup> Sloterdijk, Peter. „Wir fahren immer auf dem Maternity Drive ...“ A. a. O. S. 108.

<sup>203</sup> Knie, Andreas. „Vom Verkehrsteilnehmer zum Menschen. Ergebnisse sozialwissenschaftlicher Mobilitätsforschung.“ Zitiert nach: Barth, Sabine. „Nichts bewegt sie wie ein ... Die Automobilität als größter Mythos des Jahrtausends.“ Onlineversion unter: *Buchjournal* <http://buchjournal.buchhandel.de/sixcms/detail.php?id=11471> (Stand: 08.03.2009).

das Auto avancierte kontinuierlich zum Symbol für die westliche Kultur und deren technologischen Progress.

Mit Hilfe des Automobils ist der moderne Mensch in der Lage, seinen Aktions- und Möglichkeitsradius radikal zu vergrößern, was wiederum eine Steigerung seines Selbstbewusstseins nach sich zieht. Es wäre demnach ein Fehler, das Automobil auf ein reines Transportmittel zu reduzieren. Es ist vielmehr ein Verklärungs- und Intensivierungsmittel: Mit ihm *„rächt man sich jetzt an den lästigen Zumutungen der Sesshaftigkeit“*<sup>204</sup>. Und auch im Zeitalter der Massenmotorisierung handelt es sich beim Automobil keineswegs um einen gewöhnlichen Bedarfsgegenstand, sondern um ein Objekt, das die menschliche Phantasie nach wie vor stimuliert und vielfältige, reflexive Diskurse auslöst. Im Rahmen einer formalen Untersuchung der Alltagsrealität behandelt der französische Semiotiker Roland Barthes das Automobil als ein zeichenhaftes Objekt und identifiziert es zunächst als alltäglichen Gegenstand. Er schreibt:

*„Das Automobil ist kein Luxus mehr, es gehört zu den Bedarfsgegenständen, es ist kein Objekt eines utopischen Diskurses mehr; man träumt von ihm nicht mehr auf märchenhafte Weise, sein Bild ist nicht mehr ‚fotogen‘; es reiht sich endgültig in die Klasse der Haushaltsgegenstände ein und unterscheidet sich von Elektrogeräten, Telefon oder Dusche allenfalls noch im Preis; es ist [...] ‚ein ganz gewöhnliches Ding‘.“*<sup>205</sup>

Aus gesellschaftlicher Perspektive ist das Automobil mittlerweile als *„neutralisiert“*<sup>206</sup> einzustufen, denn aufgrund seiner massenhaften Verbreitung dient es als solches auch nicht mehr als eindeutig klassenspezifisches Symbol.<sup>207</sup> Dennoch kann das Automobil als auffallend stark mit Mythen behaftet beschrieben werden, denn trotz der Einbuße seiner früheren Eigenschaften ist:

*„[...] dieses ‚ganz gewöhnliche Ding‘, zu dem das Automobil geworden ist, der Ort äußerst dichter psychischer Besetzungen; in den bewussten Fantasien über dieses banale Objekt kristallisieren sich Vorstellungen aus allen möglichen Bereichen, die das Individuum beschäftigen.“*<sup>208</sup>

Bei der eingehenden Beschäftigung mit diesen psychischen Besetzungen und Imaginationen stößt man schnell auf den informativen Gehalt dieses zunächst als gewöhnlich erachteten Transportmittels – Informationen, die sich klar in der Rolle widerspiegeln, welche das Automobil, stellvertretend auch für alle anderen

---

<sup>204</sup> Sloterdijk, Peter. „Wir fahren immer auf dem Maternity Drive ...“ A. a. O. S. 107.

<sup>205</sup> Barthes, Roland. „Mythologie des Automobils.“ In: NRW-Forum Kultur und Wirtschaft Düsseldorf (Hrsg.). *AUTO-NOM. Das Automobil in der zeitgenössischen Kunst*. (Ostfildern-Ruit: Hatje Canz Verlag, 2003). S. 60.

<sup>206</sup> Barthes, Roland. „Mythologie des Automobils.“ A. a. O. S. 61.

<sup>207</sup> Das gilt allerdings nur für den generellen Besitz eines Autos. Die verschiedenen Modelle, Ausstattungen und Marken fungieren sehr wohl und nach wie vor als Zeichen des gesellschaftlichen Status.

<sup>208</sup> Barthes, Roland. „Mythologie des Automobils.“ A. a. O. S. 62.

Fortbewegungsmittel, im Genre Roadmovie einnimmt. Das Genre konserviert den Mythos des Automobils sowohl in seiner sportlichen als auch in seiner häuslichen Funktion.

Nur ein Gegenstand, welcher mindestens zwei gegensätzliche Bedeutungen besitzt, kann als kollektiv signifikant bzw. als mythisch bezeichnet werden.<sup>209</sup> Im Falle des Automobils handelt es sich dabei um „eine sportliche und eine häusliche Funktion“<sup>210</sup>, wobei sportlich hier nicht im klassischen Sinne eines Wettkampfs verstanden werden darf. Es impliziert vielmehr die Möglichkeit einer individuellen Verwendung eines mechanischen Apparates fern jeglichem Konformismus. Alles, was am Auto als sportlich erachtet wird, sind Attribute, die einen bestimmten Individualismus ermöglichen. Barthes deutet es folgendermaßen:

*„Das ‚Sportliche‘ hat sich auf Verhaltensweisen hin verschoben: Reisen zu ungewöhnlichen Zeiten [...]; Fahren ohne bestimmtes Ziel auf der Autobahn [...] – darin liegt die automobilen ‚Sportlichkeit‘, eine eigentlich moralische Tugend, die es erlaubt, das Auto seinen üblichen, massenhaften Verwendungsweisen zu entziehen und mit seiner Hilfe eine gewisse Einsamkeit wieder zu finden, entweder indem man über ein komplizierteres Objekt verfügt, als es anderen zugänglich ist, oder indem man dieses Objekt zu eigensinnigen Verhaltensweisen nutzt.“<sup>211</sup>*

Seine flexible Einsatzfähigkeit und permanente Verfügbarkeit unterscheiden das Automobil von anderen, hauptsächlich öffentlichen Verkehrsmitteln, wie zum Beispiel Bussen und Bahnen. Es befreit seinen Nutzer von Fahrplanzwängen und ermöglicht ihm einen selbst gewählten Lebensrhythmus fern gesellschaftlicher Vorgaben.

Eben deshalb macht es an dieser Stelle Sinn, auf den häufig thematisierten Unterschied zwischen der Eisenbahn als „antidemokratischer, monopolistischer Macht“<sup>212</sup> und der so genannten Demokratisierung der Beweglichkeit durch das Individualverkehrsmittel Automobil hinzuweisen, das eindeutig ein Instrument der (Entscheidungs-)Freiheit, Eigeninitiative und Persönlichkeitsentfaltung ist:

*„Selbst als profane Alltagsroutine [...] verkörpert Autofahren immer noch ein Stückchen jener Faszination einer großen Freiheit futuristischer Beschleunigungen und atavistischer Selbstverwirklichungen, die in eine Frühzeit des Automobilismus reichen, in der sich mit dem Auto ein Avantgardismus des modernen Lebens verbunden hat.“<sup>213</sup>*

---

<sup>209</sup> Siehe Barthes, Roland. „Mythologie des Automobils.“ A. a. O. S. 64.

<sup>210</sup> Barthes, Roland. „Mythologie des Automobils.“ A. a. O. S. 64f.

<sup>211</sup> Barthes, Roland. „Mythologie des Automobils.“ A. a. O. S. 65.

<sup>212</sup> Munzinger, Wolfgang. *Das Automobil als heimliche Romanfigur*. (Hamburg: Lit Verlag, 1995). S. 11.

<sup>213</sup> Felderer, Brigitte. „Wenn ich so lenk’ und denk’ an nix. Zur Faszinationsgeschichte selbständiger Fortbewegung.“ In: Kries, Mateo und Alexander von Vegesack (Hrsg.). *Automobility. Was uns bewegt*. (Weil am Rhein: Vitra Design Museum, 1999). S. 234.



Als Souverän über sein Fahrzeug entscheidet der Autofahrer selbst über Ort und Zeit der Abfahrt, über Weg und Ziel sowie über den Sinn und Zweck seiner Fahrt: Er hat die Sache „selbst in der Hand“.<sup>214</sup> Als Werkzeug der Selbstständigkeit und Emanzipation erfüllt das Automobil den Traum des Individuums vom Rückzug aus der Massengesellschaft<sup>215</sup>. Oft nutzt der Fahrer die Passage zwischen den Orten als mehr oder weniger kurze Auszeit von der Routine des Alltags. Während der Fahrt findet er Zeit für sich selbst, unter anderem um den eigenen Gedanken nachzuhängen. Eben diese Auszeiten vom normalen und extern kontrollierten Leben thematisiert und visualisiert das Roadmovie. Hier „[...] werden die Bewegungen der technischen Vehikel im modernen Verkehrssystem mit den individuellen, zwischen Normalität und Anormalität verlaufenden Lebensbahnen der Figuren verkoppelt“<sup>216</sup>. Im Mittelpunkt der erzählten Fahrt steht dabei das nicht teleologische Driften in der Anormalität, wobei gefährliche Fahrmanöver, Abweichungen vom üblichen Weg, Kollisionen und Pannen paradigmatisch für Formen der Anormalität stehen. Für die Roadmovie-Figuren wird die Fahrt entlang der Grenzen der Normalität immer mehr zum reuelosen Genuss. In erster Linie lässt sich dies auf ihre Gefühle der unbegrenzten Freiheit, aber auch Unantastbarkeit zurückführen. Nicht zuletzt werden diese Emotionen durch den häuslichen Stellenwert erzeugt, den das Automobil sowohl im untersuchten Filmgenre als auch in der modernen Welt genießt.

Nachdem es sich bei den ersten Modellen noch um offene Tourenwagen handelte, entwickelt sich das Automobil immer mehr zu einem abgeschlossenen Raum, der wie das eigene Heim Intimität, Sicherheit und ein selbst bestimmtes Dasein vermittelt. In der modernen Gesellschaft stellt das Zuhause einen Wert der Entspannung dar, der im Gegensatz zur Arbeit steht. Gleichzeitig ist es ein Symbol der Freizeit und Freiheit und damit oppositionell zu gesellschaftlichen Zwängen. Es ist der Ort, an dem der Mensch tun und lassen kann, wozu er Lust hat. Hier kann er sich autonom fühlen und muss weniger Rücksicht auf andere nehmen. Ähnliche Charakteristika hat auch das Automobil aufzuweisen, das für viele Menschen eine Art zweites, mobiles Zuhause ist, das sie mitunter auch optisch an ihr Heim anzugleichen suchen. Damit wird das Fahrzeug zum beweglichen Stück Heimat:

*„[...] das zwar durch die Scheiben Aussicht auf fremde Landschaften bietet, aber den Blick nach innen auf die aus dem ursprünglichen Haus stammenden Objekte verwahrt.“<sup>217</sup>*

---

<sup>214</sup> Siehe Rutschky, Michael. „Das Auto ist eine Kamera.“ A. a. O. S. 164.

<sup>215</sup> Siehe hierzu auch Kapitel 2.2.3.

<sup>216</sup> Risholm, Ellen. „(Nicht) normale Fahrten US-amerikanischer und deutscher Road Movies.“ A. a. O. S. 109.

<sup>217</sup> Barthes, Roland. „Mythologie des Automobils.“ A. a. O. S. 67.

Wie ihr statisches Heim offeriert auch das mobile Heim den Fahrenden ein Gefühl von Intimität und den damit verbundenen Rückzugs- und Erholungsmöglichkeiten.

Im Thema des „Auto-Hauses“, welches auf großer Fahrt den heimischen Innenraum zur Verfügung stellt, erkennt Roland Barthes den „*Archetyp des Mütterlichen*“<sup>218</sup>. Ein Gedanke, den auch Peter Sloterdijk aufnimmt, wenn er das Automobil Mitte der 1990er Jahre als „*rollenden Uterus*“<sup>219</sup> bezeichnet. In diesem vermeintlichen Uterus fühlen sich die Roadmovie-Protagonisten geschützt und unverwundbar, zumal sie ihn in seiner Handhabung gleichzeitig als Mittel der Macht erfahren.

Neben seiner Funktion als mobiles Refugium dient das Fahrzeug den Filmfiguren zudem als eine Art Waffe, mit der sie eine Einheit bilden. Der Fahrer verschmilzt mit der ihm umgebenden Maschine zu einer Art „Hybridwesen“:

*„Cars and motorcycles represent a mechanized extension of the body, through which that body could move farther and faster than ever before.“*<sup>220</sup>

Das Vehikel kann in diesem Sinne als Ausweitung des menschlichen Körpers und die mechanische Ergänzung seiner natürlichen Fähigkeiten verstanden werden. Mensch und Fahrzeug formen eine Einheit, in der das Vehikel dem Fahrer zu einem stärkeren, kinetisch mächtigeren Selbst verhilft.<sup>221</sup>

Derartige Visionen von kinetischer Allmacht sind im Übrigen nicht ausschließlich Begleiterscheinungen der modernen Fahrzeugentwicklung, sondern tauchen bereits in der griechischen Mythologie mit dem Motiv des Kentauren auf, der Verbindung eines menschlichen Oberkörpers mit einem Pferdeunterleib. Noch heute spiegelt sich die archetypische Gewalt des Kentauren im modernen Bild der Leiberweiterung wider und bleibt auf emotionaler Ebene gegenüber jeglichen Aufklärungsversuchen resistent.

Gemäß der Ansicht vieler „Autophilen“ wohnt dem Autofahren eine eigene, rein subjektive Erlebnisqualität inne. Das körperliche Erleben von Geschwindigkeit, Beschleunigung und Maschinenbeherrschung sind für sie die zentralen Qualitäten des Fahrens, die sich auf psychologischer Ebene in Allmachts- und Überlegenheitsphantasien äußern.<sup>222</sup> In diesem Kontext muss auch der oftmals hedonistische Aspekt des Autofahrens hervorgehoben werden, bei dem die Frage nach dem Zweck der Fahrt außer Kraft gesetzt ist. Stattdessen werden das Fahrerleben als solches und der damit verbundene Thrill genossen.

---

<sup>218</sup> Barthes, Roland. „Mythologie des Automobils.“ A. a. O. S. 68.

<sup>219</sup> Sloterdijk, Peter. „Rollender Uterus.“ In: *Der Spiegel*. 8/1995. S. 130.

<sup>220</sup> Corrigan, Timothy. *A Cinema without Walls: Movies and Culture after Vietnam*. A. a. O. S. 144.

<sup>221</sup> Siehe Sloterdijk, Peter. „Rollender Uterus.“ A. a. O. S. 130.

<sup>222</sup> Siehe Dick, Michael. „Auf den Spuren der Motive, Auto zu fahren.“ In: *Verkehrszeichen*. 18 (4). 2002. S. 12.

Im Gegensatz zu den einstigen Pionieren, die ihre Fahrzeuge zu Zwecken der Eroberung, Ausweitung und Kontrolle bestimmter Territorien nutzten, hat sich der heutige „King of the Road“ vom Angriffs- zum Fluchtmenschen gewandelt. Paul Virilio bemerkt treffend:

*„Diese Eliten in Bewegung, dieses Subjekt, dessen Hauptbeschäftigung es ist, sich fortzubewegen, wobei es nur über sich und seine eigenen Mittel verfügt, benutzt das Feld, um sich hin und her zu bewegen, um auszuweichen, sich zu tarnen, nicht aber sich zu verteidigen.“<sup>223</sup>*

Mit Ausnahme der Roadmovie-Trucker, die ihren Lebensraum mithilfe monströser Maschinenkraft zu verteidigen suchen, trifft die Beschreibung des Fluchtmenschen auf die Mehrzahl der Protagonisten des untersuchten Filmgenres durchaus zu. Für sie offenbart sich die ständige Bewegung als ein Mittel zur Flucht vor gesellschaftlicher Kontrolle und Verfolgung oder zum Erreichen einer angenehmeren Umwelt.

### **2.3.2 Automobilität und moderne Wahrnehmung im Roadmovie**

Mit der Motorisierung im Transport- und Fortbewegungswesen, von der Eisenbahn hin zum modernen Fortbewegungsmittel par excellence, dem Automobil, ist auch eine Wandlung des menschlichen Erlebens von Raum und Zeit einhergegangen. Allgemein betrachtet ist Bewegung der grundlegende Modus des Menschen zwecks Umwelterkundung und -aneignung. Wie er dabei die Umwelt erlebt, hängt zu einem wesentlichen Teil von seiner Bewegungsart ab. Im Laufe der Zeit änderten sich parallel zur Beschleunigung der Fortbewegung jedoch nicht nur das Wahrnehmen und Erleben der Umwelt, sondern auch das Selbsterleben des Passagiers. Das Roadmovie greift das Erlebnis der modernen Fortbewegung als zentrales Thema auf und zeigt ihre Auswirkungen auf die menschliche Psyche.

Die Pioniere des Genres wollten Automobilität und die damit einhergehende Wahrnehmung jedoch nicht nur thematisieren, sondern auch in die Sprache des Films umsetzen und schufen in diesem Zuge eine Ästhetik, die für das Genre charakteristisch werden sollte. Dabei werden die Wahrnehmung und Ästhetik der Moderne auf den Punkt gebracht, weshalb das Roadmovie auch zu einem der wichtigen Genres des modernen Films wurde.

Die Bewegung, die im Film bis zu diesem Zeitpunkt noch ein Mittel zum Zweck war, nämlich um ein Ziel zu erreichen, wird hier selbst zum Ziel. Somit bezieht sich das Genre auf die Grundlagen des eigenen Mediums, worauf später in Kapitel 3 dieser Arbeit detailliert eingegangen wird.

---

<sup>223</sup> Virilio, Paul. *Fahren, fahren, fahren ...* (Berlin: Merve Verlag, 1978). S. 53.

An dieser Stelle sollen die im Roadmovie thematisierten und visualisierten Korrelationen zwischen dem Bewegen, Wahrnehmen und Erleben des modernen Individuums aufgezeigt werden. Hierzu wird zunächst eine Beschreibung der modernen Wahrnehmung vorgenommen, indem unterschiedliche Fortbewegungsarten und damit einhergehenden Perzeptionsformen im Spiegel der Zeit betrachtet werden.

### **2.3.2.1 Historischer Wandel im sinnlichen Erleben von Raum und Zeit**

Aus einer pauschalen Sichtweise heraus kann die Behauptung erhoben werden, dass der Umstieg auf mechanisierte Fortbewegungsmittel, wie die Eisenbahn und später das Automobil, den Menschen immer mehr von einer körperhaften Erschließung und sinnlichen Erfahrung des Raumes entfernten. Ordnet man die unterschiedlichen Bewegungsarten Laufen, Reiten und Fahren hierarchisch bezüglich ihres Grades der sinnlichen Umweltwahrnehmung, so kommt man unschwer zu dem Schluss, dass es sich beim Laufen um die langsamste Fortbewegungsweise, dafür aber auch um die sinnlich intensivste handelt. Gleichzeitig ist zu verzeichnen, dass die Sensualität des Menschen in Bezug auf seine Umwelt mit dem Anstieg der Bewegungsgeschwindigkeit abnimmt, wobei beim Fahren ebenfalls unterschiedliche Abstufungen hinsichtlich des körperlichen Umwelterlebens konstatiert werden müssen. Als Beispiel hierfür wird im Folgenden der Unterschied zwischen Reisen mit der Kutsche und solchen mit der Eisenbahn aufgeführt.

Zweifelsohne handelt es sich bei der Kutschenreise, die im 18. Jahrhundert ihren kulturellen Höhepunkt erlebte<sup>224</sup>, um eine körperlich eindeutig intensivere Art des Reisens als mit der Eisenbahn. Die Kutschfahrt setzt sich aus einer kontinuierlichen Reihe von eingehenden Eindrücken zusammen; zudem wird der durchreiste Raum sinnlich „erfahren“. So sind die Passagiere beispielsweise den durch Witterung und Streckenbeschaffenheit gegebenen Verhältnissen ausgeliefert. Mit Auftauchen der Eisenbahn im 19. Jahrhundert fand diese Intensität des Reisens zunächst ein Ende. Wolfgang Schivelbusch bemerkt dazu:

*„Die Geschwindigkeit und mathematische Geradlinigkeit, mit der sie [die Eisenbahn] durch die Landschaft schießt, zerstören das innige Verhältnis zwischen Reisendem und durchreistem Raum.“<sup>225</sup>*

---

<sup>224</sup> Siehe Schivelbusch, Wolfgang. *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert.* (Frankfurt a. M.: Fischer Taschenbuch Verlag, 1989). S. 52.

<sup>225</sup> Schivelbusch, Wolfgang. *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert.* A. a. O. S. 52.

Die Eisenbahn strukturiert die Beziehung von Raum und Zeit neu. Mit der Erhöhung der Geschwindigkeit vermindert sich nicht nur die Reisezeit, sondern auch der durchreiste Raum unterliegt, zumindest in der Wahrnehmung des Reisenden, einem Wandel. Die Eisenbahn transformiert den Landschaftsraum zum geographischen Raum, einem geschlossenen und insofern in seiner gesamten Struktur transparenten Raum.<sup>226</sup>

Im Landschaftsraum hingegen ist jeder Ort allein definiert durch sein Verhältnis zu den Nachbarorten im Bereich der Sichtbarkeit. Der Reisende gelangt folglich nur von einem Teilraum zum nächsten und kann diese nicht in eine überschaubare Beziehung zum Ganzen setzen. Für den Kutschenreisenden erschließt sich der geographische Zusammenhang aus dem Wechsel der durchquerten Orte und Landschaften, während:

*„[...] wir [die mit der Eisenbahn Reisenden] am Morgen einen Zug besteigen können, uns dann 12 Stunden im Zug, also gleichsam nirgendwo befinden und am Abend in Paris aussteigen. Bei der alten Form des Reisens war das Verhältnis von Landschaft und Geographie besser abgewogen.“<sup>227</sup>*

Die Eisenbahn erweist sich als ein Raum vernichtendes Medium, welches – einem Projektil gleich – den Reisenden auf weitestgehend gerader Schienenstrecke durch die Landschaft befördert. Dabei wird die Beschaffenheit des durchquerten Raumes aufgrund der hohen Geschwindigkeit, die den Reisenden gleichzeitig von diesem trennt, nur flüchtig wahrgenommen. Die Welt, die draußen am Fenster vorbeifliegt, wird für ihn zunehmend abstrakter und bedeutungsloser. Er befindet sich in einem Zustand, den Paul Virilio *„rasenden Stillstand“<sup>228</sup>* nennt. Getrennt von der Außenwelt und im Wesentlichen zur Untätigkeit verdammt, befindet sich der Passagier „gefangen“ in einem Gefährt, welches sich mit Hochgeschwindigkeit durch den für ihn sinnlich kaum erfahrbaren Raum bewegt. Virilio konstatiert:

*„Die schnelle Bewegung hat die Erfahrung des durchquerten Bereichs mit Eis überzogen, die Tatsachen haben sich aufgelöst, wie in der Wüste haben wir keinen Anhaltspunkt mehr außer uns selbst [...]“<sup>229</sup>*

Je schneller ein Raum durchquert wird, desto rascher wird er im Erleben des Passagiers gelöscht. Die Einzelheiten der Umwelt gehen im visuellen Rausch der Geschwindigkeit unter. Stiftet die langsame Annäherung noch einen substanziierten Zusammenhang zwischen den Elementen, *„so schieben die hohen Geschwindigkeiten die Bedeutungen ineinander, bis sie sie schließlich ganz auflösen, wie das Licht die*

---

<sup>226</sup> Siehe Straus, Erwin. *Vom Sinn der Sinne. Ein Beitrag zur Grundlegung der Psychologie.* (Berlin: Springer, 1956). S. 319.

<sup>227</sup> Straus, Erwin. *Vom Sinn der Sinne. Ein Beitrag zur Grundlegung der Psychologie.* A. a. O. S. 320.

<sup>228</sup> Virilio, Paul. „Langeweile am Steuer.“ In: *Kunstforum International.* Bd. 136 „Ästhetik des Reisens.“ 1997. S. 168.

<sup>229</sup> Virilio, Paul. „Fahrzeug.“ A. a. O. S. 170.

*Farben auflöst*<sup>230</sup>. Die Geschwindigkeit raubt dem Mensch den Raum der Erfahrungen.

Diese Auflösung des Raums ist jedoch keineswegs eine Erkenntnis des 20. Jahrhunderts. Schon der Dichter Heinrich Heine bemerkte, dass mit Auftauchen des neuen Verkehrsmittels Eisenbahn die Elementarverhältnisse von Raum und Zeit ins Wanken gerieten. Anlässlich der Eröffnung der Eisenbahnlinien von Paris nach Orléans und Rouen im Jahre 1843 schreibt er in seinen *Lutetia*-Berichten: „*Durch die Eisenbahnen wird der Raum getötet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig.*“<sup>231</sup> Und eben diese Zeit, die zurückbleibt, füllt der Passagier mit dem Warten auf die Ankunft, der er sehnsuchtsvoll entgegendämmert. In diesem Zustand beschreibt Virilio ihn als einen „*flüchtigen Bewohner des Nicht-Orts der Geschwindigkeit*“<sup>232</sup>.

Seine Beobachtungen und Erkenntnisse weitet der französische Philosoph auf die Fortbewegung mit dem Automobil aus: „*Auch das Auto ist eine Dunkelkammer, die die Bestandteile unserer Alltagswelt zu bewegten Partikeln, zu Parabeln werden lässt.*“<sup>233</sup> Beim Autofahrer sieht er den Zustand des „rasenden Stillstands“ erfüllt und vergleicht ihn mit einem Autisten, für den die beschleunigte Bewegung zur Bestimmung und zum Bestimmungsort geworden ist.<sup>234</sup> Dem durchquerten Raum und seinen Besonderheiten steht der Fahrer dabei gleichgültig gegenüber. Gleichzeitig leiten die modernen Fortbewegungsmittel den „*Auftakt einer Desozialisation*“<sup>235</sup> ein: „*Die Dampfmaschine ist eine Kriegsmaschine, sie destruiert bzw. dekonstruiert das gesellschaftliche Kontinuum [...]*“<sup>236</sup> Ein sich in stetiger Bewegung befindender Mensch ist aufgrund seiner temporären Anwesenheit an einem Ort nicht fähig, einen intensiven Kontakt zu anderen Menschen aufzubauen. Das Verhältnis zu seinen Mitmenschen ist im Wesentlichen von flüchtiger Natur und ohne jegliche Stabilität. Virilio schreibt: „*[...] der Sozialpartner ist kein mit allen Rechten ausgestatteter ‚Gesellschafter‘ mehr, sondern ein ‚Mensch auf Zeit‘.*“<sup>237</sup> Jeder Aufbruch impliziert demzufolge einen Abbruch zwischenmenschlicher Kontakte, einen Schritt in die Anonymität hin zu einer schleichenden Auflösung des sozialen Zusammenhalts.

---

<sup>230</sup> Virilio, Paul. „Fahrzeug.“ A. a. O. S. 169.

<sup>231</sup> Heine, Heinrich. *Werke und Briefe*. Herausgegeben von Hans Kaufmann. (Berlin, Weimar: Aufbau-Verlag, 1961). Bd. VI. S. 479.

<sup>232</sup> Virilio, Paul. „Fahrzeug.“ A. a. O. S. 178f.

<sup>233</sup> Virilio, Paul. „Fahrzeug.“ A. a. O. S. 169.

<sup>234</sup> Siehe Virilio, Paul. „Fahrzeug.“ A. a. O. S. 174f.

<sup>235</sup> Virilio, Paul. *Der negative Horizont. Bewegung – Geschwindigkeit – Beschleunigung*. A. a. O. S. 50.

<sup>236</sup> Virilio, Paul. „Fahrzeug.“ A. a. O. S. 170.

<sup>237</sup> Virilio, Paul. *Der negative Horizont. Bewegung – Geschwindigkeit – Beschleunigung*. A. a. O. S. 52.

### 2.3.2.2 Bewusstseinerweiterung durch Bewegung im Roadmovie

Die räumliche Trennung, aber vor allem die kontinuierliche Bewegung lassen den Roadmovie-Protagonisten aus der Gesellschaft hinaus gleiten und transponieren ihn in die Rolle eines Zuschauers. Die Flucht vor der Gesellschaft führt ihn, wenn auch nicht immer beabsichtigt, an Virilios „Nicht-Ort der Geschwindigkeit“, der für ihn zum perfekten Zufluchtsort wird. Denn: „*Die Geschwindigkeit der Ortsveränderung ist eine perfektionierte Form der Flucht.*“<sup>238</sup> Die Bewegung desozialisiert ihn und ermöglicht doch zugleich die soziale Bestandsaufnahme der Welt, durch die er reist.

Die ständige Ortsveränderung birgt im Roadmovie ausschließlich Vorteile. Die kurzen Begegnungen mit der Außenwelt bereichern aufgrund ihrer Intensität das Leben der Reisenden und repräsentieren in ihrer Vielfalt die heterogene Zusammensetzung der Gesellschaft. Die Erfahrungen und Beobachtungen lösen im Individuum einen Prozess geistiger Reflexionen aus, denen es in der selbst gewählten Isolation ungestört nachgehen kann. So gelangt es schrittweise zu Erkenntnis. Das Fahrzeug stellt sowohl einen Raum des freien Denkens und Handelns als auch des gesellschaftlichen Rückzugs und der Rekreation dar. Was in diesem beweglichen Raum gedacht und getan wird, steht meist oppositionell zur vorherrschenden Norm und Routine der Außenwelt. Allein in der stetigen Bewegung findet das Individuum folglich den Freiraum für autonomes Handeln und Fühlen. Sie ist zugleich ein Distanzierungs- und Erkenntnismittel, aber auch ein Werkzeug zur Verteidigung der Individualität. Sie markiert die Ausnahmesituation, die dem Individuum kurzzeitig zur Heimat wird. Doch jede Ausnahmesituation findet irgendwann notgedrungen ein Ende. So auch im Roadmovie, wo der bewegliche Raum am Ende, aus unterschiedlichen Gründen, zum Stillstand kommt und von den im Lauf der Reise transformierten Protagonisten verlassen werden muss.

Im Gegensatz zu Virilio, der die Folgen der modernen Bewegung im Wesentlichen negativ bewertet und auf die Gefahren des rasenden Stillstands hinweist, zelebriert das Roadmovie sie als einen kurzzeitigen Gewinn für das Individuum. Die Fahrt verkommt hier keineswegs zu einem Projekt bzw. einer „*strategischen Übung*“<sup>239</sup> zwecks des Erreichens eines Zieles. Die Zeit zwischen Abfahrt und Ankunft erweist sich für den Passagier nicht als langweilige Wartezeit, die er im Dämmerzustand zubringt, ohne dem durchquerten Raum auch nur die geringste Aufmerksamkeit zu schenken. In der gezeigten Reise lösen sich die Realitäten des Körpers und der

---

<sup>238</sup> Virilio, Paul. *Der negative Horizont. Bewegung – Geschwindigkeit – Beschleunigung*. A. a. O. S. 40.

<sup>239</sup> Virilio, Paul. „Fahrzeug.“ A. a. O. S. 170.

Umwelt keineswegs in der Geschwindigkeit auf. Die Intention des Genres ist es, stattdessen diesen „Nicht-Ort der Fahrt“, an dem der Reisende sich aufgrund unterschiedlicher Motivationen befindet, zu visualisieren und zu thematisieren.

Roadmovies stellen den Moment der Bewegung als Ausnahmesituation dar, die hin zu Erkenntnis führt. Den Aufbruch in die Anonymität und damit in einen Zustand der Desozialisation erfährt der Protagonist hier als eine psychische Entlastung und die Kurzweiligkeit sozialer Kontakte als Gewinn.

Das Moment der Reise, das im modernen Zeitalter der Fortbewegung im Begriff des Verschwindens ist, wird hier nicht nur konserviert, sondern vor allem als Erfahrungsmittel zelebriert. Es erfolgt eine Verknüpfung zwischen moderner Wahrnehmung und sinnlicher Raumerfahrung, die in ihrer Intensität an die erwähnten Kutschenreisen erinnert. Das Verhältnis zwischen Reisendem und durchreistem Raum wird hier keineswegs zerstört, sondern gemäß seinen Wünschen gestaltet. Er bestimmt, welchen Weg er einschlägt, ob er asphaltierte Straßen oder unbefestigte Pisten bevorzugt, wann und wo er Zwischenstopps einlegt und in welchem Maße er den Kontakt zur Außenwelt sucht. Damit spiegelt das Genre eine Vorstellung vom Fahren wider, die weniger funktional als lustbetont geprägt ist und bei der die Elemente Abfahrt und Ankunft eine untergeordnete Rolle spielen. Das Fahrzeug ist hier weniger ein Transportmittel, sondern vielmehr ein „*Rausch- und Regressionsmittel*“<sup>240</sup> – ein Mittel der Euphorie, der Befreiung und des Rückzugs.

Das Genre greift den klassischen Gedanken der Bewusstseinsweiterung durch Mobilität auf. Die Ansicht, dass körperliche Bewegung sinnstiftende Kräfte in sich birgt, prägt schon seit der Antike zahlreiche Philosophien des Abendlandes. Folglich knüpft das Roadmovie an nostalgisches Gedankengut an, das es allerdings mit modernen Fortbewegungsmitteln umzusetzen sucht. Mit Motorenkraft wandelt der Roadmovie-Protagonist auf den Pfaden der Emanzipation, die bereits die Aufklärer für sich entdeckten oder macht sich auf die Suche nach sich selbst, wie einst der Romantiker auf seinen Wanderungen.

Im Hinblick darauf lässt sich auch die Affinität der Roadmovie-Protagonisten zu individuellen Fortbewegungsmitteln erklären. Wie bereits deutlich wurde, ermöglichen sie dem Reisenden, im Gegensatz zur Eisenbahn und anderen öffentlichen Verkehrsmitteln, ein höheres Maß an Unabhängigkeit und Selbstbestimmtheit. Das Verhältnis zwischen Mensch und räumlicher Umgebung ist hier individuell regulierbar und weniger abstrakt. Zudem ist das körperliche Fahrerleben ausgeprägter, da der Reisende ein eigenständig steuerbares Fahrzeug

---

<sup>240</sup> Sloterdijk, Peter. „Rollender Uterus.“ A. a. O. S. 130.



vielmehr in das eigene Körperschema und Sinnessystem einverleiben kann als etwa kollektive Fortbewegungsmittel.

Als Beispiel hierfür kann eine Szene aus dem Roadmovie *Harry and Tonto* (1974) aufgeführt werden, in welcher der Protagonist von einer Flugreise zugunsten einer Fahrt mit dem Überlandbus zurücktritt. Letztendlich entscheidet er sich dann für ein Automobil als Fortbewegungsmittel, da es ihm und seiner mitreisenden Katze die größtmögliche Flexibilität und Unabhängigkeit bietet. Und je länger die Reise dauert, desto mehr genießt er diese Annehmlichkeiten.

Roadmovies visualisieren eine Idealvorstellung des Fahrerlebens, bei dem der Transport nur eine sekundäre Rolle spielt. Die Bewegung mit Motorkraft wird hier aufgrund ihres Erlebniswertes als Selbstzweck dargestellt. Je nach Subgenre erlebt der Protagonist während der Fahrt den eigenen Körper und die eigene Aktivität in Verbindung mit dem Fahrzeug in unterschiedlichem Maße.

So stehen bei vielen Flucht-Roadmovies in erster Linie die sportliche Funktion des Fahrzeugs und das Erlebnis der eigenen fahrerischen Kompetenz in Extremsituationen im Vordergrund, zum Beispiel bei einer Verfolgungsjagd, während im Trucker-Roadmovie das Erleben des Fahrzeugs sowohl als mobiles Refugium als auch Waffe und ein damit verbundenes Gefühl von Macht und Stärke vorherrschen. In *Quest*-Roadmovies mit existenzialistischer Thematik hingegen dominiert eine Art meditatives Fahrgefühl, kombiniert mit einem intensiven Naturerleben. Allen Roadmovie-Protagonisten gemein ist der Einsatz ihres Fahrzeugs in seiner sportlichen und häuslichen Funktion. Hinzu kommt das zeitweise völlig ungetrübte Erleben von Weite und Freiräumen, sowohl in geographischer als auch in kultureller Hinsicht. Der Kern des Fahrerlebens liegt in der Bewegung von Bekanntem weg auf Unbekanntes zu und in der Integration von Neuem, verbunden mit sinnlichen Erfahrungen unterschiedlichster Art.

Ähnlich wie der Eisenbahnreisende befindet sich auch der Autoreisende, trotz seines autonomeren Status, in einem Zustand des „rasenden Stillstands“. Das Roadmovie begreift diesen Stillstand jedoch nicht als Nachteil, sondern für den Reisenden als Gelegenheit zur Selbstreflexion. Die im Genre bevorzugt inszenierten Landschaften karger Weiten unterstützen diesen Prozess der Selbstkontemplation auf visueller Ebene, denn wie bereits angemerkt wurde, ist der einzige Anhaltspunkt in der Wüste man selbst. Die Monotonie der am Fenster vorbeiziehenden Landschaft verleiht der Roadmovie-Fahrt eine Art meditativen Charakter, der die Reise nach Innen begünstigt. Dabei ist nicht unbedingt ein Verlust der Umweltwahrnehmung zu erkennen. Stattdessen wirken Einzelheiten der Umwelt oft stimulierend auf die

Gedanken- und Gefühlswelt des Reisenden. So ruft etwa die menschenleere Landschaft der isländischen Westfjorde im Roadmovie *Börn náttúrunnar* (1991) Erinnerungen an Jugend und Kindheit in den beiden betagten Protagonisten wach, die sich auf einer Reise hin zu den eigenen Wurzeln befinden. Und mögen die Einzelheiten der Außenwelt auch während der Fahrt bisweilen im Rausch der Geschwindigkeit verschwimmen, so kommt ihnen beim kurzen Stopp am Straßenrand oft eine wesentliche Bedeutung für den Film zu.

Oberflächlich betrachtet, erscheinen diese kurzen Aufenthalte durch rein elementare Bedürfnisse erzwungen, wie zum Beispiel Nahrungsaufnahme, Schlaf, Auftanken des Fahrzeugs etc., oder durch nicht beeinflussbare äußere Umstände, etwa Pannen. Doch letztlich sind sie es, welche die Filmhandlung wesentlich prägen und vorantreiben. In der Narrationsstruktur des Roadmovies bilden gerade diese temporären, scheinbar nebensächlichen Begebenheiten und Begegnungen im Reiseverlauf die Schlüsselszenen.

Als Beispiel hierfür soll eine dialoglose, lediglich mit Musik unterlegte Szene aus dem Film *Thelma and Louise* (1991) dienen, in der die beiden Protagonistinnen einen kurzen Halt in einer typischen Kleinstadt des Mittleren Westens der USA einlegen. Die Szene ereignet sich, kurz nachdem die beiden Frauen von einem Tramper um ihr gesamtes Geld gebracht wurden. Während Thelma ein paar Besorgungen im örtlichen *Grocery Store* macht, bleibt die sonst so resolute Louise deprimiert im Wagen zurück. Zunächst versunken in ihrer lähmenden Resignation bemerkt sie auf einmal, dass sie von einer älteren, unnatürlich geschminkten Frau gemustert wird, welche die Straße von der Fensterscheibe eines Restaurants aus beobachtet. Aufgrund ihrer regungslosen Mimik wirkt die Frau eher teilnahmslos, ihr Blick erscheint leer und nur die Andeutung eines schwachen Lächelns zeigt Louise und dem Zuschauer, dass die Aufmerksamkeit ihr gilt. Die Begebenheit reißt Louise ruckartig aus ihrer Resignation. Nachdem sie die Frau fast feindselig zurückgemustert hat, zieht sie ihren Lippenstift aus der Hosentasche und will sich zunächst mit Blick in den Autospiegel die Lippen nachziehen, sieht dann aber davon ab und wirft den Stift entnervt aus dem Wagen. Es scheint, als ob Louise sich mit dieser Geste des Schminkens gegen ihr Schicksal wehren wollte. Sie will keine Schwäche zeigen und ihr Gesicht wahren – und dies vor allem vor einer Fremden, in deren Physiognomie sich die ganze Resignation und Lethargie eines Lebens in einer US-amerikanischen Kleinstadt widerspiegeln. Louise will sich aufbäumen gegen diese und ihre eigene Resignation – und kommt doch zu dem Schluss, dass Widerstand in diesem Fall zwecklos ist. Das Wegwerfen des Lippenstiftes und das anschließende Vergraben ihres Gesichtes in den Händen

verdeutlichen dies. Das plötzliche Rufen der herbeilaufenden Thelma, die zwischenzeitlich das *Grocery Store* ausgeraubt hat, lassen sie erneut aufschrecken und geistesgegenwärtig aktiv werden. Sie startet den Wagen und die beiden Frauen brausen mit quietschenden Reifen davon.

Die Szene, welche nur wenige Minuten dauert, darf als eine von mehreren Schlüsselszenen interpretiert werden. Sie markiert den endgültigen Bruch der beiden Protagonistinnen mit ihrer gesellschaftlichen Umgebung. Während die eine zu kriminellen Taten schreitet, erkennt die andere aus einem Instinkt heraus, dass die soziale Maskerade für sie keinen Sinn mehr macht. Das Wegwerfen des Lippenstifts markiert symbolisch ihren Schritt in einen Zustand absoluter Autonomie und Natürlichkeit. Beiden Frauen ist es in diesem Moment gleichgültig, was ihre Umwelt über sie denkt und von ihnen erwartet. Ihr Leben rast parallel zu ihrer Bewegungsgeschwindigkeit weiter. Zurück bleibt hingegen die alte Frau hinter der Fensterscheibe, die das Leben wie auf dem Bildschirm eines Fernsehgerätes an sich vorbeiziehen sieht. Sie nimmt damit den Platz des autistischen, vor sich hin dösenden Menschen ein, den Paul Virilio eigentlich dem Autofahrer zuweist. Auch sie befindet sich im Zustand eines rasenden Stillstandes: Mit dem Unterschied, dass ihr Körper sich nicht in Bewegung befindet, sondern die Welt um sie herum. Dies ist eine weitaus stärkere Form von passivem Bilderkonsum, als die der beiden Frauen, welche sich selbst in Bewegung befinden. Sie kann als Kritik an der Perzeption moderner Medien wie Film und Fernsehen interpretiert werden.

Das Roadmovie als fiktives Produkt des modernen Mediums Film soll hingegen verdeutlichen, dass das Vorbeiziehen von Bildern auf der Windschutzscheibe eines Fahrzeugs nicht vergleichbar ist mit dem auf der Fernsehmattscheibe. Es steht somit konträr zu Virilios Thesen.<sup>241</sup> Stattdessen orientiert es sich am klassischen Gedanken von Bewegung als Lieferant sinnlicher Eindrücke und Erfahrungen und der Ansicht, dass erst die *„Mobilität [...] des Körpers [...] der Wahrnehmung jenen Reichtum zu[-]führt, der für die Ich-Bildung unabdingbar ist“*<sup>242</sup>. Roadmovies begreifen die Bewegung ihrer Protagonisten nicht als fixiert und reglementiert. Gleichzeitig sehen sie in der durch die Geschwindigkeit verursachten Isolation von der Außenwelt keine Gefahr, sondern im Gegenteil einen Vorteil für das Individuum. Der spielerische Wechsel zwischen Isolation und Kontakt mit der Außenwelt, der sich auf das reisende Individuum erfahrungsbildend auswirkt, ist charakteristisch für das Genre.

---

<sup>241</sup> Siehe Virilio, Paul. „Fahrzeug.“ A. a. O. S. 177.

<sup>242</sup> Virilio, Paul. „Fahrzeug.“ A. a. O. S. 177.

### 2.3.2.3 Das Automobil als Raum im Raum

Dem Automobil kommt im Roadmovie die Funktion einer schützenden Kapsel zu. Sowohl seine materielle Beschaffenheit als auch seine Geschwindigkeit und die damit verbundene Möglichkeit eines raschen Ortswechsels bieten dem Reisenden Schutz. Demnach ist es nicht nur als ein Mittel zur Raumerfahrung zu sehen, sondern ebenfalls als ein Raum im Raum: Es ist sowohl ein beweglicher (Innen-)Raum im statischen (Außen-)Raum als auch ein privater im öffentlichen Raum. Während am Fenster die Außenwelt vorbeizieht, befindet der Reisende sich im Inneren in seinem eigenen Universum. Peter Sloterdijk beschreibt das Automobil nicht nur als „*rollenden Uterus*“<sup>243</sup>, sondern auch als:

„[...] eine um den einzelnen Fahrer herumgebaute platonische Höhle mit dem Vorzug, daß man in ihr nicht angeschmiedet sitzt, sondern daß die fahrende Privathöhle Ausblicke auf eine vorbeigleitende Welt gewährt.“<sup>244</sup>

Folglich ist das Automobil der ideale Rückzugsort, von dem aus die unbestimmte und feindliche Umwelt gefahrlos beobachtet und erforscht werden kann.

Am Beispiel *Die Reise nach Kafiristan* (2001) wird die Eigenschaft des Automobils im Roadmovie als abgeschotteter und privater Innenraum in einem offenen und fremden Außenraum deutlich. Der Ford Roadster, in dem die beiden Frauen ihre Reise durch den Nahen Osten antreten, ist in seinem Inneren ähnlich einem Wohnraum ausgestattet und voll gepackt mit Privatgegenständen wie Kleidern, Büchern, Film- und Fotokameras und sogar einer Schreibmaschine. Im Verständnis Roland Barthes' erfüllt das Auto für die beiden Frauen eine häusliche Funktion. Innen- und Außenraum sind hier zwei unterschiedlichen Welten zuzuordnen, die in diesem Fall spezifisch kulturell codiert sind. Während das Wageninnere symbolisch für die moderne und westliche Kultur steht, repräsentiert die Außenwelt die zwar rückständige, dafür aber exotisch-faszinierende Kultur des Orients. Ähnliche kulturelle Codierungen der beiden Räume finden sich auch in Filmen wie *Cold Fever* (1995), *Im Juli* (2000) und *Blue Moon* (2002).

Generell ist im untersuchten Genre eine Codierung der Räume nach Künstlichkeit und Natürlichkeit zu konstituieren. Denn während es sich beim Automobil als beweglichem Innenraum um ein künstliches, von Menschenhand geschaffenes Produkt handelt, symbolisiert der statische Außenraum die wilde, vom Menschen unabhängig existente Natur. Die bereits an vorheriger Stelle thematisierte und

---

<sup>243</sup> Siehe hierzu Kapitel 2.3.1.

<sup>244</sup> Sloterdijk, Peter. „Rollender Uterus.“ A. a. O. S. 130. Siehe dazu auch: Lippert, Werner. „Vom Rausch zur metaphysischen Vollbremsung. Das Automobil als Kulturobjekt.“ A. a. O. S. 15.

untersuchte Dichotomie von Natur und Kultur im Roadmovie<sup>245</sup> findet sich demnach auch im Motiv des Automobils wieder.

Die Isolation der Roadmovie-Protagonisten und ihr Grad der Abgeschiedenheit von der Außenwelt fallen im Hinblick auf das gesamte Genre unterschiedlich aus und variieren je nach Fahrzeugtyp. So ermöglicht das Gefährt von Thelma und Louise, ein 66er *Ford Thunderbird Convertible*, beispielsweise ein höheres Maß an sinnlichem Fahr- und Umwelterleben als ein geschlossenes Automobil. Generell erweisen sich Cabriolets als überaus populär im Roadmovie und werden häufig in US-amerikanischen Genrevertretern der 1980er und 1990er Jahre eingesetzt, wie zum Beispiel in *Rain Man* (1988) von Barry Levinson, Ridley Scotts *Thelma and Louise* (1991), Tony Scotts *True Romance* (1993) und Oliver Stones *Natural Born Killers* (1994).

Handelt es sich beim Gefährt dagegen um einen geschlossenen Wagen, so sind oft die Seitenfenster heruntergelassen und das Schiebedach geöffnet. Die vorbeiziehende Umwelt ist somit keineswegs entrückt, sondern in Form von Fahrtwind, Straßenstaub und Temperatur unmittelbar spürbar.

Ein anderer Fahrzeugtyp, der für einen nahezu uneingeschränkten sinnlichen Fahr- und Umweltgenuss steht und dessen Mythos nicht unwesentlich durch das Roadmovie *Easy Rider* (1969) beeinflusst wurde, ist das Motorrad. Bewusst forciert Regisseur Dennis Hopper hier eine Assoziation zur historischen Periode des Wilden Westens. Die beiden Hauptpersonen Billy und Wyatt<sup>246</sup> muten wie zwei aus jener Zeit übrig gebliebene Cowboys an, die ihre Pferde gegen moderne Chopper der Marke *Harley Davidson* eingetauscht haben. Besonders deutlich wird dies in einer Szene, in der Billy eine Reifenpanne an seinem Motorrad repariert, während im Hintergrund zur selben Zeit ein Farmer sein Pferd neu beschlägt. Dieses Western-Ambiente findet sich ebenfalls in David Lynchs *The Straight Story* (1999). Hier tritt der 73-jährige Protagonist Alvin, der selbst kein Auto mehr fahren darf, es aber ablehnt, gefahren zu werden, eine Reise von Iowa nach Wisconsin auf einem Rasenmäher samt Anhänger an. Der deutsche Filmkritiker Georg Seeßlen titulierte diesen Film über einen unbeirrbarren Außenseiter als „*Geschichte vom letzten Cowboy*“<sup>247</sup>. Bekleidet mit Cowboyhut, Holzfällerjacke, Jeans und Westernstiefeln sieht Alvin nicht nur aus wie ein Cowboy, sondern er verkörpert diesen Typus auch durch Charaktereigenschaften

---

<sup>245</sup> Siehe Kapitel 2.2.1.

<sup>246</sup> Die Namen sind von Hopper sicherlich in Anlehnung an die legendären Westernhelden Billy the Kid und Wyatt Earp gewählt.

<sup>247</sup> Seeßlen, Georg. „Eine wahre Geschichte – The Straight Story.“ Onlineversion unter: *Filmzentrale*. <http://www.filmzentrale.com/rezis/straightstorygs.htm> (Stand: 06.03.2009).

wie Wortkargheit, Entschlossenheit und seinem Hang zum Alleinsein. Zudem liegt die Assoziation seines Gefährts mit einem Planwagen nahe. Der alte Mann lehnt Zwischenstopps in Motels strikt ab und verbringt die Nächte lieber in seinem umgebauten Anhänger, den er in der freien Natur fernab der Straße parkt. Lynch inszeniert somit eine Lagerfeuerromantik, wie sie sonst für den Western typisch ist. Alvins sinnliches Umwelterleben ist ebenfalls an diese Gattung angelehnt, obwohl er mit seinem „John Deere“-Rasenmäher immerhin noch schneller unterwegs sein dürfte als die Siedler auf ihren Trecks nach Westen. Darüber hinaus sind sowohl *The Straight Story* (1999) als auch *Easy Rider* (1969) gute Beispiele dafür, wie die Sinnlichkeit des Fahr- und Umwelterlebens nicht nur mithilfe von Bildern, sondern zusätzlich mit Musik verdeutlicht und verstärkt wird.<sup>248</sup>

Diese teilweise starke, besonders in US-amerikanischen Roadmovies zu findende, Betonung der sinnlichen Erfahrung wird im eigenen Genre auch gerne parodiert. Insbesondere skandinavische Filmregisseure scheinen hierfür eine Vorliebe entwickelt zu haben. So treibt beispielsweise der finnische Regisseur Aki Kaurismäki in seinem Roadmovie *Ariel* (1988) das sinnliche Erleben seines Protagonisten Taisto in den Bereich der körperlichen Grenzerfahrungen, als er ihn in einem amerikanischen Straßenkreuzer mit defektem offenen Verdeck eine Fahrt quer durch das winterliche Finnland antreten lässt. Die Widrigkeiten skandinavischer Winter bekommt auch der junge Japaner Hirata im isländischen Roadmovie *Cold Fever* (1995) körperlich zu spüren, als er mit einem schrottreifen Auto eine Fahrt in die isländische Provinz antritt. Dabei macht ihm jedoch nicht nur die defekte Heizung zu schaffen, sondern auch das kaputte Radio, das sich nicht abstellen lässt und auf dem er ausschließlich Sender mit Heavy-Metal-Musik oder isländischer Volksmusik in martialischer Lautstärke empfangen kann. In beiden Fällen erweist sich das sinnliche Fahr- und Umwelterleben somit weniger als Genuss, sondern vielmehr als groteske Qual.

Roadmovie-Protagonisten treten ihre Reisen also nicht in gänzlich von der Außenwelt abgeriegelten Fahrzeugen an, und es ist demzufolge auch kein absoluter Kontaktverlust mit der Umwelt zu beobachten. Allerdings kann der Reisende aufgrund der Eigenschaften seines Gefährts selbst wählen, in welchem Maß er den Kontakt wünscht und zulässt. Begegnungen mit der Außenwelt sind im Roadmovie immer temporärer Natur. Wünscht der Reisende deren Abbruch, so zieht er sich einfach in die Intimität seiner sich bewegenden „Höhle“ zurück.

Der ausschließliche Gebrauch der Maschine als Fortbewegungsmittel, das den Fahrer von A nach B transportiert, wird somit außer Kraft gesetzt. Stattdessen übernimmt sie

---

<sup>248</sup> Siehe hierzu auch die Ausführungen in Kapitel 3.3.3.

aufgrund ihrer materiellen und mechanischen Beschaffenheit die Funktion eines je nach Bedarf abgetrennten und doch transparenten Raumes, von dem aus die ungestörte Betrachtung der Welt auf der anderen Seite des Fensters möglich ist.

### 2.3.3 Kulturelle und historische Spuren im Automobilverständnis des Roadmovies

Im Folgenden gilt es zu erörtern, inwiefern das im Genre deskribierte Automobilverständnis kulturellen Prägungen unterliegt und ob es sich bei der Darstellung, wie meist angenommen, um eine spezifisch amerikanische handelt. In diesem Zusammenhang soll auch der Frage nachgegangen werden, ob es sich beim Automobil um ein „amerikanisches Phänomen“ handelt, das lediglich entwicklungsgeschichtlich mit Europa verbunden ist, wie es Amelie Soyka behauptet<sup>249</sup>.

#### 2.3.3.1 Das Automobilverständnis in den USA und Europa

Ohne Zweifel nimmt das Automobil in der US-amerikanischen Kultur einen hohen Stellenwert ein, zumal der Nationalcharakter eng verbunden ist mit den Phänomenen *expansion, movement und migration*. Der Vater der so genannten *frontier thesis*, der amerikanische Historiker Frederick Jackson Turner schreibt hierzu: „[...] *this fluidity of American life, this expansion westward with its new opportunities, [...] furnish the forces dominating American character.*“<sup>250</sup> Das Automobil stellt demnach, vor allem in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, ein überaus wertvolles Werkzeug für die Expansions- und Bewegungsprozesse in Nordamerika dar. Diese Prozesse stehen zweifelsohne in der Tradition der Pioniere und ihres puritanisch geprägten Weltbildes. Neben der auf die Affektivität bezogenen Selbstkontrolle des Einzelnen und einer rigiden Kontrolle innerhalb der Gemeinschaft fordert der Puritanismus zudem eine Kontrolle der Außenwelt, die sich die Puritaner im göttlichen Auftrag untertan machen sollen. Das Streben nach materiellem Besitz und Reichtümern erfolgt dabei weniger aus egozentrisch-hedonistischen Bedürfnissen heraus, sondern um den Auftrag Gottes zu erfüllen und sich als ein von ihm Auserwählter zu präsentieren.<sup>251</sup>

Aufgabe der puritanischen Siedler ist es, öde und unwegsame Landstriche urbar zu machen und in fruchtbares Ackerland zu verwandeln: „*The race would direct its strength to the turning of millions of acres of desolate, barren waste into productive*

<sup>249</sup> Siehe Soyka, Amelie. *Raum und Geschlecht. Frauen im Road Movie der 90er Jahre*. A. a. O. S. 27.

<sup>250</sup> Turner, Frederick Jackson. *The Frontier in American History*. Chapter I. E-Book-Version der University of Virginia. Charlottesville. 1996. Unter: <http://xroads.virginia.edu/~HYPER/TURNER/home.html> (Stand: 08.03.2009).

<sup>251</sup> Siehe Munzinger, Wolfgang. *Das Automobil als heimliche Romanfigur*. A. a. O. S. 7.

*farms and beautiful homes for the people.*<sup>252</sup> Technischen und mechanischen Hilfsmitteln kommt dabei eine essenzielle Rolle zu. Dies stellt sicherlich auch die Basis für die Technikbegeisterung und -aufgeschlossenheit der Amerikaner dar, die bis in die Gegenwart anhält und welche die schnelle Verbreitung und nachhaltige Auswirkung des Automobils in Nordamerika begünstigte.

Galt das Automobil in seiner Anfangsphase in Europa hauptsächlich als reines Luxusobjekt, mit dem sich reiche Leute in ihrer Freizeit vergnügten, standen in den USA von vornherein – und konvergent zur Genussfeindlichkeit des Puritanismus – die nützlichen Aspekte der neuen Errungenschaft im Vordergrund. Zwar galt die *frontier* zum Zeitpunkt der Einführung des ersten Automobils bereits als geschlossen, trotzdem wurde das neue Fortbewegungsmittel als überaus nützliches Instrument zur Verfeinerung der Expansion sowie vor allem zur Domination und Kontrolle des riesigen Territoriums begeistert angenommen. Das neue Fahrzeug ermöglicht eine autonome, flexible und individuelle Form der Mobilität und ist demnach besonders hinsichtlich des Zurücklegens großer Entfernungen von Interesse. Während sich in Europa zum damaligen Zeitpunkt das Hauptinteresse der Käufer auf Eigenschaften wie Komfort, Luxus und Geschwindigkeit konzentrierte, wünschte sich die vorwiegend ländliche Käuferschicht in den USA ein robustes sowie zuverlässiges Fortbewegungs- und Transportmittel.

Erfüllt wurde dieses Bedürfnis mit dem *Ford Modell T*, von dem zwischen 1908 und 1927 mehr als 15 Millionen Stück produziert wurden.<sup>253</sup> Fließbandproduktion, standardisierte Einzelteile und niedrige Rohstoffpreise führten zu einer Rationalisierung im Sinne des Taylorismus. Resultierend daraus wurde die Produktivität gesteigert, während die Kosten sanken. Der *Ford T* gilt in der Geschichte als: „*The car that puts America on wheels*“<sup>254</sup>. Mit ihm erlebte das Automobil in den USA bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts den Wandel zum populären, auch für die mittleren Schichten erschwinglichen Konsumobjekt. Die Zweckorientierung des Automobils stand dabei immer im Vordergrund, was sich vor allem in der universellen Verwendbarkeit des Fahrzeugs als Transport-, Fortbewegungs-, Kontroll- ,aber auch Antriebsmedium<sup>255</sup> widerspiegelte.

---

<sup>252</sup> Marx, Leo. *The machine in the garden*. (New York u. a.: Oxford University Press, 1964). S. 82.

<sup>253</sup> Siehe *Meyers Lexikon online* (2008). „Henry Ford (Personen).“ Onlineversion unter: <http://lexikon.meyers.de/beosearch/permlink.action?pageId=26202803&version=1> (Stand: 12.09.2008).

<sup>254</sup> Jakle, John A. *The tourist: travel in twentieth-century North America*. (Lincoln: University of Nebraska Press, 1985). S. 11.

<sup>255</sup> Beispielsweise fand der *Ford T* in der Landwirtschaft vielfältige Verwendung, u. a. als Antrieb für Wasserpumpen.



Wolfgang Munzinger sieht die Idee der Landnahme und -kontrolle in der amerikanischen Autokultur bis heute existent.<sup>256</sup> Darauf können beispielsweise die Ausdehnung des Highway-Systems sowie die Vorliebe der Nordamerikaner für Pick-ups zu Transportzwecken und ausladende *Sport Utility Vehicles* zurückgeführt werden. Bei letzteren, den so genannten *SUVs*, handelt es sich um Pkws, die zwar den Fahrkomfort einer Limousine bieten, jedoch optisch mit einem Geländewagen verwandt sind und teilweise über eine erhöhte Geländegängigkeit verfügen. Folglich steht das aktuelle US-amerikanische Automobilverständnis noch immer in einem Einklang mit der Tradition des puritanischen Utilitarismus.

Gleichzeitig wurde und wird die Fortbewegung mit einem Automobil als demokratisch und die Demokratie fördernd erlebt.<sup>257</sup> David Laderman charakterisiert das Automobil als „[...] *a popular commodity on a mass scale, desired by and available to most of the public*“<sup>258</sup>. Indirekt impliziert diese Beschreibung die Essenzen des *American dream*, bei denen es sich im Wesentlichen um die uneingeschränkten Möglichkeiten zur Erfüllung der eigenen Wünsche und Träume handelt. Gleichzeitig eröffnen sich diese Perspektiven jedoch nicht nur wenigen, sondern der breiten Masse. Das Automobil, welches als individuelle Freiheit, Autonomie und Kontrolle ermöglichendes Werkzeug begriffen wird, erweist sich als ein für fast jedermann erschwingliches Gut. Damit entwickelt es sich auch zu einer Ikone des *American way of life*, der zumindest theoretisch den Prinzipien der Selbstbestimmung und Unabhängigkeit des Einzelnen sowie der gesellschaftlichen Gleichberechtigung folgt. In dieser Eigenschaft als Freiheit verleihendes Werkzeug verstärkt das selbst gesteuerte Fahrzeug beim Fahrer den Eindruck, sein eigener Herr zu sein und absolute Kontrolle über das eigene Tun, aber auch die Außenwelt zu haben. Im nordamerikanischen Verständnis gilt „*das motorisierte Fahren durch die Landschaft [als] Sinnbild einer Machtausübung*“<sup>259</sup>.

Während der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurde das Automobil dagegen in Europa vielmehr unter ästhetischen als praktischen Gesichtspunkten wahrgenommen.<sup>260</sup> Die Lust an der Geschwindigkeit und der Dominanz über die Maschinenkraft herrschten zu dieser Zeit auf dem europäischen Kontinent deutlich vor. Erst unter den faschistischen Diktaturen Europas, in Deutschland und Italien,

---

<sup>256</sup> Siehe Munzinger, Wolfgang. *Das Automobil als heimliche Romanfigur*. A. a. O. S. 4.

<sup>257</sup> Siehe Flink, James J. *The automobile age*. (Cambridge, Mass. [u. a.]: MIT Press, 1988). S. 94.

<sup>258</sup> Laderman, David. *Driving Visions*. A. a. O. S. 38.

<sup>259</sup> Munzinger, Wolfgang. *Das Automobil als heimliche Romanfigur*. A. a. O. S. 10.

<sup>260</sup> Siehe Munzinger, Wolfgang. *Das Automobil als heimliche Romanfigur*. A. a. O. S. 123.

wurde ein Imagewandel des europäischen Automobils vom elitären Fortbewegungs- und Sportvehikel zum preiswerten und massenkompatiblen Volksauto eingeleitet.<sup>261</sup>

Ähnlich dem *Modell T* von Ford in Nordamerika gewann der von den Nationalsozialisten propagierte *VW Käfer*<sup>262</sup> nach dem Zweiten Weltkrieg als robustes und erschwingliches Gebrauchsauto zunehmend an Popularität in Europa. Zu Zeiten des deutschen Wirtschaftswunders um 1955 verlor das Automobil dann seinen anfänglichen Nimbus als exquisites und elitäres Luxusobjekt, das ausschließlich dem Freizeitvergnügen und dem Geschwindigkeitsrausch dient. Stattdessen stieg der *VW Käfer* zum (Status-)Symbol einer Gesellschaft auf, die es in der Masse und aus eigener Kraft geschafft hatte, sich aus den Trümmern des Zweiten Weltkrieges zu erheben.<sup>263</sup> Und während sich die Europäer an der Nützlichkeit der Volksautos, zu denen neben dem *VW Käfer* auch der *Fiat 600* und der *Seat 600* gehörten, und der neuen Mobilität für alle erfreuten, entdeckte die *Beat Generation* und mit ihr eine Vielzahl von nordamerikanischen Jugendlichen in ihren Automobilen den Rausch der Bewegung und vor allem der Geschwindigkeit.

Das so genannte „Cruisen“, mit dem ein zielloses Umherfahren im Auto gemeint ist, gewann als gesellschaftliches Phänomen in den 1950er Jahren bei nordamerikanischen Teenagern schnell an Popularität. Hinzu gesellten sich illegale Rennen in frisierten Fahrzeugen, die unter Halbstarken ein beliebter Freizeitspaß waren. Thematisiert werden diese Phänomene in damaligen Jugendfilmen wie *The Wild One* (1953) von Laslo Benedek mit dem jungen Marlon Brando in der Rolle des charismatischen Anführers einer Motorrad-Rockerbande, die ihren Privatkrieg gegen das Establishment führen, sowie in *Rebels without a cause* (1955) von Nicolas Ray, mit dem James Dean als orientierungsloser und unglücklicher Kleinstadt-Rebell in die Filmgeschichte einging. Den Zeitgeist und das Lebensgefühl nordamerikanischer Jugendlicher in den Nachkriegsjahren spiegelt auch George Lucas' Film *American Graffiti* wider, der zwar aus dem Jahr 1973 stammt, inhaltlich aber zehn Jahre früher angesiedelt ist. Die in den erwähnten Filmen authentisch gezeichnete, desorientierte und frustrierte Jugend ist es dann auch, die in der *Beat Generation* ein literarisches Sprachrohr findet.

Mit diesem Hintergrundwissen zur US-amerikanischen Automobiltradition wird im Folgenden unter verschiedenen Gesichtspunkten ein Blick auf das im Roadmovie

---

<sup>261</sup> Siehe Lippert, Werner. „Vom Rausch zur metaphysischen Vollbremsung. Das Automobil als Kulturobjekt.“ A. a. O. S. 22.

<sup>262</sup> Unter der Bezeichnung VW Typ 87 bzw. KdF-Wagen war er zunächst eines der wichtigsten Projekte der Nationalsozialisten, von dem Anfang des Zweiten Weltkrieges allerdings zugunsten der Produktion von Rüstungsgütern Abstand genommen wurde.

<sup>263</sup> Siehe Lippert, Werner. „Vom Rausch zur metaphysischen Vollbremsung. Das Automobil als Kulturobjekt.“ A. a. O. S. 23.

propagierter Fahrzeugbild geworfen und untersucht, inwiefern es in der beschriebenen Tradition verankert ist.

### 2.3.3.2 Das Fahrzeug als Rausch- und Befreiungsmittel

Bei der Analyse einer vielfältigen Auswahl an Roadmovies fällt auf, dass das Fahrzeug hier weniger als Werkzeug, sondern als Befreiungsmittel dargestellt wird. Mit Ausnahme der Trucker-Roadmovies, in denen das Fahrzeug die Rolle eines Werkzeugs einnimmt, mit dem der Trucker in bester US-amerikanischer Pioniermanier versucht, sein Revier, also die Straße, zu kontrollieren und zu verteidigen<sup>264</sup>, ist der Großteil der Roadmovie-Fahrzeuge nicht als Kampf- und Kontrollmaschinen zu charakterisieren.

Als künstlerisches Produkt eines neuen, unkonventionellen Kinos übt das Genre Kritik an einem zweckorientierten, genussfeindlichen Denken, das sowohl innere als auch äußere Kontrolle fordert. Stattdessen zelebriert es den „*Rausch des Geschwindigkeitskörpers*“<sup>265</sup> und den damit einhergehenden Genuss des freien, individuellen Handelns, wobei Freiheit hier weniger als selbst bestimmtes Agieren innerhalb eines gesellschaftlichen Rahmens, sondern vielmehr im Sinne eines, bisweilen in die Anarchie führenden, Hedonismus zu verstehen ist. Mithilfe ihrer Fahrzeuge katapultieren sich Roadmovie-Protagonisten in eine Ausnahmesituation, die rauschhafte Züge trägt. Allerdings werden der Rausch und die damit verbundene veränderte Wahrnehmung hier nicht durch psychoaktive Substanzen ausgelöst, sondern durch ein intensiviertes Fahrerleben in Form einer Akzeleration sinnlicher Eindrücke, die auf das sich in Bewegung befindende Individuum einströmen. Ähnlich wie bewusstseinsweiternde Drogen wird das Fahrzeug hier als ein „*Vehikel des Eskapismus*“<sup>266</sup> eingesetzt. Es ermöglicht den Ausbruch aus einer Welt, in welcher Konformitätsdruck und soziale Zwänge nahezu unentrinnbar geworden sind. Einzig im „*schwerelosen Zustand des Unterwegs-Seins*“<sup>267</sup> scheint Freiheit noch möglich zu sein.

Mit der Thematisierung eines rastlosen Unterwegsseins als grundlegende Lebenserfahrung greift das Roadmovie ein populäres Motiv der *Beat Generation* auf. Bei den Vertretern dieser literarischen Strömung in der US-amerikanischen Literatur der 1950er Jahre handelt es sich um eine Gruppe von Intellektuellen, „*die seit den*

---

<sup>264</sup> Siehe auch in Kapitel 2.2.3.

<sup>265</sup> Virilio, Paul. *Fahren, fahren, fahren ...* A. a. O. S. 15.

<sup>266</sup> Munzinger, Wolfgang. *Das Automobil als heimliche Romanfigur*. A. a. O. S. 198.

<sup>267</sup> Feldvoß, Marli. „Ein Plädoyer für Mona? – Zu Vogelfrei.“ In: Karpf, Ernst (Hrsg.). *Auf der Suche nach Bildern. Zum Motiv der Reise im Film*. (Frankfurt a. M.: Gemeinschaftswerk d. Ev. Publizistik, 1991). S. 81.

vierziger Jahren nach Auswegen aus der als ungenügend empfundenen Wirklichkeit der konsumorientierten Wohlstandsgesellschaft suchten“<sup>268</sup>. Für die Schriftsteller William S. Burroughs, Allen Ginsberg und allen voran Jack Kerouac offenbarte sich das Automobil als ein Mittel, mit dem sich den bürgerlichen Konventionen und Zwängen entfliehen ließ.

Als eines der wichtigsten Werke der *Beat Generation* gilt Jack Kerouacs 1957 veröffentlichter Roman *On the road*, der das Lebensgefühl und die Sehnsüchte vieler der damaligen Jugendlichen zum Ausdruck brachte. *On the road* beschreibt die Fahrt als eine Form der Flucht in eine Ausnahmesituation. Der Ausbruch erfolgt aus Gründen der Ablehnung des in den USA der Nachkriegsjahre vorherrschenden pragmatischen, konformen und konsumorientierten Lebensstils, aber auch aus Überforderung durch eine reglementierte Welt, in der das Individuum sich nicht frei entfalten kann oder sich verloren fühlt. Die Fahrt wird bei Kerouac zum Rausch; sie ist Flucht und Suche zugleich. Die Suche, die zunächst einem Ort der freien Selbstbestimmung fern jeglicher gesellschaftlicher Zwänge gilt, ist letztlich eine nach dem Sinn des eigenen Lebens. Denn seit dem Fall der *frontier* existiert das Paradies des wilden, unberührten Westens nicht mehr in einem materiellen Sinne. Übrig geblieben ist lediglich ein „*spirituelles Territorium*“<sup>269</sup>, das es in Form der Suche nach sich selbst zu erobern gilt. Die Suche nimmt ihren Lauf in rauschhaften Zuständen, die durch Drogen, Sexualität, Musik<sup>270</sup> sowie die Fahrt in motorisierten Fahrzeugen ausgelöst werden.

Aufgrund seiner Propaganda für einen unkonventionellen Lebensstil, der die traditionellen, konservativen Werte, den Materialismus und Pragmatismus der 1950er Jahre ablehnt, und wegen seiner Glorifizierung des Automobils und der Zelebration der Figur des Outlaws wird Kerouacs zweiter Roman auch von David Laderman als „*master narrative*‘ for the road movie“<sup>271</sup> bezeichnet. Die Fahrten der Protagonisten Sal Paradise und Dean Moriarty beschreibt Kerouac mal als rasante und körperliche Grenzen aufzeigende Trips, mal als traumhafte Zustände, in denen die Städte und Landschaften der USA im Flug vorbeirauschen. Folgende Passage verdeutlicht letzteres:

„Im Nu waren wir wieder auf dem Highway, und in dieser Nacht sah ich, wie sich der ganze Staat Nebraska vor mir entrollte. Mit hundertzehn Meilen in der Stunde ging’s dahin, eine pfeilgerade Straße, schlafende Kleinstädte, kein

---

<sup>268</sup> Kupfer, Alexander. *Die künstlichen Paradieste. Rausch und Realität seit der Romantik*. (Stuttgart, Weimar: Verlag J. B. Metzler, 1996). S. 72.

<sup>269</sup> Munzinger, Wolfgang. *Das Automobil als heimliche Romanfigur*. A. a. O. S. 187.

<sup>270</sup> Hierbei handelt es sich hauptsächlich um die Jazz-Stilrichtung *Bebop*, für die u. a. rhythmische Freiheiten und Improvisation charakteristisch sind.

<sup>271</sup> Laderman, David. *Driving Visions*. A. a. O. S. 10.

*Verkehr, und der Schnellzug der Union-Pacific-Line blieb hinter uns im hellen Mondschein zurück. Ich war völlig unbesorgt in dieser Nacht; hundertzehn Meilen in der Stunde, das war durchaus in Ordnung, wir redeten und sahen die Städte Nebraskas wie im Traum vorbeifliegen – Ogalla, Gothenburg, Kearney, Grand Island, Columbus. Es war ein phantastisches Auto, es lag auf der Straße wie ein Boot im Wasser. Singend glitt es mühelos durch die Kurven.“<sup>272</sup>*

Entrückt von der Außenwelt und gebannt im Rausch der Geschwindigkeit „fliegen“ die Protagonisten durch die Nacht. Das Auto erscheint als Rückzugsort, von dem aus die Fahrzeuginsassen die Umwelt als „Produkt einer autonomen Betrachterperspektive“<sup>273</sup> erleben. Damit einher geht eine auf den Betrachter einrauschende Bilderflut, die in ihm eine Rückbesinnung auf die spirituellen Bedürfnisse der eigenen Person bewirkt, welche im Alltagstrott untergehen.

Der durch die rasante nächtliche Fahrt evozierte, ekstatische Zustand in *On the road* erinnert nicht zufällig an einen durch psychedelische Drogen ausgelösten Rausch; denn Experimente mit Rauschmitteln jeglicher Art spielten für die *Beat Generation* auf ihrer Suche nach dem Lebenssinn eine bedeutsame Rolle. Alexander Kupfers Ansicht nach sind es die Vertreter dieser Gegenkultur-Strömung, die den Grundstein für die so genannte „psychedelische Ära“ in der US-amerikanischen Gesellschaftsgeschichte legten, die von der *Beat Generation* über die *Merry Pranksters*<sup>274</sup> bis hin zur Hippie-Bewegung reichte.

Aus bisweilen psychedelischer Sicht nimmt auch das Roadmovie *Easy Rider* (1969) das „Land der unbegrenzten Möglichkeiten“ unter die Lupe. Für dieses Roadmovie dürfte *On the road* in mancherlei Hinsicht als Vorbild gedient haben, so zum Beispiel in seiner Auffassung der Fahrt als Rausch. Wie eng Drogenrausch, Fahrt und gesellschaftlicher Ausstieg miteinander verknüpft sind, zeigt sich in *Easy Rider* (1969) an der von Jack Nicholson verkörperten Figur George Hanson. Billy und Wyatt lernen Hanson in einem texanischen Gefängnis kennen, in dem der am Ort im Grunde wohl gelittene Anwalt wieder einmal wegen Alkoholmissbrauchs eine Nacht in der Zelle verbringt. Hanson, der den beiden zu einer frühzeitigen Entlassung verhilft und sie vor einem Zwangshaarschnitt bewahrt, braucht nicht lange für die Entscheidung, die beiden zum Karneval nach New Orleans zu begleiten. Seine Langeweile und der Verdruss über das reglementierte und konforme Leben in einer texanischen Kleinstadt

---

<sup>272</sup> Kerouac, Jack. *Unterwegs*. (Reinbek b. Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag, 2003). S. 281.

<sup>273</sup> Kupfer, Alexander. *Die künstlichen Paradiese. Rausch und Realität seit der Romantik*. A. a. O. S. 11.

<sup>274</sup> Hierbei handelte es sich um eine Gruppe kalifornischer Künstler, Drogenfreaks und Aussteiger, die Anfang der 1960er Jahre in einem bunt bemalten Schulbus durch die USA tourten und LSD-Happenings veranstalteten. Zu den bekannteren Pranksters zählen unter anderem die Schriftsteller Ken Kesey und Tom Wolfe. Siehe dazu auch: Kupfer, Alexander. *Die künstlichen Paradiese. Rausch und Realität seit der Romantik*. A. a. O. S. 79.

treiben den Anwalt zur Flucht in den Alkohol. Wie zuvor der Alkohol stillt die Fahrt mit den beiden Hippies sein Verlangen nach einer individuellen Distanzierung aus seinem normalen Lebensraum, den er als bedrückend und einengend empfindet. Die Fahrt erfüllt demnach den gleichen Zweck wie ein Rauschmittel, nämlich den Ausbruch aus der Normalität und das Eintauchen in die Ausnahmesituation. Darüber hinaus weihen seine neuen Freunde ihn auch in den Genuss von Marihuana ein, welcher das Fahrerlebnis in seiner bewusstseinsweiternden Wirkung zusätzlich unterstützt. Wyatt preist den Zustand mit den (später zum Kult-Slogan avancierten) Worten „*Am Morgen ein Joint und der Tag ist dein Freund*“ als besten Start für die weitere Fahrt an.

Das Ziel der Autoren von *Easy Rider* (1969) ist es, mithilfe der Filmsprache die verschiedenen Rauschzustände, in denen sich die Charaktere befinden, in ihrer sinnlichen Erlebnishaftigkeit authentisch zu vermitteln. Das gilt für die Euphorie verströmenden, dynamischen Fahrscenen ebenso wie für den LSD-Horrortrip in New Orleans, in dem die Regeln des klassischen *Continuity*-Stils eine ausgeprägte Form der Missachtung finden. So wird das Ende des Films beispielsweise in Form eines *Jump Cut* auf die brennenden Motorradwracks als beklemmende Todesvision vorweggenommen. Das häufig eingesetzte Stilmittel *Jump Cut* verzahnt in *Easy Rider* (1969) unterschiedliche Orte und Zeiten miteinander, was zwar zeitweilig für Verwirrung beim Zuschauer sorgt, letztlich aber der visuellen Beschaffenheit von Träumen und Rauschzuständen entspricht. In späteren Roadmovies spielen psychedelische Drogen eine eher nebensächliche Rolle. Meist reichen das Automobil und die Fahrt den Protagonisten als „*Medien der Transzendenz*“<sup>275</sup> aus.

### **2.3.3.3 Herkunft des Rauschverständnisses in der europäischen Romantik**

Die Entdeckung dieses beschriebenen Rauschpotentials ist im Wesentlichen der *Beat Generation* und ihrem Vertreter Jack Kerouac zu verdanken. Inwiefern diese Einwirkung als vorrangig nordamerikanisch geprägt angesehen werden kann, bleibt allerdings zu diskutieren. Schließlich handelt es sich bei den Mitgliedern der *Beat Generation*, den *Beatniks*, um eine Gegenkultur, in deren Ideen sich Spuren europäischen und fernöstlichen Denkens nachweisen lassen. So waren Burroughs, Ginsberg und Kerouac beispielsweise in ihrer Begeisterung für den französischen Symbolismus, und hier besonders für den Dichter Arthur Rimbaud, eng verbunden.

---

<sup>275</sup> Kupfer, Alexander. *Die künstlichen Paradiese. Rausch und Realität seit der Romantik*. A. a. O. S. 86.

Zudem waren sie vertraut mit dem französischen Existenzialismus<sup>276</sup> und pflegten ein Faible für den Zen-Buddhismus, der sich besonders in Jack Kerouacs Werk *The dharma bums* aus dem Jahr 1958 widerspiegelt.

Die Rauschauffassung der Beatniks weist eine Tradition auf, die ihren Anfang im Europa des späten 18. und 19. Jahrhunderts nahm und ein neues, modernes Interesse an Rauschzuständen begründete. Alexander Kupfer bezeichnet die europäische Romantik als die „*Schlüsselepoche für das moderne Rauschverständnis*“<sup>277</sup>.

Werden im Mittelalter und in der frühen Neuzeit Rauschmittel hauptsächlich noch aus medizinischen<sup>278</sup>, religiösen sowie kulinarischen oder gesellschaftlichen<sup>279</sup> Gründen konsumiert, so gesellt sich im Zuge der Romantik eine Art mystisch-psychische Motivation hinzu. Insbesondere in Künstler- und Intellektuellen-Kreisen verspricht man sich vom Drogenkonsum zum einen eine Steigerung der kreativen Fähigkeiten, zum anderen einen Ausbruch aus dem Alltagsgrau und die Begegnung mit den verborgenen Seiten des eigenen Ichs.

Den Auftakt zu dieser neuen Form der Selbstentdeckung machte der britische Schriftsteller Thomas de Quincey mit seiner 1821 zunächst anonym veröffentlichten Schrift *The Confessions of an English Opium-Eater*. In ihr dokumentiert de Quincey seine persönlichen Erfahrungen mit der Droge Opium, die er als ein Instrument zur Visualisierung der eigenen Persönlichkeitsstrukturen begreift. Damit war der Brite der erste Autor, der seine persönlichen Drogenerlebnisse „zu einem darstellungswürdigen Gegenstand“<sup>280</sup> erklärte. Für ihre exzessiven Drogenexperimente mit Opium und Cannabis sind auch Lord Byron, Mary und Percy Shelley bekannt, deren Aufenthalt in der Villa Diodati am Genfer See im Sommer 1816 diesbezüglich als legendär gilt. So sollen die surrealistischen Erlebnisse und mystischen Halluzinationen während eines solchen Experiments Mary Shelley zur Erfindung ihres berühmten Romans *Frankenstein* inspiriert haben.

Mitte des 19. Jahrhunderts erlebte der Drogenkonsum dann eine Hochphase in französischen Künstlerkreisen. Neben Opium avancierte Haschisch zu einem populären Rauschmittel, das die Soldaten der *Grande Armée* während des napoleonischen Ägyptenfeldzugs<sup>281</sup> kennengelernt und mit in die Heimat gebracht

---

<sup>276</sup> Siehe Kupfer, Alexander. *Die künstlichen Paradiese. Rausch und Realität seit der Romantik*. A. a. O. S. 73.

<sup>277</sup> Kupfer, Alexander. *Die künstlichen Paradiese. Rausch und Realität seit der Romantik*. A. a. O. S. 12.

<sup>278</sup> Als Beispiel kann hier das von Paracelsus erfundene „Laudanum“ genannt werden, das aufgrund seiner Opiumbasis über eine schmerzstillende und beruhigende Wirkung verfügt und sich vom 16. bis 19. Jahrhundert größter Beliebtheit in Europa erfreute.

<sup>279</sup> In erster Linie ist hier der Alkoholkonsum zu nennen, der in allen Gesellschaftsschichten der abendländischen Kultur bis heute eine große Rolle spielt.

<sup>280</sup> Kupfer, Alexander. *Die künstlichen Paradiese. Rausch und Realität seit der Romantik*. A. a. O. S. 31.

<sup>281</sup> Von 1798 bis 1801.

hatten. Von 1843 bis vermutlich 1845 traf auf der Pariser Seine-Insel Île Saint-Louis regelmäßig der so genannte *Club de Hashischins* zusammen. Den im *Hôtel de Pimodan* stattfindenden Séancen des Zirkels wohnten diverse, illustre Gäste aus der Pariser Bohème bei, wie zum Beispiel die Schriftsteller Théophile Gautier, Charles Baudelaire, Gérard de Nerval, Honoré de Balzac, Alexandre Dumas sowie die Maler Honoré Daumier und Eugène Delacroix.<sup>282</sup> Die meisten dieser Künstler verarbeiteten die Erfahrungen, die sie im *Club de Hashischins* machten, später in vielen ihrer Werke. Das wohl populärste Beispiel hierfür dürfte Baudelaires Erzählung *Les Paradis artificiels* aus dem Jahre 1860 sein, in der er als einer der wichtigsten Wegbereiter der literarischen Moderne in Europa versucht, seinen Rauscherlebnissen dezidiert auf den Grund zu gehen. Die ihm folgende Lyriker-Generation der Symbolisten, mit Stéphane Mallarmé, Paul Verlaine und Arthur Rimbaud als ihren wichtigsten Vertretern, erklärte Baudelaire nicht nur in künstlerischer Hinsicht zu ihrem Vorbild, sondern wandelte auch hinsichtlich ihres Drogenkonsums auf seinen Spuren.

Während in Frankreich der Konsum von Opium und Haschisch florierte, hielten sich die Künstler im Nachbarland Deutschland diesbezüglich etwas bedeckter. Der Journalist Constantin Seibt unterstellt den deutschen Dichturfürsten Goethe und Schiller in einem 1994 in der *Schweizer Wochenzeitung* erschienenen Artikel zwar Experimente mit Haschisch, letztlich handelt es sich bei dieser Information jedoch um eine Zeitungssente, der selbst renommierte Blätter wie *Der Spiegel* und *Die Zeit* auf den Leim gingen.<sup>283</sup> Dass der deutsche Frühromantiker Novalis (Friedrich von Hardenberg) dem Opium verfallen war, kann dagegen mit seinem eigenen Werk belegt werden. In seinem Gedichtzyklus *Hymnen an die Nacht* von 1800 schwärmt er vom „braunen Saft des Mohns“<sup>284</sup>, mit dessen Hilfe er Trost und Ablenkung vom Weltschmerz und dem Tod seiner Geliebten suchte.

Als Nächstes gilt es, die Gründe für das verstärkte Interesse am Rausch während des 19. Jahrhunderts in Europa näher zu beleuchten, um Parallelen zur und Bezüge auf die psychedelische Ära während der 1960er und 1970er Jahre in Nordamerika aufzeigen zu können. Einer der wichtigsten Aspekte in diesem Zusammenhang ist die Auffassung des Rausches als einen Zustand außerhalb der normalen Lebensabläufe.

---

<sup>282</sup> Siehe Kupfer, Alexander. *Die künstlichen Paradiese. Rausch und Realität seit der Romantik*. A. a. O. S. 40f.

<sup>283</sup> Siehe Schuler, Thomas. „Offline.“ *Die Zeit*. 46/2000. Onlineversion unter: <http://www.zeit.de/2000/46/Offline?page=1> (Stand: 18.09.2007).

<sup>284</sup> Novalis, „Hymnen an die Nacht.“ E-Book-Version unter: [http://gutenberg.spiegel.de/?id=5&xid=1968&kapitel=1#gb\\_found](http://gutenberg.spiegel.de/?id=5&xid=1968&kapitel=1#gb_found) (Stand: 18.09.2007). Siehe auch Kotschenreuther, Hellmut. *Das Reich der Drogen und Gifte*. (Berlin: Safari-Verlag, 1976). S. 92.



Als Anhänger einer Bewegung, die den Ausbruch aus der Normalität suchte<sup>285</sup>, waren die Romantiker geradezu prädestiniert für die Flucht in den Drogenrausch, der sich ihnen neben zahlreichen anderen Varianten, wie etwa dem Rückzug in die Natur, in die Vergangenheit oder dem Aufbruch in die Ferne, als eine geeignete Fluchtmöglichkeit offenbarte.

Motiviert war die Flucht dabei hauptsächlich durch die Suche nach Alternativen bzw. Gegenentwürfen zum Alltag in einer reglementierten Welt, deren Diktat der Rationalität und Normierung das Individuum in seiner Selbstentwicklung hemmt und somit Frustration und Überdruß erzeugen kann. Die Sehnsucht nach paradiesischen Gegenwelten basierte dabei auf „*dem subjektiven Weltverständnis der Romantik, das die Suche nach dem Sinn des Daseins zu einer Angelegenheit des Gefühls machte und damit dem rationalen Standpunkt der Aufklärung entgegentrat*“<sup>286</sup>. Mit den Fluchthelfern versuchte man, diese von der Gesellschaft errichteten Grenzen jedoch nicht einfach nur zu überwinden, sondern man versprach sich auch Erkenntnis und Regeneration. Dabei entpuppten sich die verstärkten Bedürfnisse des Individuums nach Zivilisationsflucht und Selbstfindung keineswegs als ausschließliche Phänomene des 19. Jahrhunderts, sondern setzten sich auch im 20. Jahrhundert fort.

Aus dem romantischen wurde schrittweise ein moderner Geist, der von der Sehnsucht getrieben wurde, die Ketten bürgerlich-nationaler Normierungen und Verpflichtungen zu sprengen. Das Ziel war die Demontage althergebrachter Denk- und Wahrnehmungsstrukturen, wobei auch gerne auf Drogen zurückgegriffen wurde. Die nordamerikanische *Beat Generation* reihte sich Anfang der 1950er Jahre in diese eskapistische Tradition ein. Während Europa in Trümmern lag und sich alles auf den Wiederaufbau von Lebensraum und Wohlstand konzentrierte, entwickelte die vom Krieg weitgehend unbehelligte *Beat Generation* eine kritische Haltung gegenüber dem *American way of life*, der für die Jugend Europas zunächst ein verheißungsvolles Traumgebilde und das Maß aller Dinge darstellte, dem sie entgegentreiben suchte. Derweil beschäftigte man sich auf der amerikanischen Seite des Atlantiks mit Fragen, die weit über die der materiellen Existenzsicherung hinausgingen und um Identitätsfindung und alternative Daseinsformen kreisten.

Wie die europäische Bohème im 19. Jahrhundert erlebten die *Beatniks* die bürgerliche Lebenswelt mit ihren Normen und Konventionen als einengend und unzureichend. Die Suche nach individueller Selbstverwirklichung, Freiheit und Autonomie ließ sie dabei auf die Fluchthelfer ihrer Vorgänger, zum Beispiel bewusstseinsweiternde

---

<sup>285</sup> Siehe Pikulik, Lothar. *Romantik als Ungenügen an der Normalität*. (Frankfurt a. M.: Suhrkamp Verlag, 1979).

<sup>286</sup> Kupfer, Alexander. *Die künstlichen Paradiese. Rausch und Realität seit der Romantik*. A. a. O. S. 52.

Drogen, zurückgreifen. Auch das bei den Romantikern durch den einsamen Wanderer verkörperte Motiv der Flucht vor der Zivilisation in die Natur<sup>287</sup> griff die *Beat Generation* auf und transformierte es in einen Zustand ständigen, rastlosen Unterwegsseins. Aufgrund der sinnlichen Darstellung dieser Fahrten als rauschhafte, nahezu schwerelose Zustände von Freiheit lassen sich Parallelen zum Wandermotiv der Romantiker aufzeigen, das durch eine verstärkte Gefühlsbezogenheit<sup>288</sup> gekennzeichnet ist.

Und auch die romantische Sehnsucht nach dem Fernen und Unbekannten findet sich in der „Bibel“ der Beatniks, Kerouacs *On the road*, verarbeitet. Hier ist es Mexiko, das sich die Protagonisten Sal und Dean als „*das magische Land am Ende der Straße*“<sup>289</sup> ausmalen. Ein Land, in dem die Sonne immer scheint, der Tequila in Strömen fließt, das Marihuana billig und die Mädchen hübsch und willig sind. Doch so schön und exotisch sie sich ihr Paradies auch vorstellen, der Trip dorthin erweist sich als große Ernüchterung. Die Armut und Perspektivenlosigkeit der Bevölkerung spiegelt sich in der Trostlosigkeit, dem Schmutz und dem Geruch der Slums von Mexico City wider. Die Freundschaft der beiden Gefährten erfährt an diesem Ort ebenfalls einen herben Bruch, als Dean den fieberkranken Sal hilflos zurücklässt. Was übrig bleibt, ist lediglich die Gewissheit, dass das Paradies verloren ist und dass die Freiheit und das Glück sich nicht an einem Ort, sondern lediglich im Zustand des Rausches bzw. der Transzendenz finden lassen, sei er nun durch Drogen oder ein anderes Moment, wie das der Bewegung, ausgelöst.

Mit dem Roadmovie erhält dieser auf die Romantik zurückführbare Gedanke der Fahrt als „Medium der Transzendenz“ seine zeitgemäße Entsprechung im modernen Kino, wobei der Film selbst ebenfalls als ein transzendentes Medium zu identifizieren ist.<sup>290</sup> Wie eine Droge führt er seine Zuschauer in eine andere Welt, die – zwar nicht grundsätzlich, aber zumindest in diesem Moment – jenseits des alltäglichen, eigenen Erfahrungsbereiches liegt. Mithilfe der Filmsprache wenden sich insbesondere die frühen Vertreter dieses modernen Genres unmittelbar an den Zuschauer, rücken ihn in die Nähe der Protagonisten und lassen ihn die sinnlichen Aspekte des Fahrerlebens gemeinsam mit diesem teilen. Der Kinobesuch wird somit unter Umständen auch für den Zuschauer zu einer rauschhaft-eskapistischen Erfahrung fern seines Alltags.

---

<sup>287</sup> Als wichtiges Beispiel aus der deutschen Frühromantik gilt u. a. *Franz Sternbalds Wanderungen* von Ludwig Tieck.

<sup>288</sup> Siehe Daemrich, Horst S. und Ingrid. *Themen und Motive in der Literatur*. A. a. O. S. 374.

<sup>289</sup> Kerouac, Jack. *Unterwegs*. A. a. O. S. 339.

<sup>290</sup> Vgl. mit Kupfer, Alexander. *Die künstlichen Paradiese. Rausch und Realität seit der Romantik*. A. a. O. S. 72.

Vor diesem Hintergrund können das Verständnis sowie die Inszenierung des Automobils als Rauschmittel und der Fahrt als Rauscherlebnis im Roadmovie keineswegs als spezifisch US-amerikanisch identifiziert werden. Statt auf einem Vergnügensaspekt basiert die Verknüpfung des Automobils mit der US-amerikanischen Kultur vielmehr auf der Effizienz dieses Fortbewegungsmittels für eine Nation, die aufgrund der riesigen Ausmaße ihres Landes seit jeher auf räumliche Mobilität angewiesen ist. Die Auffassung des Automobils als Rauschmittel mit eskapistischen Tendenzen basiert dagegen auf einem modernen Rauschverständnis, das erstmalig im 19. Jahrhundert in Europa in Erscheinung trat.

### **2.3.4 Darstellung moderner Fortbewegungsmittel und Mobilität in der europäischen Kultur und Literatur**

Die immense Popularität des Automobils in der US-amerikanischen Kultur wird häufig auf seine Freiheit und Autonomie garantierenden (Fortbewegungs-) Eigenschaften zurückgeführt. In seiner Einführungsphase avancierte das Automobil rasch zum souveränsten Fortbewegungsmittel der Moderne und zum Symbol amerikanischer Grundwerte wie Freiheit, Demokratie und Selbstständigkeit des Einzelnen. Darin ist sicherlich auch der Grund zu finden, warum die Nordamerikaner das Automobil zu einem festen Bestandteil ihrer Kultur erklären.

Im untersuchten Genre erfährt das motorisierte Gefährt, insbesondere das Automobil, eine gleichzeitige Belebung und Konservierung seines Mythos' als Medium der Freiheit und Souveränität. Das Genre verknüpft diesen Mythos mit Bildern weiter Landschaften, nahezu unendlicher Straßen und einer Geschichte, die abenteuerliche Züge trägt. Das Gefährt erscheint hier als Inbegriff des persönlichen Freiraums.

Aber darf dieses im Roadmovie propagierte Automobilverständnis auch wirklich als primär nordamerikanisch geprägt verstanden werden oder erfährt hier ein wesentlich älterer Mythos nur den Anstrich in einem nationalen Kolorit? Zweifelsfrei handelt es sich beim Automobil um ein europäisches Produkt, dessen Autonomie und damit einhergehender Wert für Individualisten nicht erst im „Land der unbegrenzten Möglichkeiten“ entdeckt und erstmalig gebührend geschätzt wurden. Dies soll im Folgenden anhand unterschiedlicher Beispiele aus der europäischen Kultur- und Literaturgeschichte gezeigt werden.

### 2.3.4.1 Von Jules Verne über Raymond Roussel bis hin zu Clärenore Stinnes

Die Idee eines durch moderne Technik ermöglichten Ausbruchs des Individuums aus der Welt der alltäglichen, bürgerlichen Zwänge ist keineswegs neu, sondern findet sich bereits in der europäischen Literatur Mitte des 19. Jahrhunderts thematisiert, wie zum Beispiel beim Begründer der modernen Science-Fiction-Literatur<sup>291</sup>, dem französischen Schriftsteller Jules Verne (1828–1905), dessen literarische Schaffensphase in eine Zeit des rapiden technologischen und industriellen Aufschwungs fiel.

Sein Interesse für Naturwissenschaften und Technik ließ er in seine utopischen Werke einfließen, in denen zahlreiche Vorwegnahmen auf spätere technische Entwicklungen, wie zum Beispiel Unterseeboote, Hubschrauber und Raumschiffe, zu finden sind. Die damals neue Technik ist es dann auch, die Vernes Protagonisten die Reisen in noch unentdeckte und unbekannte Welten ermöglicht, wie das Erdinnere (in *Voyage au centre de la terre*, 1864) oder den Meeresgrund (in *Vingt mille lieues sous les mers*, 1870).

Auffällig ist dabei die enge Verbindung, die Verne zwischen seinen technischen Vehikeln und dem Freiheitsbegriff konstruierte. Besonders deutlich lässt sich dies am Beispiel der *Nautilus*, Vernes legendärem U-Boot aus dem Roman *Vingt mille lieues sous les mers*, zeigen. Die *Nautilus*, welche unter dem Kommando des mysteriösen Kapitäns Nemo steht, präsentiert sich hier als ein Zufluchtsort für Menschen, die der Zivilisation endgültig den Rücken kehren wollen. Nemo selbst hat die irdische Welt aus Enttäuschung und Frustration verlassen und ist nun zu einer Art Outlaw geworden, der frei und ungebunden die sieben Weltmeere durchkreuzt. Die technischen Fähigkeiten seiner *Nautilus* garantieren ihm dabei Autarkie, denn das Schiff und die Mannschaft erhalten eine ausschließliche Versorgung durch Meeresprodukte. Ein zwingender Kontakt mit der Außenwelt ist somit nicht erforderlich.

Jules Verne charakterisiert die *Nautilus* als einen Ort, an dem ihr Kommandant frei schalten und walten kann. Er setzt das Vehikel dem persönlichen Freiraum Nemos gleich und greift somit rund hundert Jahre früher ein Grundcharakteristikum des späteren Roadmovie-Gefährts auf. Eine weitere Parallele zu einigen Subgenres des Roadmovies lässt sich in der Rolle des Gefährts als Waffe feststellen. So ist die *Nautilus* im Falle einer Bedrohung durch fremde Schiffe beispielsweise in der Lage,

---

<sup>291</sup> Siehe Evans, Arthur B. und Ron Miller. „Jules Verne – ein verkannter Visionär.“ In: *Spektrum der Wissenschaft*. 10/1997. S. 88.

diese mittels eines Rammsporns aufzuschlitzen und zu versenken. Im Rahmen einer Verfolgungsjagd auf das mutmaßliche Seeungeheuer setzt Nemo diese Waffe des Öfteren ein. Seine technische Überlegenheit lässt ihn aus diesen Auseinandersetzungen als Sieger hervorgehen. Am Ende ist die Natur es selbst, die Nemo bezwingt. Sein U-Boot versinkt im Mahlstrom vor der Küste der norwegischen Lofoten-Inseln.

Als weiteres Beispiel aus dem Verne'schen Fahrzeugfundus kann zudem *L'épouvante* aus dem Roman *Robur-le-Conquérant* (1886) aufgeführt werden. Hierbei handelt es sich um ein Gefährt, das zwar große Ähnlichkeit mit einem Automobil aufweist, jedoch sämtliche Mobilitätsprinzipien in sich vereint<sup>292</sup>. Seinem Erfinder und Besitzer Robur verleiht es durch seine uneingeschränkte Mobilität absolute Freiheit und Macht. Dadurch entwickelt sich Robur allerdings zunehmend zu einem Tyrannen, der letztendlich – und genau wie Kapitän Nemo – nur von einer höheren Macht gestoppt werden kann. In diesem Fall ist es ein Unwetter über dem Golf von Mexiko, in dem das Gefährt abstürzt.

Ähnlich wie viele Helden im späteren Filmgenre Roadmovie überleben Vernes Protagonisten Robur und Nemo die Vermessenheit des durch die Technik beflügelten Ausbruchs aus bürgerlichen Konventionen und Zwängen nicht.<sup>293</sup> Doch im Gegensatz zu den Roadmovie-Helden, die meist von Vertretern der Gesellschaft wieder eingefangen werden, kann ihr Ausnahmetrip nur durch Naturgewalt gestoppt werden.

Der Gedanke eines Fahrzeugs als Refugium, in dessen Abgeschlossenheit von der Außenwelt die Insassen ihren persönlichen Freiraum finden, wird jedoch nicht ausschließlich auf fiktionaler Ebene thematisiert. So gab beispielsweise der französische Schriftsteller Raymond Roussel im Jahre 1925 ein ganz auf seine persönlichen Bedürfnisse abgestimmtes Automobil in Auftrag. Bei der so genannten *Villa nomade*<sup>294</sup> stand der Aspekt der Fortbewegung allerdings hinter dem eines behaglichen Aufenthalts deutlich zurück. Roussel wünschte sich nämlich ein fahrbares Heim, mit dem er in die Welt hinausziehen konnte, ohne die gewohnte Umgebung verlassen zu müssen. Die *Villa nomade* darf somit als eines der ersten Wohnmobile in der Geschichte bezeichnet werden.

---

<sup>292</sup> *L'épouvante* kann sowohl fahren als auch fliegen und schwimmen.

<sup>293</sup> Siehe Felderer, Brigitte. „Wenn ich so lenk' und denk' an nix. Zur Faszinationsgeschichte selbständiger Fortbewegung.“ A. a. O. S. 246.

<sup>294</sup> Siehe Felderer, Brigitte. „Wenn ich so lenk' und denk' an nix. Zur Faszinationsgeschichte selbständiger Fortbewegung.“ A. a. O. S. 248.

Wie bei Vernes fiktiver *Nautilus* stand bei Roussels realer Konstruktion das Moment der Abkapselung im Vordergrund. Durch die körperliche und psychische Isolation von der Außenwelt erhoffte sich der Schriftsteller die Schaffung eines Raums des freien Denkens und Schaffens. Dass dieser Raum sich selbst in Bewegung befand, unterstrich den Unabhängigkeitsgedanken dabei noch zusätzlich. Roussels Autophilosophie reichte somit in den Bereich des Existenziellen hinein, ließ sich als Lebenskonzept jedoch nicht konsequent in die Praxis umsetzen, da die Technik, übrigens genau wie der menschliche Geist, auf eine Versorgung von außen angewiesen ist.

Auch auf dem europäischen Kontinent wusste man die durch innovative Techniken ermöglichte freie Form der Fortbewegung früh zu schätzen. So wurde zu Anfang des 20. Jahrhunderts das Automobil nicht nur in den USA, sondern auch in Europa als Reise- und Erkundungsmedium genutzt. Doch während man in Nordamerika auf den Spuren der Pioniervorfahren im eigenen Land wandelte, wendeten sich die Europäer der Entdeckung fremder Territorien und Kulturen zu. So trat beispielsweise ein deutsch-schwedisches Team im Jahr 1927 die erste Weltumrundung in einem Serienautomobil an. Ihre Route führte die deutsche Industriellentochter und Rennfahrerin Clärenore Stinnes sowie den schwedischen Kameramann Carl-Axel Söderström über den Balkan, durch die Sowjetunion und Asien sowie durch Süd- und Nordamerika. Nach zwei Jahren und 46.758 Kilometern fand die teilweise lebensgefährliche Expedition schließlich ihr erfolgreiches Ende in Berlin.<sup>295</sup> In Form ihres Berichts *Im Auto durch zwei Welten* und des gleichnamigen, 1931 veröffentlichten Films dokumentierten Stinnes und Söderström ihre Erlebnisse für die Nachwelt.

#### **2.3.4.2 Der empfindsame Autoreisebericht von Otto Julius Bierbaum**

Einen Platz in der Literatur fand der Autoreisebericht jedoch nicht erst durch Clärenore Stinnes, sondern bereits mehr als 20 Jahre früher. 1902 unternahm der deutsche Schriftsteller Otto Julius Bierbaum eine dreimonatige Fahrt von Deutschland über die Alpen bis nach Italien in einem 8-PS-starken, offenen Automobil der Marke Adler. Die Erlebnisse dieses für die damalige Zeit höchst spektakulären Unternehmens schildert Bierbaum in seinem in Briefform verfassten und 1903 veröffentlichten Buch *Eine empfindsame Reise im Automobil von Berlin nach Sorrent und zurück an den Rhein*, das als erstes Autobuch der deutschen

---

<sup>295</sup> Siehe Woytal, Bernd. „Vor 75 Jahren um die Welt.“ In: *Stuttgarter Zeitung*. 23.12.2002. Onlineversion unter: [http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/detail.php/340170?\\_skip=0](http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/detail.php/340170?_skip=0) (Stand: 26.09.2007).

Literatur gilt<sup>296</sup>. Die Begeisterung für das neue Fortbewegungsmittel inspirierte den Schriftsteller innerhalb der folgenden Jahre zu zwei weiteren Werken. 1906 erschien *Mit der Kraft Automobilia* und 1909 ein weiteres Reisebuch mit dem Titel *Die Yankeedoodlefahrt und andere Reisegeschichten*.

An dem neuartigen Fahrzeug schätzte Bierbaum vor allem den individuellen und freien Charakter der Fortbewegung, den seine Nutzer erfahren. Dabei distanzierte er sich bewusst von der sportlichen Seite des Automobilismus, die zum damaligen Zeitpunkt deutlich im Vordergrund stand und wies auf die Potenzialität des neuen Fahrzeugs als Reisemedium hin. Folgender Auszug aus *Eine kleine Herbstreise im Automobil* bestätigt dies:

„Man denkt, hört man das Wort Automobil, freilich weniger an Reise- als an Rennwagen, und dieser Gedanke löst die Assoziation an wahnsinnige und lebensgefährliche Geschwindigkeiten aus [...] Diese abenteuerlichen Vergnügungen von Millionären, die sich die Situation der Lebensgefahr als besonderen Reiz leisten können, sind aber nur die Sportnuance des Automobilismus. Sie war, so lange fast nur Rennwagen gebaut wurden, eine Hauptsache, aber sie wird immer mehr Nebensache werden, seitdem große Fabriken in richtiger Erkenntnis der eigentlichen und bedeutsamen Perspektive der Sache, sich fast ausschließlich darauf beschränken, Reisewagen zu bauen, zu deren Erwerbung auch Leute von mittlerem Vermögen instande sind.“<sup>297</sup>

Die zum damaligen Zeitpunkt dominante Faszination der Beschleunigung und des Geschwindigkeitsrausches fand bei Bierbaum wenig Zuspruch. Ganz pragmatisch erkannte er im Automobil vielmehr ein Medium, das in sich alle Vorzüge der altmodischen und modernen Reisemedien Kutsche und Eisenbahn vereinte, ohne jedoch deren Nachteile aufzuweisen. Es bildete somit die „Voraussetzung zu einer neuen Kunst des Reisens“<sup>298</sup>, einer Art des Reisens, die an die Bildungsreisen des 18. Jahrhunderts, den *Grand Tours*, angelehnt war und die mit Aufkommen des Massentourismus ein Ende fand. Voraussetzung für diesen Massentourismus, dessen Anfänge im 19. Jahrhundert angesiedelt sind, war die Möglichkeit eines Kollektivtransports, welchen das erste Verkehrsmittel der Moderne, die Eisenbahn, gewährleistete. Gegen dieses Reisemedium hegte Bierbaum jedoch eine ausgeprägte Aversion, der er in seinen Autoreiseberichten immer wieder Ausdruck verlieh. Im Wesentlichen begründet war diese Ablehnung durch die neue Zeit- und

---

<sup>296</sup> Siehe Riss, Heide. „Otto Julius Bierbaum.“ In: *Microsoft Encarta Online-Enzyklopädie 2008*. Onlineversion unter: [http://de.encarta.msn.com/encyclopedia\\_721550129/Otto\\_Julius\\_Bierbaum.html](http://de.encarta.msn.com/encyclopedia_721550129/Otto_Julius_Bierbaum.html) (Stand: 28.03.2009).

<sup>297</sup> Bierbaum, Otto Julius. „Eine kleine Herbstreise im Automobil.“ In: Bierbaum, Otto Julius. *Die Yankeedoodlefahrt und andre Reisegeschichten*. E-Book-Version unter: *Project Gutenberg*. [http://gutenberg.spiegel.de/?id=5&xid=182&kapitel=2&cHash=5e6ed328b32#gb\\_found](http://gutenberg.spiegel.de/?id=5&xid=182&kapitel=2&cHash=5e6ed328b32#gb_found) (Stand: 12.10.2007).

<sup>298</sup> Bierbaum, Otto Julius. „Eine kleine Herbstreise im Automobil.“ A. a. O.

Raumerfahrung, die der Eisenbahnreisende machte, und die konträr zu Bierbaums erklärter Maxime „*Lerne zu reisen, ohne zu rasen!*“<sup>299</sup> stand. Das Wesentliche des Reisens bestand für ihn nicht in der Schnelligkeit, mit der er sich von A nach B bewegte, sondern im Genuss der Freiheit der Mobilität. Er konstatiert:

*„Reisen ist das Vergnügen, in Bewegung zu sein, sich vom Alltäglichen seiner Umgebung zu entfernen und neue Eindrücke mit Genuß aufzunehmen. Der Reisende im Eisenbahnwagen vertauscht aber nur sein eignes Zimmer, das er allein besitzt, mit einer Mietskabine, an der jeder Quidam teil haben kann, und er gibt, statt Freiheit zu gewinnen, Freiheit auf.“*<sup>300</sup>

Damit thematisierte der deutsche Schriftsteller bereits zu Anfang des 20. Jahrhunderts einen Aspekt des Automobils, der rund 50 Jahre später im Roadmovie-Genre eine zentrale Rolle einnehmen würde, nämlich den der durch autonome Fortbewegung gewährleisteten individuellen Freiheit. Das neuartige Fahrzeug befreite den Reisenden vom Zwang, sich den veranschlagten Terminen, vorgegebenen Routen und Geschwindigkeiten traditioneller Transportmittel wie der Eisenbahn unterwerfen zu müssen. Bierbaum verkündet diese neue Freiheit mit folgenden Worten:

*„Wir werden selber bestimmen, ob wir schnell oder langsam fahren, wo wir anhalten, wo wir ohne Aufenthalt durchfahren wollen. Wir werden ganze Tage lang in frischer, bewegter Luft sein. Wir werden nicht in gräulichen, furchtbaren Höhlen durch die Berge, sondern über die Berge wegfahren.“*<sup>301</sup>

Eben diese Individualisierung der Mobilität, die Bierbaum hier propagiert und in seinen Werken eingehend beschreibt, findet sich im Roadmovie visuell umgesetzt.

Sowohl in der Literatur Bierbaums als auch im späteren Filmgenre ist eine Verknüpfung individueller Mobilität mit subjektiv-sinnlicher Umwelterfahrung zu konstatieren. Bierbaum verwendet in diesem Kontext den Begriff Empfindsamkeit. Dabei handelt es sich eindeutig um eine Anspielung auf die Reisen, die europäische Schriftsteller wie Johann Wolfgang von Goethe, Johann Gottfried Seume und Laurence Sterne im 18. Jahrhundert unternahmen und deren sinnlich orientierte und gefühlsbetonte literarische Darstellung als prägend für die Epoche der Empfindsamkeit gilt. In seinem Vorwort zu *Eine empfindsame Reise im Automobil* bezieht sich Bierbaum auf eben jenes Verständnis von Empfindsamkeit, das sich nicht einfach mit dem Begriff Sentimentalität beschreiben lässt. Er begreift sie vielmehr als:

---

<sup>299</sup> Bierbaum, Otto Julius. *Eine empfindsame Reise im Automobil*. Kapitel I: „Von Berlin nach Wien.“ E-Book-Version unter: *Project Gutenberg*.  
[http://gutenberg.spiegel.de/?id=5&xid=173&kapitel=3&cHash=5557128c802#gb\\_found](http://gutenberg.spiegel.de/?id=5&xid=173&kapitel=3&cHash=5557128c802#gb_found)  
(Stand: 12.10.2007).

<sup>300</sup> Bierbaum, Otto Julius. *Eine empfindsame Reise im Automobil*. Kapitel I: „Von Berlin nach Wien.“ A. a. O.

<sup>301</sup> Bierbaum, Otto Julius. *Eine empfindsame Reise im Automobil*. Kapitel I: „Von Berlin nach Wien.“ A. a. O.



„[...] die Gabe stets bereiter Empfänglichkeit für alles, was auf die Empfindung wirkt, die Fähigkeit und Bereitschaft, neue Eindrücke frisch und stark aufzunehmen. Mit offenen, wachen, allen Erscheinungen des Lebens, der Natur zugewandten Sinnen reisen nenne ich empfindsam reisen, und dieses Reisen allein erscheint mir als das wirkliche Reisen, wert und dazu angetan, zur Kunst erhoben zu werden.“<sup>302</sup>

Im Automobil entdeckte er ein Medium, mit dem sich diese Kunst des Reisens aufs Neue beleben und vor allem weiter entwickeln ließ. Es ermöglicht dem Reisenden die Wiederentdeckung von Sehens- und Wahrnehmungsweisen, die durch das Aufkommen der Eisenbahn zerstört wurden. Je schneller man reist, desto weniger intensiv nimmt man seine Umwelt wahr und desto gleichgültiger steht man ihr gegenüber. Kontemplatives Schauen ist jedoch der Kern einer jeden empfindsamen Reise, die in einer erhöhten Reisegeschwindigkeit ihr Ende findet.

Das zur Zeit Bierbaums modernste aller Fahrzeuge, das Automobil, ermöglicht dem Reisenden die Progression, indem es durch seine Flexibilität eine Besinnung auf durch die Technik verdrängte Wahrnehmungs- und Reflexionsformen ermöglicht und aufgrund seiner technologischen Innovationen die Möglichkeiten, beispielsweise hinsichtlich der Reichweite, vergrößert. Die Voraussetzung dafür ist gemäß Bierbaum die Erkenntnis, dass das Automobil weit mehr ist als ein PS-starkes Sportgerät. Seine Autoreiseberichte müssen im damaligen Kontext als eine Art Plädoyer für die Bildungsreisen der vergangenen Jahrhunderte mit modernen Mitteln gedeutet werden. In diesem Zusammenhang war Bierbaums Reiseroute, die ihn auf den Spuren von Goethes Italienreisen wandeln ließ, sicherlich nicht zufällig gewählt. Und auch die Form der Darstellung der abenteuerlichen Unternehmung in Briefform weist Parallelen zum damals sehr populären literarischen Briefroman-Genre auf.

Ein halbes Jahrhundert später finden sich die von Bierbaum beschriebenen Gedanken im Roadmovie aufgenommen und filmisch verarbeitet. Das bereits von ihm propagierte Verständnis des Reisens als „*Genuß der Freiheit*“<sup>303</sup>, als Akt der Befreiung, bildet das Fundament des Genres. Und auch die neue Form der Wahrnehmung findet sich thematisiert und visuell bzw. filmsprachlich umgesetzt. Allerdings dürfen Bierbaums Reiseberichte selbst nur eingeschränkt als literarische Roadmovie-Vorgänger interpretiert werden. Es sind vielmehr sein Verständnis der Nutzung des

---

<sup>302</sup> Bierbaum, Otto Julius. *Eine empfindsame Reise im Automobil*. „Vorwort.“ E-Book-Version unter: *Project Gutenberg*.

[http://gutenberg.spiegel.de/index.php?id=5&xid=173&kapitel=2&cHash=5557128c80auto00#gb\\_found](http://gutenberg.spiegel.de/index.php?id=5&xid=173&kapitel=2&cHash=5557128c80auto00#gb_found) (Stand: 16.10.2007).

<sup>303</sup> Bierbaum, Otto Julius. *Eine empfindsame Reise im Automobil*. Kapitel IV: „Von Eppan nach Venedig.“ E-Book-Version unter: *Project Gutenberg*.

[http://gutenberg.spiegel.de/?id=5&xid=173&kapitel=7&cHash=5557128c80auto04#gb\\_found](http://gutenberg.spiegel.de/?id=5&xid=173&kapitel=7&cHash=5557128c80auto04#gb_found) (Stand: 12.10.2007).

Automobils jenseits jeglicher rennsportlicher Aktivität und das Erleben einer durch die Technik ermöglichten individuelleren Form des Reisens, die das Fundament des späteren Filmgenres bilden. Dagegen ist die Verknüpfung zwischen physischer und existenzieller Freiheit des Individuums bei Bierbaum weniger existent. Seine Reise war im Wesentlichen motiviert durch Abenteuerlust, Pioniergeist und die Neugier auf Unbekanntes, das er so bewusst wie möglich wahrnehmen wollte. Wie bereits gezeigt, spielt im Roadmovie jedoch das Moment des Ausbruchs als Reiseauslöser eine wesentliche Rolle. Dieses ist bei Bierbaum nicht zu erkennen, obwohl auch er die Distanz vom Alltäglichen genießt.

### 2.3.4.3 Ella Maillarts Reise nach Afghanistan

Ein weiteres europäisches Reisebuch, in dem das Automobil eine zentrale Rolle einnimmt, ist *Der bittere Weg* von Ella Maillart. Das Werk der Schweizer Schriftstellerin handelt von einer Autoreise, die sie 1939 kurz vor Beginn des Zweiten Weltkriegs zusammen mit der Schriftstellerin und Journalistin Annemarie Schwarzenbach<sup>304</sup> unternahm. Die für die damalige Zeit höchst ungewöhnliche Fahrt führte die beiden allein reisenden Frauen von der Schweiz über die Türkei und Persien bis nach Afghanistan. Schwarzenbachs Drogensucht, ihre Depressionen und die Unvereinbarkeit beider Charaktere belasteten die Reise jedoch zunehmend und führten zu heftigen Konflikten, die in Verbindung mit dem Ausbruch des Krieges letztlich zu einem jähen Ende des Unternehmens in Kabul führten.

Ella Maillarts 1947 erstmals veröffentlichter Bericht liest sich nicht nur wie die literarische Vorlage eines Roadmovies, er wird als solches sogar im Jahr 2001 von den Regisseuren Fosco und Donatello Dubini unter dem Titel *Die Reise nach Kafiristan* verfilmt. Die Parallelen zum Roadmovie manifestieren sich vor allem in dem Stellenwert und Symbolcharakter des Reisemediums sowie den Reisemotivationen.

Das neue Automobil, welches Annemarie Schwarzenbach von ihrem Vater als Geschenk erhält, markiert nicht nur den Anfang der gemeinsamen Reisepläne, sondern nimmt innerhalb des Berichts auch eine zentrale Rolle ein. Dank ihm ist es den Frauen möglich, ihre Route frei zu gestalten. Ella Maillart schwärmt bereits zu Anfang ihres Berichts:

*„Einen Ford! Das ist der Wagen, mit dem man die neue Hasarejdschatstraße in Afghanistan hinauffahren sollte! Auch Persien sollte man im eigenen Wagen durchqueren. Vor zwei Jahren bin ich in Lastautos von Indien nach der Türkei gerattert – diese Reise werde ich wohl nie vergessen, mit all dem Staub und*

---

<sup>304</sup> Im Buch heißt Annemarie Schwarzenbach „Christina“. Die Namensänderung geschah auf den Wunsch ihrer Mutter hin, die damit Rückschlüsse auf die wahre Identität der Tochter zu verhindern suchte.

*Dreck, [...] der Inbrunst der Pilger, [...] dem Übernachten [...] in überfüllten Karawansereien [...] und – das schlimmste – dem Zwang bei den Camions zu bleiben, statt nach Belieben umherziehen zu können.“<sup>305</sup>*

Wie Bierbaum schätzt Maillart an diesem Reisemedium die Möglichkeit des selbst bestimmten, von Fahrplänen und anderen Personen unabhängigen Reisens. Gleichzeitig fasziniert sie die Aussicht auf autarke Mobilität in unbekanntem und wenig zivilisierten Gebieten.

Nicht zu unterschätzen ist auch die Funktion des Fahrzeugs als Refugium, in das sich die allein reisenden Frauen bei Bedarf zurückziehen können. Der Wagen garantiert ihnen nicht nur freie Fortbewegung, sondern auch Sicherheit und Schutz vor einer mitunter lebensfeindlichen Umwelt.<sup>306</sup> Er ist das Medium, das den Frauen nicht nur physische Grenzüberschreitung, sondern auch eine gesellschaftliche, besonders in Bezug auf ihre Geschlechterrolle, ermöglicht. Die Reise der beiden Frauen durch den patriarchalischen Orient dürfte ohne das mobile und autonome Refugium um ein Vielfaches komplizierter gewesen sein. Und auch wenn Ella Maillart zum damaligen Zeitpunkt bereits verschiedene Fahrten durch den Fernen und Nahen Osten unternommen hatte, so war die Erfahrung, ohne männliche Begleiter zu reisen, doch neu für sie. Die für verschiedene Roadmovies der 1990er Jahre charakteristische Thematik der Grenzüberschreitung in den Kategorien Gender und Raum<sup>307</sup>, auf die hier jedoch nicht näher eingegangen wird, verfügt in dieser Hinsicht bereits in der europäischen Reiseliteratur der 1930er Jahre über ein Pendant.

Welche Rolle das Automobil als Medium individueller Mobilität für den Bruch der Frau mit ihrer traditionellen Rolle spielt, zeigen diverse Unternehmungen junger Frauen im Europa der 1920er und 1930er Jahre. Zu dieser Zeit ist das Autofahren längst nicht mehr reine Männersache, wie folgende prominente Beispiele verdeutlichen. Als legendär gilt unter anderem die Leidenschaft Erika Manns, Tochter des berühmten Schriftstellers Thomas Mann, für den Automobilsport. Im Frühsommer 1931 bestritt sie gemeinsam mit einem Freund eine professionelle, quer durch Europa führende 10.000-Kilometer-Autorallye, aus der sie letztlich als Siegerin hervorging.<sup>308</sup> Das Rennen führte von der Schweiz durch mehr als sieben Länder bis nach Berlin und wurde von der Firma Ford und dem deutschen Automobil-Club veranstaltet. Auch Annemarie Schwarzenbach, die im Übrigen eine enge Freundschaft mit Erika Mann verband, war in Bezug auf ausgedehnte Autoreisen nicht unerfahren,

---

<sup>305</sup> Maillart, Ella. *Der bittere Weg. Mit Annemarie Schwarzenbach unterwegs nach Afghanistan*. (Basel: Lenos Verlag, 2003). S. 7f.

<sup>306</sup> Siehe auch Kapitel 2.3.2.3.

<sup>307</sup> Siehe Soyka, Amelie. *Raum und Geschlecht. Frauen im Road Movie der 90er Jahre*. A. a. O.

<sup>308</sup> Siehe Koch, Manfred. „Die Amazone des Zauberers.“ In: *Neue Züricher Zeitung*. 5. November 2005.

bevor sie mit Ella Maillart die Fahrt nach Afghanistan antrat. Bereits 1933 hatte sie zusammen mit der jüdischen Fotografin Marianne Breslauer eine Autoreise durch Spanien unternommen, die sie später gemeinsam als Fotoreportage aufbereiteten. Nach ihrer Rückkehr wurde die Reportage aufgrund Breslauerer jüdischer Herkunft jedoch nicht in der deutschen Presse veröffentlicht.

Als letztes Beispiel soll an dieser Stelle die aus Ostpreußen stammende Journalistin und spätere Herausgeberin der Wochenzeitung *Die Zeit* Marion Gräfin von Dönhoff genannt werden, die es Mitte der 1930er Jahre ebenfalls in ihrem Auto in die weite Welt hinaus zog. Einzig von ihrer Schwester Yvonne begleitet reiste von Dönhoff im weißen Cabrio von der ostpreußischen Heimat aus quer durch Europa bis nach Albanien. In rund zwei Monaten legten die Schwestern eine Strecke von 2.000 Kilometern zurück. Die während dieser höchst ungewöhnlichen Unternehmung gemachten Erfahrungen und Erlebnisse in Kontakt mit fremden Ländern und Kulturen hielt von Dönhoff sowohl fotografisch als auch schriftlich fest. Veröffentlicht wurden die Dokumente jedoch erst über 70 Jahre später, in einem 2005 erschienen Bildband mit dem Titel *Reisebilder*<sup>309</sup>.

Eine nähere Betrachtung der genannten Beispiele und ihrer sozialhistorischen Hintergründe führt zu dem Rückschluss, dass ausgedehnte Reisen im Automobil zum damaligen Zeitpunkt ein beliebtes Abenteuer für die Jugend Europas waren, welches allerdings aufgrund seiner Kostspieligkeit den Angehörigen der gesellschaftlichen Oberschichten vorbehalten war.

Ein schnelles Ende fanden derartige Unternehmungen mit der Machtübernahme der Nationalsozialisten und dem anschließenden Ausbruch des Zweiten Weltkrieges. So war Ella Maillarts und Annemarie Schwarzenbachs Afghanistanreise überschattet von dem oppressiven Klima, das die an die Macht gekommenen Faschisten in Europa verbreiteten. Die Reise, die hauptsächlich von der Abenteuerlust zweier außergewöhnlicher Frauen motiviert zu sein schien, entpuppte sich auf den zweiten Blick als Flucht aus einem Europa, das im Chaos zu versinken drohte und dessen Konzepte von Demokratie, Aufklärung und Humanität zu diesem Zeitpunkt endgültig gescheitert zu sein schienen. Die beiden Frauen suchten einen Gegenpol zu diesem Umfeld, den sie in der fremden und archaischen Welt des Orients zu finden glaubten. Gleichzeitig erhofften sie sich, dass die Reise einen Prozess der Selbsterforschung und -findung auslösen würde. Ella Maillart beschreibt ihre damalige Reisemotivation mit folgenden Sätzen:

---

<sup>309</sup> Dönhoff, Marion Gräfin. *Reisebilder*. (Hamburg: Hoffmann & Campe Verlag, 2005).

„[...] ich wollte nur fern von dem tobenden, fiebernden Europa mein Inneres erforschen. Meine Suche nach einem in paradiesischem Urzustand lebenden Gebirgsstamm war lediglich ein Vorwand, um der Ratlosigkeit zu entrinnen, die in Europa herrschte. Ich wußte wohl, daß Selbsterkenntnis überall erworben werden kann, aber ich war zu schwach oder zu töricht, um mich in der revolutionären, panischen, militaristischen, chaotischen Atmosphäre, die über Europa einherbrauste, isolieren zu können. Die Ferne würde mir helfen, dessen war ich sicher. Im Abendland jedenfalls schien jeder so verloren wie ich, warum es also nicht mit dem Orient versuchen?“<sup>310</sup>

In ihrer Vorstellung eröffnet Maillart mit Kafirstan einen illusionären Raum weitab von Europa, der westlichen Welt, von der sie sich radikal abwendet. Sie erkennt in den fremden Kulturen der östlichen Völker Lebensformen, die ihrer Auffassung nach mehr individuelle Freiheit und Zufriedenheit offerieren, da sie primär auf geistigen und nicht materiellen Werten basieren, die letztlich die Auslöser für die gegenwärtige Misere der abendländischen Kultur sind.<sup>311</sup>

Ihre Gefährtin Annemarie Schwarzenbach hingegen sieht die Reise vielmehr als Flucht vor ihrer persönlichen existentiellen Krise, die durch die äußeren gesellschaftlichen Umstände lediglich verstärkt wird. Schwarzenbach sucht vielmehr nach Orientierung in ihrem Leben. Als lesbische Tochter aus gutem Haus fühlt sie sich von der konservativen Ausrichtung und den Werten der Eltern überfordert und umgibt sich als Ausgleich mit Freunden aus der intellektuellen, linksliberalen Szene. Zusammen mit Klaus und Erika Mann lässt sie sich durch die Bohème-Kreise der europäischen Großstädte treiben. Ihre innere Zerrissenheit und psychischen Probleme bekämpft sie mit harten Drogen. Während einer Entziehungskur in einer psychiatrischen Klinik entschließt sie sich zu der gemeinsamen Fahrt mit Maillart, die das Reiseziel vorgibt. In einem Brief schreibt sie ihr:

„Kini – ich muß fort von hier! Ich bin erledigt, wenn ich in unserem Land bleibe, wo ich keine Hilfe mehr finde, wo ich zu viele Fehler begangen habe, und wo die Vergangenheit zu schwer auf mir lastet ... Ich hatte daran gedacht, nach Lappland zu gehen, aber viel lieber möchte ich mit dir nach Afghanistan fahren.“<sup>312</sup>

Das örtliche Reiseziel ist für Schwarzenbach von sekundärer Bedeutung. An anderer Stelle gesteht sie Maillart: „... ich reise mit dir ... einfach weil ich mit dir reise!“<sup>313</sup> Ähnlich wie in die Drogen flüchtet Schwarzenbach sich in die Ausnahmesituation

---

<sup>310</sup> Maillart, Ella. *Der bittere Weg. Mit Annemarie Schwarzenbach unterwegs nach Afghanistan*. A. a. O. S. 37f.

<sup>311</sup> Siehe Maillart, Ella. *Der bittere Weg. Mit Annemarie Schwarzenbach unterwegs nach Afghanistan*. A. a. O. S. 196f.

<sup>312</sup> Maillart, Ella. *Der bittere Weg. Mit Annemarie Schwarzenbach unterwegs nach Afghanistan*. A. a. O. S. 10.

<sup>313</sup> Maillart, Ella. *Der bittere Weg. Mit Annemarie Schwarzenbach unterwegs nach Afghanistan*. A. a. O. S. 44.

dieser Fahrt, von der sie sich Orientierung für den Weg aus der persönlichen Krise erhofft. Lappland und Afghanistan erfüllen lediglich den Symbolcharakter für eine Weltordnung, die ihr ein neues, freies und unabhängiges Leben ermöglicht.

Darüber hinaus arbeitet Maillart in *Der bittere Weg* mit auffällig vielen Bestandteilen, die sich später als Kernelemente im Filmgenre Roadmovie wieder finden. Neben der Symbolik des Fortbewegungsmittel und der Flucht in eine Ausnahmesituation wird auch der Konflikt zwischen Stadt und Land, Zivilisation und Wildnis, kontinuierlich thematisiert. Die Metropolen Europas bezeichnet Maillart als „*Ungeheuer*“ und als „*Hintergrund einer Welt, die wir dem Untergang geweiht wußten*“<sup>314</sup>. Beide Frauen stehen den politischen und gesellschaftlichen Entwicklungen der westlichen Zivilisation, zu der sie sich auch selbst zählen müssen, kritisch und ängstlich gegenüber. Die in ihrer Heimat schwelende Krise, die sich auf ihr Innenleben übertragen hat, ist der Auslöser ihrer Reise, die sich als Suche nach einer noch unverdorbenen, archaischen Welt darstellt. In der Ausnahmesituation der Bewegung finden die beiden Frauen den Ausweg aus der reglementierten und oppressiven Enge ihrer vergifteten Heimat. Und je weiter sie sich von ihr entfernen, desto freier fühlen sie sich. Maillart schreibt:

„*Sowie wir in die jugoslawische Ebene kamen, fühlten wir, daß wir uns dem Osten näherten, wo die Erde nicht so eng begrenzt ist wie in Westeuropa. Weite Felder, der ferne Horizont, die dreispurige Straße ...*“<sup>315</sup>

Das Bild, das Maillart hier vor dem inneren Auge des Lesers zeichnet, lässt an die typische Bildsprache des Roadmovies denken: die weite, unverstellte Landschaft und die einsame Fahrt auf einer breiten Landstraße. Bemerkenswert hieran ist allerdings, dass Maillart diese Form der bildlichen Symbolik anwendet, lange bevor das Kino sie zum Kennzeichen des Filmgenres Roadmovie stilisiert. Der ferne Horizont, diese Grenze zwischen der sichtbaren Erde und dem Himmel, stellt in *Der bittere Weg* ein Symbol des Neuanfangs dar. Er markiert ein Ziel, zu dem die Reisenden sich tagtäglich von neuem aufmachen und welches letztlich doch nicht für sie erreichbar ist, da es kein fester Ort ist. Je offener die Landschaft und somit weiter entfernt der Horizont ist, desto freier fühlen sich die Frauen. Die Wüsten und Steppen des zu dieser Zeit kaum zivilisierten Nahen Ostens bilden einen Kontrast zu den dicht besiedelten Räumen Europas, in denen die Spuren der Zivilisation allgegenwärtig sind und die Natur immer mehr verdrängen. Je weiter die Frauen sich von der Zivilisation räumlich distanzieren, desto befreiter fühlen sie sich: „*In Zeit und Raum fühlten wir*

---

<sup>314</sup> Maillart, Ella. *Der bittere Weg. Mit Annemarie Schwarzenbach unterwegs nach Afghanistan*. A. a. O. S. 13.

<sup>315</sup> Maillart, Ella. *Der bittere Weg. Mit Annemarie Schwarzenbach unterwegs nach Afghanistan*. A. a. O. S. 26.

*uns fern von allem, was wir kannten.*<sup>316</sup> Je monotoner und leerer der Raum ist, desto weniger eingengt fühlen sie sich. Immer wieder beschreibt Maillart detailliert die „Unendlichkeit der Steppe“<sup>317</sup>, die Weite des Wüstenhimmels<sup>318</sup>, die monotone Bewegung durch einsame Landschaften und die damit verbundenen Gefühle einer euphorischen Grenzenlosigkeit. Die einzige Grenze, die sich ihnen in diesen Augenblicken zeigt, ist der Horizont, dem Maillart immer wieder neugierig entgegenstrebt<sup>319</sup>, da er einen Neubeginn markiert.

Letztlich ist es diese Bewegung, an der Maillart sich berauscht und welche die ungeliebte Vergangenheit immer mehr entschwinden lässt. Doch wie die Protagonisten im Roadmovie muss auch sie erkennen, dass die Flucht vor der Zivilisation – und in diesem Fall auch der eigenen Vergangenheit – nicht gänzlich, sondern nur temporär gelingen kann. Die Einflüsse der westlichen Zivilisation und mit ihnen „die materielle, gewinnsüchtige Seite der abendländischen Kultur“<sup>320</sup> machen selbst vor noch so entlegenen Winkeln des Hindukusch keinen Halt, wo sie den Frieden eines bis dato archaisch lebenden Volkes zerstören, indem sie ihm eine Lebensweise oktroyieren, die nie für es bestimmt war. Ähnlich wie die US-amerikanische *frontier* wird auch die Grenze zum „Wilden Osten“ stetig ostwärts verschoben. Mittels des meist mit europäischen Geldern finanzierten Ausbaus des Straßen- und Schienennetzes bindet der Westen den Osten immer näher an sich und macht den Weg frei für zivilisatorischen Fortschritt und Industrialisierung. Im Herzen des unwegsamen Hindukusch treffen die Frauen auf ein Staudamm-Großbauprojekt unter deutscher Leitung. Und im Haus des Bauleiters und seiner Gattin treffen die beiden Reisenden auf genau die Menschen – „die mit den Absätzen klappen und den rechten Arm recken“<sup>321</sup> –, denen sie sich eigentlich entronnen glaubte. Zum Abendessen werden dann auch reichlich faschistische Parolen serviert. Adolf Hitler ist nicht nur im nationalsozialistischen Gedankengut präsent, sondern auch in Form eines Portraits über dem Kaffeetisch.<sup>322</sup> Die beklemmende Enge der Heimat und Hitlers faschistisches Gedankengut haben Maillart und Schwarzenbach mitten auf der Flucht vor ihnen eingeholt.

---

<sup>316</sup> Maillart, Ella. *Der bittere Weg. Mit Annemarie Schwarzenbach unterwegs nach Afghanistan*. A. a. O. S. 148.

<sup>317</sup> Maillart, Ella. *Der bittere Weg. Mit Annemarie Schwarzenbach unterwegs nach Afghanistan*. A. a. O. S. 115.

<sup>318</sup> Siehe Maillart, Ella. *Der bittere Weg. Mit Annemarie Schwarzenbach unterwegs nach Afghanistan*. A. a. O. S. 123.

<sup>319</sup> Siehe Maillart, Ella. *Der bittere Weg. Mit Annemarie Schwarzenbach unterwegs nach Afghanistan*. A. a. O. S. 107. („O weiter, immer weiter, weit hinter unbekannte Horizonte!“)

<sup>320</sup> Maillart, Ella. *Der bittere Weg. Mit Annemarie Schwarzenbach unterwegs nach Afghanistan*. A. a. O. S. 197.

<sup>321</sup> Maillart, Ella. *Der bittere Weg. Mit Annemarie Schwarzenbach unterwegs nach Afghanistan*. A. a. O. S. 29.

<sup>322</sup> Siehe Maillart, Ella. *Der bittere Weg. Mit Annemarie Schwarzenbach unterwegs nach Afghanistan*. A. a. O. S. 193.

Wirklich frei sind die beiden Frauen nur im Moment der Bewegung durch den einsamen weiten Raum. An Orten der Zivilisation werden sie unweigerlich mit dem konfrontiert, vor dem sie eigentlich auf der Flucht sind. Immer wieder erweisen sich die angesteuerten Städte auf der Reise als Orte des Unglücks und der Depression. Für Annemarie Schwarzenbach sind sie zudem verhängnisvoll, weil sie hier in die Versuchung des Drogenkonsums geführt wird, der sie immer wieder erliegt. Nicht zuletzt dadurch wird das Verhältnis der beiden Reisenden erheblich belastet, bis es schließlich in der Trennung mündet.

Von Jules Verne über Otto Julius Bierbaum bis hin zu Ella Maillart zeigen die erwähnten Beispiele, dass sich typische Elemente des Roadmovie-Genres, wie der an das Automobil gekoppelte Gedanke von Autonomie und individueller Freiheit und das Motiv der Flucht in eine Ausnahmesituation, auch in der europäischen Kultur und Kunst finden lassen – und dies lange bevor das Roadmovie als Filmgenre überhaupt ein Begriff war.

## 2.4 Rolle und Funktion von Figuren und Figurenkonstellationen im Roadmovie

Als letzte essenzielle Elemente des Genrekerns werden im Folgenden die für das Roadmovie spezifischen Figuren charakterisiert, sowie ihre Konstellation und Entwicklung untersucht. Typisch für das Genre sind Protagonisten, die sich auf der Suche nach autonomen Lebensformen innerhalb reglementierter Welten befinden und die sich dabei zahlreichen Herausforderungen stellen müssen.

Allen Variationen von Roadmovies ist dabei gemein, dass der Akt des Unterwegsseins sich gleichzeitig als ein Akt der Ablehnung der bestehenden gesellschaftlichen Verhältnisse und der Hinwendung zu sich selbst darstellt. Die Entscheidung des Protagonisten gegen das gesellschaftliche Diktat ist dabei auch immer eine „*Bejahung der eigenen Existenz in ihrem Außenseitertum*“<sup>323</sup>. Durchweg handelt es sich bei Roadmovie-Protagonisten um *social outcasts*, die im Zustand des Unterwegsseins durch ihre Handlungen und Erlebnisse mehr oder weniger Klarheit bezüglich der eigenen Identität gewinnen. Daniel Lopez trifft folgende Charakterisierung:

„[...] *the protagonists in this type of film are either rugged individualists who make the road their home and use it for some daredevil purpose or challenge, or they are solitary individuals who embrace the road as a way of life.*“<sup>324</sup>

---

<sup>323</sup> Grob, Norbert. „Lovers on the Run. Gangsterpärchen.“ In: Grob, Norbert und Thomas Klein (Hrsg.). *Road Movies*. (Mainz: Bender Verlag, 2006). S. 74.

<sup>324</sup> Lopez, Daniel. *Films by Genre*. (Jefferson: McFarland & Co Inc, 1993). S. 256f.



Die Konnotation der Straße mit einem selbst bestimmten, freien Lebensstil zählt zu den wesentlichen Merkmalen des Roadmovie-Genres. Seine Zuschauer empfinden die Existenz außerhalb der Gesellschaft als faszinierend. Dabei ist die Figur des Außenseiters einerseits Gegenstand einer sozialromantischen Verklärung und bildet zum anderen einen Kontrast zur Norm. Der Zuschauer wird zu einem kritischen Denken über Normen und ihre Hauptrepräsentanten angeregt.

#### 2.4.1 Gesellschaftlicher Stand der Roadmovie-Protagonisten

Gemäß den englischen Soziologen Stanley Cohen und Laurie Taylor resultieren die Spannungen zwischen dem Selbst und der beherrschenden Realität häufig in einer räumlichen und geistigen Distanzierung von der Wirklichkeit des Alltags, die sich unter Umständen als Identitätsfindungshilfe entpuppen kann<sup>325</sup>. Ein Muster, mit dem das Genre Roadmovie konsequent arbeitet. Prädestiniert für eine solche im Genre thematisierte Distanzierung sind vor allem Menschen, die entweder nie über einen Halt im gesellschaftlichen Gefüge verfügten oder diesen aus unterschiedlichen Gründen verloren haben. Es fällt auf, wie viele Roadmovie-Protagonisten aus gesellschaftlichen Randgruppen stammen. Katie Mills bemerkt, dass sich das Genre im Laufe der Zeit immer mehr zu einem „*vehicle for the representation of ‚otherness‘ along the lines of marginalized class, race, sexuality, or gender*“<sup>326</sup> entwickelt hat. So sind beispielsweise die Protagonisten der Filme *My Own Private Idaho* (1991) von Gus van Sant, *The Adventures of Priscilla, Queen of the Desert* (1994) von Stephan Elliott und *Transamerica* (2005) von Duncan Tucker homo- bzw. transsexuell und gehören teilweise der Prostituiertenszene an. Während die französischen Regisseure Olivier Ducastel und Jacques Martineau in ihrem Roadmovie *Drôle de Félix* (2000) einen gesellschaftlich gleich dreifach „stigmatisierten“ Protagonisten auf Reisen schicken. Als homosexueller und HIV-positiver Nordafrikaner hat der junge Félix erhebliche Integrationsschwierigkeiten in die französische Gesellschaft. Mit der lesbischen und psychisch gestörten Serienmörderin Eunice weist Michael Winterbottom in seinem Roadmovie *Butterfly Kiss* (1995) die Hauptrolle ebenfalls einer gesellschaftlichen Außenseiterin zu. In *Sans toi ni loi* (1985) von Agnès Varda ist eine obdachlose Aussteigerin namens Mona die zentrale Figur. Als soziale Außenseiter können auch die beiden Chopper-Fahrer Billy und Wyatt in Dennis Hoppers *Easy Rider* (1969) bezeichnet werden, die sich ihren Lebensunterhalt mit Drogendeals

---

<sup>325</sup> Siehe Cohen, Stanley und Laurie Taylor. *Ausbruchsversuche. Identität und Widerstand in der modernen Lebenswelt*. A. a. O. S. 25.

<sup>326</sup> Mills, Katie. „Revitalizing the Road Genre.“ In: Cohan, Steven und Ina Rae Hark (Hrsg.). *The Road Movie Book*. (London, New York: Routledge, 1997). S. 323.

verdienen. Gesellschaftlich marginalisiert sind auch die behinderten Protagonisten der deutschen Roadmovies *Verrückt nach Paris* (2002) von Pago Bahlke und Eike Besuden und *Erbsen auf halb 6* (2004) von Lars Büchel sowie die alten und gebrechlichen Reisenden in den Filmen *Börn náttúrunnar* (1991), *Harry and Tonto* (1974) und *The Straight Story* (1999). Die Behauptung, dass das Genre Roadmovie bevorzugt Menschen in Szene setze, die in irgendeiner Weise anders sind als die gesellschaftliche Mehrheit, ist daher nicht willkürlich.

Zudem entsteht der Eindruck, dass je fester eine Person in einem Gesellschaftsgefüge verankert bzw. etabliert ist, desto ausgeprägter fällt ihre „unreflektierte Anpassung“<sup>327</sup> an die beherrschende Realität aus. Nach Ansicht des Soziologen Norbert Elias erlegt der gesellschaftlich etablierte Mensch sich im Laufe der Zeit eine beachtliche Menge an Selbstzwängen auf, die auf den Ansichten und dem Normenkanon einer dominierenden Gruppe basieren. Folglich verinnerlicht er immer mehr äußere Zwänge zu Selbstzwängen. Elias liefert für dieses Verhalten folgende Erklärung:

„Die Teilhabe an der Überlegenheit und dem einzigartigen Charisma einer Gruppe ist gleichsam der Lohn für die Befolgung gruppenspezifischer Normen.“<sup>328</sup>

Die Einhaltung gruppenspezifischer Normen erweist sich für den Einzelnen insoweit nützlich, als dass es ihm die Zugehörigkeit zu einer bestimmten Gruppe zusichert, gleichzeitig deren Zusammenhalt stärkt und ihren Mitgliedern den Aufstieg in der gesellschaftlichen Rangordnung ermöglicht. Je homogener eine Gruppe ist, desto größer ist ihr gesellschaftlicher Einfluss und umso etablierter gestaltet sich die gesellschaftliche Position ihrer Angehörigen. Die Höhe der Hemmschwelle des Einzelnen, von den gruppenspezifischen Konventionen abzuweichen, wird von dem Grad seiner Furcht vor Gruppenausschluss und gesellschaftlichem Abstieg determiniert. Wer nicht nach den Normen und Konventionen dieser Gruppe lebt, wird von ihr als fremd empfunden, stigmatisiert und ausgeschlossen.<sup>329</sup>

Die gesellschaftlich niedriger angesiedelte Gruppe der Außenseiter ist dagegen heterogener beschaffen und ihr Zusammenhalt schwächer. In Anbetracht ihrer marginalen Stellung fällt Außenseitern der Bruch mit der Gesellschaft sichtlich leichter als den Etablierten, sicherlich auch, weil sie in ihrer Position einen weniger hohen sozialen Prestigeverlust befürchten müssen.

---

<sup>327</sup> Cohen, Stanley und Laurie Taylor. *Ausbruchsversuche. Identität und Widerstand in der modernen Lebenswelt*. A. a. O. S. 29.

<sup>328</sup> Elias, Norbert und John L. Scotson. *Etablierte und Außenseiter*. (Frankfurt a. M.: Suhrkamp, 2000). S. 18.

<sup>329</sup> Siehe Elias, Norbert und John L. Scotson. *Etablierte und Außenseiter*. A. a. O. S. 18.

Wie der Western entpuppt sich das Roadmovie als ein „*existenzialistisches Genre*“<sup>330</sup>. In beiden Genres erfüllt sich die Existenz der Protagonisten im Moment ihres Tuns und Fühlens, allerdings mit folgendem Unterschied:

„*Während der Westerner [...] durch sein Handeln gleichzeitig für die Entwicklung von Zivilisation sorgt (dabei der Wildnis wie der Gesetzlosigkeit trotzend), erreicht der Held im Road Movie durch sein Handeln vor allem eine Stärkung der eigenen Identität (dabei den Zwängen seiner familiären wie den Konventionen der gesellschaftlichen Umgebung trotzend).*“<sup>331</sup>

Im Gegensatz zu den „edlen“ Western-Helden, die für eine bessere und gerechtere Welt kämpfen und stets bereit zu Opfern für den guten Zweck sind, sind Roadmovie-Protagonisten verstärkt auf sich selbst bezogen. Ihr Handeln folgt vorrangig eigennützigen Zwecken. Enttäuscht und frustriert von ihrem Gesellschaftsumfeld, das ihnen weder Halt gibt, noch persönliche Entfaltungsmöglichkeiten einräumt, machen sie sich auf den Weg, sich diese selbst zu beschaffen. Oftmals geschieht dies auf der Ebene des Unterbewusstseins. So zum Beispiel im Film *Harry and Tonto* (1974). Die Fahrt des Pensionärs Harry, die anfänglich nur dem Zweck eines Besuches bei seinem jüngsten Sohn in Los Angeles dient, entpuppt sich letztendlich als eine Reise, die Harrys Lebensmut neu entfacht. Auf seinem Trip quer durch den amerikanischen Kontinent trifft der alte Mann auf Unbekanntes, entdeckt aber auch vermeintlich Bekanntes neu. Die episodenhaften Treffen und Erfahrungen mit fremden Menschen, wie sie unterschiedlicher nicht sein könnten, eröffnen ihm neue Perspektiven auf seine eigene Existenz. Durch die Begegnung mit dem Fremden stößt Harry auf bisher verborgene Stücke seines Selbst. Die physische Bewegung löst in ihm eine psychische Dynamik aus, die mit der Entwicklung einer neuen Lebensanschauung und -einstellung einhergeht. Die Ausdehnung seiner Fahrt durch zahlreiche spontan beschlossene Abstecher, wie zum Beispiel der Besuch bei einer alten Jugendliebe, geschehen aus dem Verlangen heraus, immer wieder neue Eindrücke und Erfahrungen in sich aufzusaugen – und seien sie auch von noch so kurzer Dauer.

Diese rauschhafte Lust an der Bewegung, sowohl auf physischer als auch psychischer Ebene, ist eine Eigenschaft, die allen Roadmovie-Protagonisten gemein ist. Norbert Grob beschreibt sie als „[...] *die Lust am ekstatischen Erfahren des Augenblicks – durchs Überschreiten von Grenzen, durchs Experimentieren mit den unterschiedlichen Ebenen.*“<sup>332</sup> Eben diese Lust und das Bekenntnis zum kompromisslosen Genießen des Augenblicks sind essenziell für das Roadmovie und bedingen wiederum ein genretypisches Figurenrepertoire.

---

<sup>330</sup> Grob, Norbert. „Lovers on the Run. Gangsterpärchen.“ A. a. O. S. 74.

<sup>331</sup> Grob, Norbert. „Lovers on the Run. Gangsterpärchen.“ A. a. O. S. 74f.

<sup>332</sup> Grob, Norbert. „Lovers on the Run. Gangsterpärchen.“ A. a. O. S. 78.

## 2.4.2 Figurenstandards im Roadmovie

Im Laufe der Jahre haben sich hinsichtlich der Figurenbeschaffenheit und ihrer Konstellation Standards herausgebildet, die als grobes Muster der Charaktere fungieren, jedoch ständig Variationen erfahren. Im Folgenden werden Figurenstandards und -konstellationen vorgestellt, die sich, wenn auch nicht zwingend verbindlich, den unterschiedlichen Roadmovie-Subgenres zuordnen lassen. Allen diesen Figurenstandards gemein ist der Hang zu individueller Freiheit und gesellschaftlicher Unabhängigkeit. Zudem sind sie so konzipiert, dass sie die Faszination des Zuschauers von einem kompromisslosen Ausleben von Individualität in einer einengenden Gesellschaft befriedigen. Wichtig hierbei ist allerdings die Tatsache, dass es sich bei Roadmovie-Protagonisten niemals um Übermenschen handelt, sondern um so genannte Underdogs oder Durchschnittsmenschen, die erst im Laufe der Handlung zu faszinierenden Außenseitern werden.

Roadmovies brechen mit der klassischen Helden-Tradition Hollywoods. Zeichnen sich diese vorrangig durch sowohl psychologische als auch physische Stärke und Überlegenheit aus, verkörpern Roadmovie-Protagonisten den Typus des Antihelden. Statt die eigenen Wunschträume auf die Hauptfigur zu projizieren, erkennt sich der Zuschauer hier vielmehr in den Schwächen der Figur wieder, was zu einer inneren Verbundenheit führt. Während die Helden des traditionellen Hollywood-Films grob schablonenhafte Züge tragen, arbeitet das junge Autorenkino mit detaillierter und vielschichtiger konzipierten Charakteren, die in ihren Eigenheiten gerne ambivalent sind. Während der klassische Filmheld vor allem wegen des Mangels an Schwächen und Fehlern Bewunderung erntet, sind es beim Antihelden gerade seine Defizite, die ihm die Sympathien der Zuschauer einbringen.

Der typische Hollywood-Filmheld ist nach dem Vorbild des klassischen Literaturhelden gestaltet, dessen Grundzüge bereits in der antiken Literatur zu finden sind. Er verkörpert gesellschaftskonforme Werte und Ideale. Dafür und für seine vorbildlichen sowie außergewöhnlichen Taten, die erheblich zum Wohle der Allgemeinheit beitragen, wird er bewundert. Hinzu kommt eine herausragende Physis, die zusammen mit einer außergewöhnlichen Willenskraft zu einer Sonderstellung der Person und einer deutlichen Abhebung von der breiten Masse führen.

Das Leben des Helden stellt sich als eine Aneinanderreihung exzeptioneller Unternehmungen dar, aus denen er stets als glorreicher Sieger hervorgeht. Mitunter erfährt er jedoch auch Stürze auf seiner Lebensfahrt. Er erliegt beispielsweise Versuchungen, die ihn vom rechten Weg abbringen oder wird Opfer der eigenen Hybris. Dabei handelt es sich jedoch meist um temporäre Fauxpas, in deren

unmittelbaren Anschluss eine Läuterung erfolgt. Die Umkehr und Erfüllung der ursprünglichen Bestimmung garantieren eine schnelle Rehabilitierung, die mitunter aus dem Opfertod des Helden resultiert. Die widerspruchslose Akzeptanz des persönlichen Schicksals, die Zurückstellung individueller Wünsche und das Hingeben des eigenen Lebens für das Wohlergehen anderer münden in einer Erhöhung und Verklärung der Person, die weit über ihren Tod hinausreicht.<sup>333</sup>

Auch der Roadmovie-Protagonist erringt eine Sonderstellung innerhalb der breiten Masse. Dies geschieht jedoch nicht, weil er unter ungünstigen Bedingungen vorbildlich und normgerecht für das Wohl der Gesellschaft kämpft, sondern sein Recht auf Selbstbestimmung und Freiheit einfordert. Für seinen Mut und das kompromisslose Verfolgen der individuellen Ziele, weit über die gesellschaftlichen Richtlinien und Regeln hinaus, erntet er die Bewunderung der Zuschauer, die ihn zunächst als einen der ihren oder als ein Mitglied einer benachteiligten Minderheit identifizieren. Roadmovie-Helden verkörpern die kompromisslose Erfüllung der Selbstverwirklichungsträume, welche die Mehrzahl der Repräsentanten der breiten Masse unterschiedlich stark ausgeprägt in sich trägt und im Alltag mit diversen ausschweifenden Aktivitäten<sup>334</sup> temporär zu befriedigen sucht.

Im Roadmovie, und hier insbesondere im Flucht-Roadmovie, erfolgen die Aktionen des Individuums keineswegs zielgerichtet auf den Nutzen für die Gesellschaft, sondern auf das eigene Wohlergehen. Während der finale Sieg des klassischen Helden das gesellschaftliche Verlangen nach geordneten Verhältnissen und einer sicheren Existenzgrundlage stillt, ist es beim Roadmovie-Helden sein Scheitern. Das unterscheidet ihn vom klassischen Western-Protagonisten, mit dem er aufgrund diverser, unzweifelhaft bestehender Parallelen häufig verglichen wird.<sup>335</sup> Besonders deutlich erkennbar ist diese Verwandtschaft zwischen klassischem Westernheld und Roadmovie-Protagonisten vor allem im Trucker-Roadmovie, aber auch im Outlaw-Roadmovie sowie in zahlreichen Genrevertretern, in deren Zentrum das Straßenrennen steht. Der Standard des Protagonisten entspricht hier meistens dem einsamen, freiheitsliebenden und unerschrockenen Helden, wie er im klassischen Western zu finden ist. Auffällig ist auch die ausgeprägte physische Virilität der Figuren, die mit stereotypen männlichen Charaktereigenschaften, wie zum Beispiel

---

<sup>333</sup> Siehe Daemmrich, Horst S. und Ingrid. *Themen und Motive in der Literatur*. A. a. O. S. 190.

<sup>334</sup> Hierzu zählt unter anderem mit exzessivem Alkohol- bzw. Drogenkonsum und dementsprechender Enthemmung einhergehendes Feiern, das von der Gesellschaft toleriert wird. Die Beispiele hierfür reichen vom Schützenfest bis hin zum rheinischen Karneval. Siehe hierzu auch: Cohen, Stanley und Laurie Taylor. *Ausbruchsversuche. Identität und Widerstand in der modernen Lebenswelt*. A. a. O.

<sup>335</sup> Siehe Soyka, Amelie. *Raum und Geschlecht. Frauen im Road Movie der 90er Jahre*. A. a. O. S. 34.

emotionaler Unerschütterlichkeit, Selbstbeherrschung, Dominanz und Gewaltbereitschaft, gekoppelt ist.<sup>336</sup>

Wie der *lonesome cowboy* leidet auch der Trucker unter der unaufhaltsam fortschreitenden Einengung seines Lebensraums und der damit verknüpften freien Lebensweise. Das tragische Moment daran ist, dass der Westerner als Vorfahre des Truckers diese Entwicklung selbst in Gang gebracht hat, denn er war es, der den rechtsfreien Raum der Wildnis als Erster erschlossen und für die Gemeinschaft somit erst zugänglich gemacht hat. Prinzipiell kämpft der klassische Westernheld stets für das Wohl der Gesellschaft, für deren Freiheit und Gerechtigkeit. Er sorgt für Recht und Ordnung in der Wildnis und fördert dadurch die zivilisatorische Expansion. Sein Nachfahre, der Trucker, muss sich im Roadmovie dagegen mit den Entartungen dieser Zivilisation herumschlagen. Er kämpft nicht mehr für die Freiheit aller, sondern vor allem für die eigene Unabhängigkeit, was ihn wiederum mit den Protagonisten der anderen Roadmovie-Subgenres verbindet. Während der klassische Westernheld häufig einen Opfertod für das Wohl Dritter stirbt<sup>337</sup>, gibt der Roadmovie-Held sein Leben als Ausdruck individueller Kompromisslosigkeit. Hierzu schreibt Soyka:

*„Sichert der Tod dem Westerner innerhalb seines Wirkungsbereiches noch Ruhm, da er auf gewisse Weise von der Gesellschaft, die auf ihn als Beschützer angewiesen ist, geachtet wird, stirbt der Road Movie-Held ruhmlos und alleine. Sein Tod, für den die Straße allerdings den angemessenen Raum darstellt, ist die letzte Möglichkeit einer Revolution gegen das Bestehende, letzter Ausdruck einer Freiheit, die zukunftslos und destruktiv bleibt.“<sup>338</sup>*

Nicht nur beim Westernhelden, sondern beim klassischen Hollywood-Helden im Allgemeinen stellt sich der Tod als Konsequenz einer gefährlichen, aber ruhmreichen Tat dar. Sie besiegelt einen nachhaltigen Sieg des Guten über das Böse. Der Tod des Helden ist hier mehr eine große Geste an die Nachwelt als ein persönliches Statement, das beim Protagonisten im Laufe der Geschichte aus der Erkenntnis einer Reihe von Widersprüchlichkeiten innerhalb seiner Umwelt erwachsen ist.

Der klassische Hollywood-Held hält einfache Lösungen für überaus komplexe Probleme bereit, die in seinem Fall jedoch auf wenig facettenreiche und für den Zuschauer klar einzuordnende Sachverhalte reduziert sind. Der Rezipient weiß hier Gutes von Bösem deutlich zu unterscheiden. Die Handlungen sind, sollten sie auch noch so brutal sein, auf moralischer Ebene immer eindeutig einzustufen. Der Held handelt stets selbstlos, unfehlbar und eindeutig im Zeichen der allgemeinen Gerechtigkeit. Im Roadmovie ist dies nicht gegeben. Stattdessen rückt das Genre die

---

<sup>336</sup> Siehe Roberts, Shari. „Western meets Eastwood. Genre and Gender on the road.“ A. a. O. S. 54.

<sup>337</sup> Siehe Bertelsen, Martin. *Roadmovies und Western*. A. a. O. S. 39.

<sup>338</sup> Soyka, Amelie. *Raum und Geschlecht. Frauen im Road Movie der 90er Jahre*. A. a. O. S. 35f.

dialektische Beschaffenheit seiner Charaktere und deren Umgang mit gesellschaftlichen Widersprüchen in den Fokus. Der Zuschauer ertappt sich selbst dabei, wie er in seinem Alltag fest etablierte Normen und Werte während des Filmes in Frage stellt. Was zuvor als äußerst bedenklich galt, wird hier vielleicht unterschwellig bewundert. Dennoch ist klar, dass ein solches Verhalten auf Dauer nicht toleriert werden kann, weil es die soziale Existenzgrundlage ebenso gefährdet wie zum Beispiel die bösen und wilden Kräfte im Western. Besonders im Outlaw-Roadmovie ist es nicht der Sieg, sondern der Fall des Helden, durch den die gesellschaftliche Sicherheit wieder hergestellt wird. Für beide Parteien stellt dieser, tritt er in Form des Todes ein, eine Erlösung dar. Der Outlaw wird von einem tristen Schicksal in einer einengenden Welt erlöst, in der er sich nicht frei entfalten kann, während die Umwelt von der Bedrohung für das Gesellschaftssystem befreit wird, die von ihm als Unruhestifter ausgeht.

Der einsame Rebell zählt jedoch nicht zu den populärsten Figuren im Roadmovie. Der Standard, mit dem das Genre bevorzugt arbeitet, ist die Figurenkonstellation des *Couple*. Diese Duo-Formation umfasst nicht nur Liebespaare, sondern ebenso Freunde, Familienmitglieder sowie durch Zufall zusammengeführte Fremde etc. Im Film *Harry and Tonto* (1974) bilden ein alter Mann und sein Kater ein solches *Couple*. Meist gesellen sich zu dem Duo temporär weitere Personen. Manchmal gehen sogar ganze Gruppen auf Reisen, wie zum Beispiel in *Leningrad Cowboys Go America* (1989) von Aki Kaurismäki und in *Bandits* (1997) von Katja von Garnier. In beiden Filmen sind die Protagonisten eine Gruppe von Musikern, deren Fahrt sie von einem spontanen Auftritt zum nächsten führt. In diversen Produktionen gehen auch ganze Familien auf Reisen, unter anderem in *Familia Rodante* (2004) vom argentinischen Regisseur Pablo Trapero und in dem preisgekrönten Roadmovie *Little Miss Sunshine* (2006) von Jonathan Dayton und Valerie Faris.

In *Little Miss Sunshine* (2006) macht eine höchst unkonventionelle und zerrissene Familie sich im maroden VW-Bus zu einem Kinderschönheitswettbewerb in Kalifornien auf. Die von technischen Pannen und ständigen Querelen geprägte Fahrt mündet letztendlich in einem neu erstarkten Zusammenhalt der Familie, der kurz zuvor noch ein Auseinanderbrechen drohte. Anhand dieses Beispiels lassen sich Merkmale der Figurenkonstellation aufzeigen, die für das untersuchte Genre typisch sind. Dazu zählt vor allem die grundsätzliche Diskrepanz zwischen den einzelnen Akteuren, deren zunächst unvereinbar erscheinende Charaktere für Spannungen und Konflikte sorgen.

Die Protagonisten in *Little Miss Sunshine* (2006) sind die kleine Olive – eine von Schönheitswettbewerben faszinierte Achtjährige, die trotz ihrer Pummeligkeit und einer riesigen Hornbrille fest entschlossen ist, die Wahl zur „Little Miss Sunshine“ zu gewinnen – sowie ihre chaotische Familie. Diese besteht aus Vater Richard, einem erfolglosen Motivationsguru, der sein Leben theoretisch im Griff hat, in der Praxis jedoch hoffnungslos überfordert ist, Mutter Sheryl, Richards frustrierter und von ihrem Mann enttäuschten Ehefrau, und Olives 15-jährigem Bruder Dwayne, der in seiner gegenwärtigen Lebensphase Nietzsches Nihilismus für sich entdeckt, sich ein Schweigegelübde auferlegt hat und davon träumt, Pilot zu werden. Komplettiert wird die Gruppe von Edwin, dem chauvinistischen, streitsüchtigen und drogenabhängigen Vater von Richard, der seine Enkelin über alles liebt und sie für die Schönheitswettbewerbe trainiert sowie Onkel Frank, einem sensiblen und homosexuellen Literaturprofessor, der von Liebeskummer geplagt und stark suizidgefährdet ist.

Dieses „*pseudo-skurrile Figurentableau*“<sup>339</sup> schickt der Film auf einen Trip, dessen Tempo von ständigen Kollisionen zwischen den so unterschiedlichen Individualisten bestimmt wird. Besonders die Dialoge zwischen dem skurrilen Großvater, der jede Chance nutzt, seine Vorliebe für Sex, Drugs und anzügliche Sprüche auszuleben, und dem depressiven Schöngest Frank sorgen für anhaltende Spannungen, die sich für den Zuschauer als besonders amüsant erweisen. Seinen Höhepunkt erreicht *Little Miss Sunshine* (2006), als Opa Edwin an einer nicht gewollten Überdosis Heroin stirbt und die in der Folge anstehenden, zeitraubenden Formalitäten Olives Teilnahme an der Miss-Wahl ernsthaft bedrohen. Die Familie beschließt daraufhin kurzerhand, die Leiche aus dem Krankenhaus zu entwenden und die Fahrt mit ihr im Gepäck fortzusetzen. Mit der Wiederaufnahme der Reise setzen sich die Schicksalsschläge fort, mit denen die Protagonisten konfrontiert werden. Olives Bruder Dwayne muss feststellen, dass er farbenblind ist und somit seinen Traum, Pilot zu werden, endgültig begraben kann. Onkel Frank trifft mitten im Niemandsland auf den Mann, der Auslöser für seinen Liebeskummer und anschließenden Selbstmordversuch ist, und er lernt bei dieser Gelegenheit auch gleich dessen neuen Partner kennen. Derweil muss Vater Richard erfahren, dass sein Ratgeber-Buch zum Thema „Wie werde ich ein Gewinner“ nicht veröffentlicht wird und die Familie damit in noch größere finanzielle Schwierigkeiten rutscht.

In diesen Momenten ist es überraschenderweise die Gemeinschaft der Familie, die das Unglück auffängt und die nötige Kraft zum Weitermachen verleiht. Alle zusammen

---

<sup>339</sup> Hillenkamp, Sven. „Mosernd und motzend in den Westen.“ *Die Zeit*. 49/2006. Onlineversion unter: <http://images.zeit.de/text/2006/49/Little-Miss-Sunshine> (Stand: 12.05.2008).



haben sie ein Ziel: das rechtzeitige Eintreffen in L. A. und Olives Teilnahme an der Wahl zur „Little Miss Sunshine“. Letztendlich kommt es dann auch zum großen Auftritt des Mädchens bei der Misswahl, der jedoch in einem Debakel endet. Ihre vom Großvater choreographierte Show wirkt auf die konservativen Veranstalter anzüglich und ist der Grund für ihre Disqualifizierung. Im Vergleich zu den anderen perfekt gestylten, puppenhaften Wettbewerb-Teilnehmerinnen wirkt Olive aufgrund ihrer unbefangenen Natürlichkeit und ihres durchschnittlichen Aussehens wie ein Fremdkörper, den es schnell zu beseitigen gilt.

Die filmische Inszenierung des Wettbewerbs ist als Kritik an einer Gesellschaft gedacht, die keine Makel zulässt und der jeglicher Sinn für Natürlichkeit abhanden gekommen ist. Hier lässt sich die für das Genre typische Polarisierung zwischen Künstlichkeit und Natürlichkeit in der Zeichnung der Figuren erkennen. Doch so bizarr, kaputt und unterschiedlich die Charaktere auch sein mögen, am Ende ist es ihr Zusammenhalt, der sie von der feindlichen Außenwelt unterscheidet und schützt. Der Annäherungsprozess, der diesem neuen Zusammengehörigkeitsgefühl zwingend vorausgehen muss, ist jedoch nur in der Abgeschiedenheit und Denormalität der Fahrt möglich.

Das Muster des mit der Fahrt verknüpften Annäherungsprozesses unterschiedlicher Charaktere, der schließlich in finaler Freundschaft und Symbiose mündet, ist typisch für das existenziell geprägte Quest-Roadmovie. Als weiteres Beispiel hierfür kann *Scarecrow* (1973) von Jerry Schatzberg genannt werden. Wie *Little Miss Sunshine* (2006) erzählt dieser Film von einer langsamen Annäherung zwischen unterschiedlichen Charakteren, die sich im Zustand des Unterwegsseins näher kennen lernen und Freunde werden. In *Scarecrow* (1973) sind es ein lebenslustiger, junger Seemann und ein mürrischer, vom Leben gezeichneter Exsträfling, die gemeinsam auf große Fahrt gehen. Beide werden vom Pech verfolgt, doch während Luftikus Lion Probleme grundsätzlich mit Humor zu lösen versucht, sind es beim grobschlächtigen Max die Fäuste, die einen Ausweg aufzeigen sollen. Auf ihrer Jagd nach dem Glück ergänzen sich die beiden Charaktere zunehmend und lernen dabei, füreinander Verantwortung zu übernehmen.

Eine weitere Spielart der *Couple*-Figurenkonstellation, die sich verstärkt im Flucht-Roadmovie findet, ist die des heterosexuellen, manchmal auch homosexuellen, Outlaw-Pärchens, der so genannten *lovers on the run*. Hier greift das Genre das populäre Motiv der gesellschaftlich nicht geduldeten Liebe auf, die meist in einer Katastrophe endet. Norbert Grob beschreibt das dramaturgische Muster folgendermaßen:

*„Im Zentrum steht das Leben auf der Straße, das deutlich motiviert wird durch eine faszinierende Begegnung und den gemeinsamen Aufbruch danach, das einerseits in seinen Reizen, andererseits in seinem Ungemach vorgestellt und beschworen wird, am Ende aber keine Alternative bietet als das Scheitern.“<sup>340</sup>*

Dieses Muster deklariert skizzierte dramaturgische Stationen. Die erste Station ist gekennzeichnet durch die Anziehungskraft, welche die beiden Protagonisten aufeinander ausüben und der gemeinsame Aufbruch in eine neue Zukunft. Daran schließt eine Phase an, in welcher das exzessive Leben auf der Straße und die damit verbundene Bewegung als Kontrast zur Monotonie, Einschränkung und Tristesse des Alltags zelebriert werden – bis zu dem Zeitpunkt, an dem ein entscheidendes Ereignis die bisher mehr oder minder ungefährliche Zügellosigkeit in Gewalt umschlagen lässt, aus der irreparable Schäden entstehen. Das Leben auf der Straße wird zum Dilemma zweier Personen, die sich gegen den Rest der Welt verschworen haben. Die Sehnsucht nach Idylle und Ankunft an einem Ort, der beiden zur Heimat werden könnte, wird zunehmend größer. Letztlich werden die Geliebten, trotz intensivster Bemühungen, dieses Ziel nie erreichen. Ihre Fahrt mündet zwangsläufig in einem Debakel, denn für sie gibt es keine Alternative zur ständigen Mobilität. Stillstand bedeutet für sie Tod und/oder Bestrafung durch die Gesellschaft.

Als Vorbote für die Thematik der *lovers on the run* im Roadmovie gilt zweifelsohne Arthur Penns Film *Bonnie and Clyde* (1967), der auf der wahren Geschichte<sup>341</sup> eines Gangsterpärchens basiert, das während der Weltwirtschaftskrise sein Unwesen im Südwesten der USA trieb. Bonnie Parker und Clyde Barrow sind berühmt für ihre zahlreichen spektakulären Überfälle auf Banken, Tankstellen und Läden. Schätzungen zufolge sollen sie zudem dreizehn Morde verübt haben. Ihre Gewaltserie fand am 23. Mai 1934 ein Ende, als die beiden von der Polizei gestellt und getötet wurden. Nach Meinung des US-amerikanischen Filmspezialisten David Laderman thematisiert und visualisiert der Film vieles, was später typisch für das Genre sein wird, wie etwa das bereits erwähnte Dilemma der Heimatlosigkeit, in das die Figuren unweigerlich geraten. Er schreibt:

*„Especially in its latter segments, Bonnie and Clyde articulates the dialectical ambivalence toward mobility that appears in most future road movies. As the seductive sheen of mobility fades, life on the road wavers between to tonalities: freedom from futility, and the futility of freedom.“<sup>342</sup>*

Nicht nur die Protagonisten von *Bonnie and Clyde* (1967) müssen ernüchert feststellen, dass sich hinter dem unstillen Leben auf der Straße zwei Seiten verbergen.

---

<sup>340</sup> Grob, Norbert. „Lovers on the Run. Gangsterpärchen.“ A. a. O. S. 70.

<sup>341</sup> Die Zahl der auf einer wahren Begebenheit beruhenden Roadmovies ist im Übrigen recht hoch. Weitere populäre Beispiele sind *Badlands* (1973), *Sugarland Express* (1974) und *The Straight Story* (1999).

<sup>342</sup> Laderman, David. *Driving Visions*. A. a. O. S. 56.

Auch für die Protagonisten von Terrence Malicks Film *Badlands* (1973), Kit und Holly, entpuppt sich ihr Trip irgendwann als sinnlos. Die erhoffte Freiheit und die Sehnsucht nach einem Leben, das anders, vor allem aufregender als das der breiten Masse ist, finden keine Erfüllung. Holly und Kit orientieren sich bei ihrer Suche nach einem Lebenssinn an Elementen populärer Helden- und Liebesgeschichten. Letztlich sind sie jedoch nicht in der Lage, sich aus diesen Elementen ihre eigene, wenn auch nur temporäre, Geschichte zusammenzusetzen. Beide Charaktere orientieren sich an Vorbildern, denen sie nicht einmal in Grundzügen gerecht werden können, da sie letztlich nicht wissen, was diese im Kern überhaupt ausmacht.

Kit, der sich gerne als Rebell à la James Dean inszeniert, verspricht der naiven Holly zwar ewige Liebe, kann das Mädchen jedoch nicht dauerhaft an sich binden. Das wilde Leben, das er ihr bietet, verliert für die Angebetete schnell an Reiz und langweilt sie. Kits Verherrlichung von Gewalt und seine Bereitschaft, grundlos zu töten, sind für ihn zwingend notwendig, um seine Rolle des Rebellen zu vervollständigen. Für ihn stellt das Morden „die nächst höhere Ableitung des adaptierten Rebellierens um seiner selbst willen“<sup>343</sup> dar. Denn – *gegen welches größere Kulturtabu als das Tötungsverbot kann denn schon opponiert werden?*<sup>344</sup> Die Leere und Dürre der auch als *Badlands* bekannten Landschaft, in der die beiden am Ende von der Polizei gestellt werden, spiegelt die Substanzlosigkeit der beiden Charaktere wider. Holly, die endgültig die Lust an der Beziehung und dem Leben auf der Straße mit Kit verloren hat, verlässt ihn frühzeitig, um sich freiwillig der Polizei zu stellen. Kit setzt seine Flucht zwar fort, gibt nach einigen Kilometern jedoch auf und lässt sich widerstandslos festnehmen.

Regisseur Malick präsentiert hier zwei Protagonisten, die mit ihrem Dasein als Outlaws derart überfordert sind, dass sie wenig später aus eigenem Antrieb aufgeben. Von der Dramatik eines Filmendes wie bei *Bonnie and Clyde* (1967) oder auch *Thelma and Louise* (1991) fehlt jegliche Spur. Das unspektakuläre Scheitern des Pärchens ist in erster Linie auf ihre Ratlosigkeit zurückzuführen. Hollys Liebe zu Kit ist abgenutzt, sie verlässt ihn. Rebell Kit hat seine wichtigste Bewunderin verloren. Wenig später ergibt er sich der Polizei, allerdings nicht ohne vorher im Rückspiegel den Sitz seiner Frisur zu kontrollieren und sich entsprechend seinem Image als *rebel without a cause* in Szene zu setzen. Als er in Ketten abgeführt wird, verschenkt er wie ein Star seine Habseligkeiten als „Andenken“ an die Polizisten, die ihm eine Ähnlichkeit mit James Dean bescheinigen.

---

<sup>343</sup> Hajduk, Thomas. „Badlands – Meditationen über das Böse.“ Onlineversion unter: *Filmzentrale*. <http://www.filmzentrale.com/rezis/badlandsth.htm> (Stand: 24.05.2008).

<sup>344</sup> Hajduk, Thomas. „Badlands – Meditationen über das Böse.“ A. a. O.

Malick vermeidet in seinem Werk die direkte moralische Bewertung seiner Protagonisten, ihrer Umwelt und Taten. Trotzdem birgt *Badlands* (1973) eine Ironie in sich, die auf subtiler Ebene wertend ist. Der Zuschauer begreift, dass Kit und Holly auf ihrem Trip die Gesellschaft nie wirklich verlassen konnten, weil sie sich nie wirklich von ihr abgewandt haben. Marsha Kinder bemerkt dazu treffend: „[...] *even their rebellion is culturally determined*“<sup>345</sup>. Kit orientiert sich an den Bildern jugendlicher Rebellen, die erst die Gesellschaft zu Ikonen stilisiert hat. Durch diese Ironie führt Malick den Zuschauern den Zustand ihrer eigenen Gesellschaft vor Augen.

Neben *Bonnie and Clyde* (1967) und *Badlands* (1973) wird die Thematik der *lovers on the run* in weiteren Roadmovies verarbeitet, wie zum Beispiel *Sugarland Express* (1974) von Steven Spielberg, *Wild at Heart* (1990) von David Lynch, *True Romance* (1993) von Tony Scott und Oliver Stones *Natural Born Killers* (1994).

---

<sup>345</sup> Kinder, Marsha. „The Return of the Outlaw Couple.“ In: *Film Quarterly* 27, no. 4, 1974. S. 10.

### 3 Die Filmsprache des Roadmovies

Nachdem im vorangegangenen Abschnitt die Genrekernelemente des Roadmovies in ihrer Wirkung, Funktion und Herkunft analysiert wurden, werden in diesem Kapitel die filmsprachlichen Besonderheiten des Roadmovies erläutert. Dabei werden sowohl die visuelle Inszenierung der Kernelemente als auch Parallelen zum europäischen Autorenkino und weiteren kulturellen Strömungen herausgearbeitet.

Als für die ästhetische Entwicklung des Roadmovie-Genres bedeutende Filme müssen Arthur Penns *Bonnie and Clyde* (1967) und der zwei Jahre später erschienene *Easy Rider* (1969) von Dennis Hopper genannt werden. Beide Werke gelten als Beginn des *New Hollywood*, einer Produktions- und Stilepoche im amerikanischen Kino, die von 1967 bis 1976 andauerte.<sup>346</sup> Sie heben sich aber nicht nur thematisch von den herkömmlichen Hollywood-Produktionen ihrer Zeit ab, sondern auch durch ihre unübliche visuelle Form und der damit verknüpften narrativen Technik. Die innovative Nutzung filmspezifischer Ausdruckselemente, wie *Mise en Scène* und Montage, verleiht ihren Bildern eine Signifikanz, die den Zuschauern eine völlig neue kinematographische Perspektive auf Umwelt und Zeitgeschehen eröffnet.

So ist das gemeine Kinopublikum zum damaligen Zeitpunkt beispielsweise noch daran gewöhnt, die narrativen Bedeutungszusammenhänge der Handlung vorwiegend aus den sprachlichen Filminhalten bzw. den Gesprächssequenzen zu erschließen. Doch das *New Hollywood*-Kino, als dessen „Kind“ das Genre Roadmovie gemeinhin betrachtet wird, vollzieht einen markanten Bruch mit dieser Erzählkonvention, indem es sich von der Dominanz der kurrenten Bedeutungsbildung mittels Sprache löst und verstärkt mit Bild- und Laut-Botschaften operiert.

Die junge Generation der US-amerikanischen Regisseure misstraut der Aneignung der Welt im Kino durch Sprache, da diese ihrer Meinung nach die Wirklichkeit entfremdet. Dagegen empfindet sie die visuell-sinnliche Wahrnehmung als authentisch, da man ihr zuschreibt, „*die Wirklichkeit im Zustand vor der Auflösung in den sprachlichen Begriff anzutreffen, – gewissermaßen als ‚Urtext‘, an dem [...] alle Interpretationen zu prüfen sind*“<sup>347</sup>.

---

<sup>346</sup> Vgl. Grob, Norbert. „New Hollywood.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). *Reclams Sachlexikon des Films*. (Stuttgart: P. Reclam jun., 2002). S. 418–422.

<sup>347</sup> Großklaus, Götz. „Zu Tendenzen des Films der siebziger Jahre – in der Bundesrepublik Deutschland.“ A. a. O. S. 104.

### 3.1 Die Krise des klassischen Aktionskinos und seine Ablösung durch *New Hollywood*

Der Beginn von *New Hollywood* und das damit einhergehende verstärkte Auftauchen von Roadmovies fällt zeitlich in eine Epoche der Filmgeschichte, die der französische Philosoph und Filmtheoretiker Gilles Deleuze als „*Krise des Aktionsbildes*“<sup>348</sup> deklariert.

Die Gründe für das in die Krise geratene nordamerikanische Aktionskino sind dabei mannigfaltiger Natur und umfassen gesellschaftliche, politische, aber auch ästhetische Faktoren. Dabei können zum einen der Zweite Weltkrieg und seine Folgen in Form von „*Zerstörung nationaler und biographischer Einheiten und psychischen Gewissheiten*“<sup>349</sup> genannt werden. Die Genese des *New Hollywood* basiert jedoch auch darauf, dass der *American dream* durch den Kalten Krieg und den Vietnamkrieg ins Wanken geraten ist. Hinzu kommen autonome und emanzipierende Strömungen innerhalb des gesellschaftlichen Systems<sup>350</sup>, aber auch die künstlerische sowie ökonomische Stagnation des Hollywood-Kinos. Der damalige Zeitgeist verlangt nach innovativen und vor allem realitätsnahen, authentischen Filmkonzepten. Hatte Hollywood bis dahin noch eine weltweite Vorbildfunktion für die internationale Filmproduktion, so ist es nun der Blick über den Atlantik in östliche Richtung, der für progressive, stilistische Innovationen im US-amerikanischen Film sorgt.

#### 3.1.1 Theoretischer Hintergrund

Zunächst empfiehlt es sich jedoch, dem theoretischen Hintergrund der Krise Aufmerksamkeit zu schenken und zu dessen Grundverständnis auf die wichtigsten Thesen des filmtheoretischen Werkes von Deleuze einzugehen. Im Wesentlichen unterteilt Deleuze die Filmgeschichte in zwei Phasen, die durch die jeweilige Beziehung der Bilder zum Element Zeit determiniert werden. Zur Unterscheidung führt er die Begriffe „*Bewegungs-Bild*“ und „*Zeit-Bild*“ ein. Dabei zeichnet sich die erste und ältere Bildart, das *Bewegungs-Bild*, durch die ihr innewohnende, sich auf eine einheitliche Weltvorstellung beziehende Bewegung aus. Das *Zeit-Bild* hingegen transzendiert das Moment der Zeit. Deleuze spricht von der „*absoluten Identität von Bild und Bewegung*“<sup>351</sup>. Das bedeutet, dass es sich bei einem *Bewegungs-Bild* weder um ein in Bewegung versetztes noch um ein Bewegung reproduzierendes Bild handelt.

---

<sup>348</sup> Deleuze, Gilles. *Das Bewegungs-Bild. Kino 1*. A. a. O. S. 264f.

<sup>349</sup> Ott, Michaela. *Gilles Deleuze zur Einführung*. (Hamburg: Junius Verlag, 2005). S. 134.

<sup>350</sup> Hiermit sind vor allem die Bürgerrechtsbewegungen der 1960er Jahre sowie das neue Selbstverständnis sozialer Randgruppen und Minderheiten gemeint.

<sup>351</sup> Deleuze, Gilles. *Das Bewegungs-Bild. Kino 1*. A. a. O. S. 87.

Stattdessen ist es ein Bild, in dem die Bewegung unmittelbar gegeben ist. Damit unterliegt das Bewegungs-Bild einem allgemeinen sensomotorischen Schema. Die Bilderfahrung ist von Reizen und Reaktionen, Affekten und Aktionen geprägt. Das Interesse des Betrachters ist immer auf das nächste Bild gerichtet. Das Bewegungs-Bild weist kontinuierlich zwei Seiten auf:

*„Die eine ist den Gegenständen zugewandt, deren relative Position es variieren läßt, während sich die andere auf ein Ganzes bezieht, dessen absolute Veränderung es ausdrückt. Die Positionen sind im Raum, während das veränderliche Ganze in der Zeit ist. Gleicht man das Bewegungs-Bild der Einstellung an, dann bezeichnet man die erste, den Gegenständen zugewandte Seite der Einstellung als Kadrierung und die zweite, dem Ganzen zugewandte Seite als Montage.“<sup>352</sup>*

Folglich ist es die Montage, die hier das Ganze konstituiert und das Bild der Zeit generiert. Dabei spielt die Zeitlichkeit im Gegensatz zur Bewegung nur eine untergeordnete Rolle.

Im so genannten „klassischen Film“, der vornehmlich durch Hollywood-Produktionen der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts repräsentiert wird, ist die Bewegung das eindeutig dominierende Element. Ihre Darstellung findet sie in speziellen Wahrnehmungsweisen, Aktionen und sensomotorischen Abläufen. Das Bewegungs-Bild ist nicht als das Resultat eines semiotischen Signifizierungsprozesses zu verstehen, sondern als dessen genetisches Element. Die Zeichenmaterie des Bewegungs-Bildes gewinnt erst auf der Ebene unterschiedlicher Bildtypen Kontur, die Deleuze als Wahrnehmungs-, Affekt- und Aktionsbilder deklariert. Hierbei handelt es sich um Bilder, die nicht *„mit allen ihren Seiten und Teilen wirken und reagieren“<sup>353</sup>*, sondern *„Einwirkungen nur auf einer Seite oder bestimmten Partien erfahren und über andere Teile – oder in anderen Teilen – nur Reaktionen ausführen“<sup>354</sup>*. Die rezipierende Seite filtert aus den eintreffenden Bildern bestimmte Reize bzw. Einwirkungen heraus, die daraufhin in der Bildfeldbegrenzung isoliert werden. Aufgrund eines bestehenden Abstands zwischen Aktion und Reaktion schließt die ausgeführte Reaktion nicht mehr unmittelbar an die Einwirkung an. Es sind *„aufgeschobene Reaktionen, die für die Wahl ihrer Elemente, ihre Organisation und Integration in eine neue Bewegung Zeit haben“<sup>355</sup>*.

Beim Bildtypus des Wahrnehmungsbildes handelt es sich um ein Bild, das eine Betrachtung von etwas darstellt. In der sensomotorischen Kette der Reiz-Reaktions-

---

<sup>352</sup> Deleuze, Gilles. *Das Zeit-Bild. Kino 2.* (Frankfurt a. M.: Suhrkamp Verlag, 1997). S. 53.

<sup>353</sup> Deleuze, Gilles. *Das Bewegungs-Bild. Kino 1.* A. a. O. S. 91.

<sup>354</sup> Deleuze, Gilles. *Das Bewegungs-Bild. Kino 1.* A. a. O. S. 91.

<sup>355</sup> Deleuze, Gilles. *Das Bewegungs-Bild. Kino 1.* A. a. O. S. 91.

Mechanismen bildet es das erste Glied. Dabei kann das Wahrnehmungsbild objektiv oder subjektiv sein. Als subjektives Bild beschreibt Deleuze „*die Sache [...] wie sie von jemandem gesehen wird, der irgendwie ‚qualifiziert‘ ist oder die Gesamtheit, wie sie von jemandem gesehen wird, der Teil einer Gesamtheit ist*“<sup>356</sup>. Mit anderen Worten repräsentiert das subjektive Wahrnehmungsbild die von der Kamera wiedergegebene Sicht, die eine Figur im Film auf die Dinge hat. Objektiv hingegen ist ein Bild, „*sobald die Sache oder die Gesamtheit vom Standpunkt dessen aus gesehen wird, der außerhalb der Gesamtheit steht*“<sup>357</sup>. Als bevorzugte Einstellungsgröße des Wahrnehmungsbildes identifiziert Deleuze die Totale.

Der filmimmanente Abstand zwischen Wahrnehmung und Aktion ist durch den Affekt besetzt. Er markiert sozusagen den Zustand zwischen Aktion und Reaktion und füllt ihn mit einer Spannung oder Emotion, welche die momentan unmöglich gemachte Handlung ersetzt. Die dominante Einstellungsgröße des Affektbildes ist die Großaufnahme. Ihr Paradigma ist das Gesicht, mit dem affektive Spannungen besonders deutlich visualisiert werden können. Durch die Großaufnahmen wird der gewohnte narrative Ablauf unterbrochen und die Handlung zusätzlich affektiv aufgeladen.

Der Bildtypus, der für den klassischen Film jedoch mit Abstand die bedeutendste Rolle spielt, ist das Aktionsbild. Es ist charakterisiert durch zwei Pole (bzw. Zeichen), von denen der eine auf das Organische und der andere auf das Funktionale verweist.<sup>358</sup> Deleuze bringt in diesem Kontext die Formel SAS<sup>359</sup> ins Spiel. Sie impliziert eine Struktur, die von einer Situation über eine Aktion hin zu einer transformierten Situation führt. Hier wird deutlich, wie der Protagonist im Film aus einer Situation heraus eine Aktion durchführt und damit eine Veränderung der Situation herbeiführt. Zudem existiert eine Form des Aktionsbildes, die von der Aktion über die Situation zu einer neuen Aktion führt (das so genannte ASA'-Schema). Deleuze beschreibt diese „kleine Form“ im Unterschied zur „großen SAS'-Form“ folgendermaßen: „*Hier deckt die Handlung die Situation beziehungsweise ein Stück oder einen Aspekt davon auf, was wiederum eine neue Handlung auslöst.*“<sup>360</sup> Im Vergleich zur „großen Form“ ist das sensomotorische Schema bei der „kleinen Form“ lediglich umgekehrt. Im klassischen Kino der Aktionsbilder durchläuft die Handlung konsequent verschiedene Zustände und unterliegt dabei der Dynamik einer angestrebten Lösung. Als Beispiel soll der Westernfilm dienen, dessen

---

<sup>356</sup> Deleuze, Gilles. *Das Bewegungs-Bild. Kino 1*. A. a. O. S. 103.

<sup>357</sup> Deleuze, Gilles. *Das Bewegungs-Bild. Kino 1*. A. a. O. S. 103.

<sup>358</sup> Siehe Deleuze, Gilles. *Das Bewegungs-Bild. Kino 1*. A. a. O. S. 194f.

<sup>359</sup> Siehe Deleuze, Gilles. *Das Bewegungs-Bild. Kino 1*. A. a. O. S. 194.

<sup>360</sup> Deleuze, Gilles. *Das Bewegungs-Bild. Kino 1*. A. a. O. S. 217.



Handlungsaufbau durch die Störung einer bestimmten Ausgangssituation, einem Kampf zwecks Beseitigung dieser Störung und der Etablierung eines neuen stabilen Zustands geprägt ist. Folglich erfüllt dieses populäre Genre des klassischen Films die Bedingungen des SAS'-Schemas.

Neben der Dominanz des Aktionsbildes, welches die Gründe und die Beschaffenheit der Aktionen des Protagonisten sichtbar macht, zeichnet sich der klassische Film durch zahlreiche weitere typische Merkmale aus, die hier Erwähnung finden müssen. Dies erfolgt in der Hauptsache mit einem Bezug auf die Forschungsergebnisse des Filmwissenschaftlers David Bordwell, der sich in detaillierter Weise mit der Entwicklung filmischer Stilarten und Erzähltheorien auseinandersetzt und die dem *classical narrative film* zugrunde liegenden narrativen Strukturen in prägnanter Weise beschreibt.<sup>361</sup> Dabei bezeichnet der von David Bordwell, Janet Staiger und Kristin Thompson eingeführte Begriff *classical narrative film* im Wesentlichen einen im Zeitraum zwischen 1917 und 1960 ausgearbeiteten, für Hollywood charakteristischen und verbindlichen Spielfilmstil. Aufgrund der wirtschaftlich dominanten Position der US-amerikanischen Filmindustrie übte dieser Stil nachhaltigen Einfluss auf die Filmproduktion in anderen Ländern aus und prägte gleichzeitig die Wahrnehmungsweisen und Erwartungshaltungen eines weltweiten Publikums.

In ihren Untersuchungen begreifen Bordwell und Thompson auch Aspekte der Dramaturgie als Teil der filmischen Narration. Sie analysieren die untersuchten filmischen Erzählungen als „[a] clear motivation of a series of cause and effects that progress without significant digression, delays or irrelevant actions.“<sup>362</sup> Wie in anderen Medien zählen auch im Film Linearität und Kausalität zu den Basiselementen einer klassischen Erzählung. Hinzu kommt eine „Dramaturgie der geschlossenen Form“<sup>363</sup>, die sich vor allem durch eine symmetrische Handlungsstruktur auszeichnet. Der Anfang, die Mitte und das Ende der Geschichte sind im Film klar definiert. Die wesentlichen Momente des Geschehens werden episodisch präsentiert und offerieren dem Zuschauer zu jeder Zeit eine ausreichende Orientierung innerhalb des Geschehens. Zeit- und Raumdarstellungen sind dabei nach kausalem Muster organisiert und orientieren sich im Wesentlichen an den handelnden Figuren.

Die diegetische Realität der Geschichte, die psychischen Zustände der Protagonisten, in Form von Erinnerungen und Träumen, sowie etwaige Kommentare innerhalb des Filmdiskurses sind für den Zuschauer aufgrund der Filmsprache klar zu identifizieren

---

<sup>361</sup> Siehe dazu Bordwell, David; Janet Staiger und Kristin Thompson. *The Classical Hollywood Cinema: Film Style and Mode of Production to 1960*. (New York: Columbia University Press, 1985).

<sup>362</sup> Bordwell, David and Kristin Thompson. *Film art: an introduction*. (New York u. a.: McGraw-Hill, 2001). S. 431.

<sup>363</sup> Hickethier, Knut. *Film- und Fernsehanalyse*. A. a. O. S. 122.

und somit deutlich voneinander getrennt. Gleichzeitig zeichnet sich die analysierte Erzählform durch ein gewisses Maß an Selektivität aus. Zum einen bedeutet dies, dass der Film dem Zuschauer nur Informationen liefert, die in einem unmittelbaren Bezug zur erzählten Geschichte stehen. Zum anderen sind diese Informationen hinsichtlich ihrer Bedeutsamkeit unterschiedlich gestaffelt und werden dementsprechend eindringlich übermittelt.

Die Sicht auf die innerfilmische Welt ist in der Regel moralisch und ideologisch geprägt. Dies wird dem Zuschauer jedoch nicht bewusst, denn der Film soll nicht als erzählendes Medium offenbart werden. Stattdessen wird alles darangesetzt, dies zu verbergen. Beim Zuschauer soll der Eindruck entstehen, die Geschichte würde sich von selbst erzählen bzw. sich vor seinen Augen abspielen. Knut Hickethier erklärt den Vorgang folgendermaßen:

*„Der filmische Blick zielt [...] darauf, seine eigene Materialität zu verschweigen, um auf diese Weise die Synthese mit dem Zuschauerblick möglichst umstandslos zu erreichen und die Illusion der Teilhabe an einer anderen Wirklichkeit zu erzeugen.“<sup>364</sup>*

Hinsichtlich seiner Aufnahmen- und Darstellungsweisen verfolgt der *classical narrative film* das Grundprinzip der Transparenz. Gemäß diesem wird der Film als durchsichtige Materie verstanden, durch die der Betrachter glaubt, unmittelbar in eine andere Welt zu schauen.<sup>365</sup> Mittels diverser, im Laufe der Jahre ausgefeilter Techniken und Verfahren in den Bereichen *Mise en Scène* und *Montage* wird die Aufmerksamkeit des Zuschauers bestmöglich von der Materialität des Films abgelenkt und der künstliche Charakter des Mediums kaschiert. Dass es sich bei einem Film um eine Bewegung handelt, die durch das Aneinanderreihen von Bildern erzeugt wird, soll dem Zuschauer tunlichst nicht bewusst werden. Das beabsichtigte Ziel hierbei ist eine gesteigerte Wirklichkeitsillusion des gezeigten Geschehens. Alle Bemühungen sind darauf ausgerichtet, „[...] den Fluss der Bilder möglichst so zu gestalten, dass der Zuschauer ihn als lebensechte Dynamik empfindet und den Eindruck von miterlebter Realität gewinnt“<sup>366</sup>.

Der „transparente“ Film integriert den Rezipienten gewissermaßen als stillen Betrachter ins innerfilmische Geschehen und gewährleistet somit sein emotionales Partizipieren und die Identifikation mit den Protagonisten. Der Zuschauer soll das Gezeigte als so natürlich und realistisch wie möglich empfinden. Dies impliziert jedoch keineswegs, dass diese Art von „Filmrealismus“ sich um ein unverfälschtes

---

<sup>364</sup> Hickethier, Knut. *Film- und Fernsehanalyse*. A. a. O. S. 90.

<sup>365</sup> Siehe Hickethier, Knut. *Film- und Fernsehanalyse*. A. a. O. S. 149.

<sup>366</sup> Hickethier, Knut. *Film- und Fernsehanalyse*. A. a. O. S. 156.

Abbildern von Realität bemüht, d. h. die unverfälschte Übereinstimmung des filmischen Inhalts mit der außerfilmischen Realität. Stattdessen ist das Gegenteil der Fall: Die diegetische Welt weist nicht über sich hinaus und extradiegetische Fingerzeige werden für gewöhnlich ausgespart.

Im Lauf der Filmgeschichte etablierte sich das beschriebene Paradigma erzählerischer Linearität und Kausalität in Kombination mit filmischer Transparenz als Standard für den klassischen Film, für den zudem die Übereinstimmung der Darstellung mit dem Dargestellten charakteristisch ist. Der Signifikant und das Signifikat stehen hier in einer eindeutigen und konventionellen Verweisbeziehung zueinander. Die Mise en Scène und die Montage des klassischen Films sind darauf ausgerichtet, das Figürliche der visuellen Darstellung und den Sinn des Dargestellten als Einheit erscheinen zu lassen. Dem Zuschauer wird dabei die Position eines privilegierten und zentral platzierten Betrachters zgedacht, dem im Rahmen einer logisch konstruierten, kohärenten Geschichte der Blick auf eine in sich geschlossene Welt eröffnet wird.

Das erzählerische Gerüst des klassischen Films ist im Wesentlichen objektiv gestaltet. Das bedeutet, dass die das Erzählkonzept festlegende Kamera(-Perspektive) auktoriale Züge trägt. Ihr Erzählstandpunkt (*point of view*) ist der eines Außenstehenden, der nicht in die Handlung eingebunden ist, über eine gewisse Distanz zum Erzählten verfügt und einen Überblick über das gesamte Geschehen genießt. Gleichzeitig steht ihr auch der Blick in das Innere einer Figur offen, der Aufschluss über ihre Gedanken, Gefühle und Träume gibt. Zur Konstruktion einer Innenperspektive werden je nach Situation bestimmte filmische Mittel eingesetzt, wie beispielsweise eine Stimme aus dem Off.<sup>367</sup> Bisweilen sind in klassischen Filmen aber auch kurzzeitige Übergänge von einer neutralen Außensicht hin zu einer subjektiven Sicht aus dem Blickwinkel einer der agierenden Filmfiguren auszumachen. Dabei wird allerdings konsequent darauf geachtet, dass der Rezipient die Orientierung im filmischen Geschehen nicht verliert. Der durch die jeweiligen Einstellungsgrößen determinierte Abstand zum innerfilmischen Geschehen ist im klassischen Film in der Regel so gewählt, dass eine affektive Teilnahme vonseiten der Zuschauer gewährleistet ist.<sup>368</sup> Dabei wird darauf geachtet, dass der Blickwinkel der Charakteristik des normalen menschlichen Blickes entspricht. So hat sich beispielsweise die *„Perspektive aus Augenhöhe als Standard-Blickpunkt für menschliche Kommunikation zwischen Personen, die sich frei im Raum bewegen“*<sup>369</sup>, etabliert.

---

<sup>367</sup> Siehe Hickethier, Knut. *Film- und Fernsehanalyse*. A. a. O. S. 130.

<sup>368</sup> Siehe Koebner, Thomas. „Perspektive.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). *Reclams Sachlexikon des Films*. (Stuttgart: P. Reclam jun., 2002). S. 444.

<sup>369</sup> Koebner, Thomas. „Perspektive.“ A. a. O. S. 445.

### 3.1.2 Vergleich des alten und neuen Hollywood-Stils – Entwicklung vom handlungsorientierten zum beobachtenden Film

Beispielhaft für die filmische Sprache des klassischen Films und thematisch an das hier untersuchte Genre angelehnt, wird im Folgenden eine Fahrtszene aus dem Film *Breakfast at Tiffany's* (1961) von Blake Edwards beschrieben. In ihr spiegelt sich der für das „alte“ Hollywood-Kino so typische Stil wider. Anschließend sollen die Beschreibungen *New-Hollywood*-typischer Fahrtszenen aufzeigen, wie sich die Krise des Aktionsbildes filmsprachlich überhaupt ausdrückt.

Die Szene, die ein Teil der Endsequenz von *Breakfast at Tiffany's* (1961) ist, zeigt die Protagonisten Holly Golightly und Paul Varjak während einer Autofahrt durch das verregnete New York. Paul holt Holly mit dem Taxi ab, um sie zum Flughafen *Idlewild* zu bringen, von wo aus sie nach Brasilien zu ihrem Verlobten fliegen möchte. Auf der Fahrt liest Paul ihr jedoch einen Brief des Südamerikaners vor, in dem dieser die geplante Heirat aus karrierebezogenen Gründen absagt. Holly ist enttäuscht, will den Flug aber trotzdem antreten und in Brasilien ein neues Leben beginnen. Paul, der ihr seine Liebe gesteht, versucht sie von dem Vorhaben abzubringen, was einen Disput auslöst, der letztendlich jedoch in ein Happy End mündet.

Das Taxi erfüllt in dieser Szene lediglich die Funktion eines Handlungsortes. Der Aspekt der Fahrt rückt hier zugunsten der Handlung bzw. des Gesprächs, das Holly und Paul führen, in den Hintergrund. In Kombination mit der ernsthaften Thematik des Dialogs sorgen Hollys für den Ort und die Situation unübliche Aktionen<sup>370</sup> für einen komödiantischen Nebeneffekt. Der Fokus des Interesses ist ausschließlich auf die agierenden Figuren gerichtet. Und auch wenn Hollys Aktionen ungewöhnlich sind, so handelt es sich aus filmsprachlicher Sicht doch um eine für den klassischen Film typische Darstellung einer Autofahrt.

Im Laufe der ersten 50 Jahre der Filmgeschichte kristallisierte sich eine Form für die Verfilmung von Fahrten heraus, die einen normenhaften Charakter annehmen sollte. Der Bewegungsaspekt des Fahrzeugs spielt dabei ausschließlich hinsichtlich der Kreation einer Realitätsillusion eine Rolle. Bei derartigen, meist im Studio entstandenen Fahrtszenen wurde Bewegung nicht gefilmt, sondern stattdessen mithilfe diverser filmsprachlicher Mittel simuliert, nachdem die Fahrt durch eine einen Überblick verschaffende Einstellung in einen Kontext eingebettet war.

Bei *Breakfast at Tiffany's* (1961) löst Edwards diese Aufgabe allerdings nicht ganz klassisch mit einer Überblick liefernden Totale, sondern mit dem Einsatz eines

---

<sup>370</sup> Sie schminkt und zieht sich um.

Aktionsbildes in Form einer halbnahen Einstellung, die sichtbar macht, wie Holly Golightly das Haus verlässt, um in das Taxi zu steigen, vor dem Paul sie bereits erwartet. Dann folgt ein Schnitt auf die Handlung im Auto, die ebenfalls, und diesmal typischerweise, in einer halbnahen Einstellung gezeigt wird. Den Großteil der Zeit betrachtet der Zuschauer die Figuren aus einer frontalen, auf ihrer Augenhöhe angesiedelten Perspektive. Zunächst ist der rechts im Bild befindliche Taxifahrer noch zu sehen. Nach einem Schnitt konzentriert sich die Kamera jedoch ausschließlich auf das Paar auf der Rückbank. Bisweilen wechselt die Perspektive von einer frontalen zu einer seitlichen. Im Hintergrund erkennt man durch das Rück- oder ein Seitenfenster sich stetig wechselnde innerstädtische Straßenansichten. Die Kamera selbst ist statisch. Lediglich die Lenkradbewegungen des Taxifahrers sowie das in den hinteren Fenstern gezeigte Straßenleben sorgen dafür, dass der Eindruck einer Bewegung des Taxis entsteht. Aufgrund der verbesserten technischen Möglichkeiten, die Regisseur Blake Edwards im Entstehungsjahr des Films zur Verfügung standen, ist die Bewegungssillusion hier überzeugender als in vielen früheren Filmen. Vergleicht man derartige, klassisch inszenierte Fahrtszenen mit solchen, die aus tatsächlich in Bewegung befindenden Fahrzeugen heraus gefilmt wurden, so fällt ihre „aktionale“ Gewichtung sofort ins Auge. Die *Mise en Scène* verfolgt in erstgenannten Fällen vorrangig das Ziel, die Handlung so realitätsnah wie möglich zu illustrieren.

In den Filmen des „neuen“ Hollywood dagegen sind die gezeigten Bilder mehr als möglichst real erscheinende Aktionsvermittler. In ihnen spiegelt sich die von Deleuze erwähnte Krise des Aktionsbildes wider. Ausgelöst wird diese Krise im Kino der klassischen Bildformen und des Aktionsbildes unter anderem durch das Aufkommen des so genannten „mental Bildes“, das auch als Relationsbild bekannt ist. Hierbei handelt es sich um einen Bildtyp, der nicht mehr vorrangig eine bildinterne, sondern eine bildexterne Dimension aufweist, die zwar in der bisherigen Filmgeschichte nicht gänzlich absent war, nun aber zu Bewusstsein gelangt. Deleuze charakterisiert das mentale Bild als:

*„[...] ein Bild, das Gegenstände, die eine Eigenexistenz außerhalb des Denkens haben, als Gedankenobjekte behandelt, so wie ja auch die Wahrnehmungsgegenstände durchaus eine Eigenexistenz außerhalb der Wahrnehmung haben. Es ist ein Bild, das sich Relationen zum Gegenstand nimmt, symbolische Akte, intellektuelle Gefühle.“<sup>371</sup>*

Den Relationen zwischen den Bildern liegen demzufolge Deutungsakte konstitutiv zugrunde. Unterschieden wird hierbei zwischen natürlichen und abstrakten Relationen, zwischen Demarkierung und Symbolik. Hierdurch wird dem Zuschauer

---

<sup>371</sup> Deleuze, Gilles. *Das Bewegungs-Bild. Kino 1*. A. a. O. S. 266.

eine bisher unübliche, aktivere Rolle zugewiesen, denn seine durch die Bildwirkung ausgelösten Reaktionen müssen in diesem Zusammenhang als integraler Bestandteil des Films betrachtet werden.<sup>372</sup>

Die Regisseure des *New Hollywood* stellen in ihren Werken immer wieder das Potenzial der Bilder abseits der bisherigen sensomotorischen Verkettung heraus. Das „neue“ Kino konfrontiert sein Publikum mit Situationen, die nicht unbedingt eine Fortsetzung in Form Veränderung bringender Aktionen erfahren müssen. Die Situation trägt ihren Wert häufig in sich selbst.

Fahrtszenen in *New-Hollywood-Roadmovies* unterscheiden sich von ihren klassischen Vorgängern, bei denen sich die Aktionen des Helden, getreu dem SAS'-Schema, stets als effektive Reaktionen auf gegebene Situationen darstellen und auf ein großes Endziel zulaufen. Im Roadmovie rückt das Reiz-Reaktions-Schema und somit das zielgerichtete Handeln der Protagonisten in den Hintergrund. In den Vordergrund treten stattdessen optische und akustische Situationen bzw. Einzelereignisse, die es zu erforschen gilt und aus deren Zusammenstellung und Darstellung sich jeweilige Zusammenhänge und Verbindungen ergeben, sowohl auf filminterner als auch -externer Ebene.

Gleichzeitig erfahren die narrativen Zusammenhänge eine Schwächung. So erscheint beispielsweise die Kontinuität der Ereignisse, die glatte „*Übergänge zwischen den Raumabschnitten*“<sup>373</sup> gewährleistet, zerrissen. Das Roadmovie kreiert die erwähnten optischen und akustischen Situationen beispielsweise in Form von Wahrnehmungsbildern mit mentalem Charakter, die nicht zwingend in ein SAS'-Schema eingebunden sind, was soviel bedeutet, dass die Wahrnehmung nicht unmittelbar zu einer Handlung führt.

Zusätzlich soll angemerkt werden, dass in den untersuchten Genrevertretern, sowohl aus der Zeit des *New Hollywood* als auch später, keineswegs eine allumfassende Auflösung klassischer Formen und Strukturen vorliegt. Vielmehr handelt es sich um eine innovative Mischung klassischer und moderner Darstellungsweisen, wobei sich deutliche Akzente herauskristallisieren, die das Genre von klassischen Filmvertretern distinguieren und als modern ausweisen. Ein solcher Akzent liegt beispielsweise in Form von aus dem Fahrzeug heraus aufgezeichneten Wahrnehmungsbildern vor. Der Zuschauer betrachtet das Geschehen aus der Sicht des Fahrers oder Beifahrers, bisweilen sogar aus dem Blickwinkel, den das Fahrzeug selbst einnehmen würde, vorausgesetzt es wäre in der Lage, sehen zu können.

---

<sup>372</sup> Siehe Deleuze, Gilles. *Das Bewegungs-Bild. Kino 1*. A. a. O. S. 270.

<sup>373</sup> Deleuze, Gilles. *Das Bewegungs-Bild. Kino 1*. A. a. O. S. 277.

Letzteres findet sich beispielsweise in der Anfangssequenz von Steven Spielbergs Spielfilm *Duel* aus dem Jahr 1971. Der Film beginnt mit einem schwarzen Bild, während die Tonspur Schritte und kurz darauf das Anlassen eines Motors übermittelt. Dann sieht der Zuschauer aus der Perspektive des bewegten Fahrzeugs, wie es rückwärts aus der Dunkelheit der Garage eines Vorstadthauses auf eine Straße heraussetzt. Kurz darauf fährt es durch die Straßen einer Stadt und fädelt sich später auf einem Highway ein. Die Kamera ist etwa auf Höhe der Scheinwerfer angebracht. Deswegen entsteht der Eindruck, das Geschehen aus der „Sicht“ des Fahrzeugs und nicht des Fahrers zu betrachten. Die Perspektive ist folglich begrenzt. Aus dem Off hört man Fahrzeug- und Verkehrsgeräusche, wenig später kommt das Programm eines Radiosenders hinzu. Spielberg konfrontiert den Zuschauer mit einer unüblich langen, wenn auch montierten Fahrtpassage, die in ihrer Eigenschaft als Wahrnehmungsbild im Verständnis des klassischen Filmes eigentlich einen Überblick über das Geschehen liefern und eine Aktion einleiten soll. Stattdessen bleibt der Zuschauer orientierungslos, denn die Sequenz verfügt hinsichtlich ihrer Einleitungsfunktion in das Geschehen nur über ein geringes Potenzial. Er erhält kaum Informationen über den Fahrer, das Fahrzeug selbst oder den Ort des Geschehens. In der dargestellten optischen und akustischen Situation versucht er eigenständig Hinweise darauf zu finden. Die mentale Dimension der beschriebenen Einstellung ist somit offensichtlich. Auf der Ebene des Kamerablicks liegt eine „subjektive“ Erzählhaltung vor, vorausgesetzt, einem Fahrzeug wird die Position einer ins Geschehen involvierten Figur zugebilligt. Tatsächlich liegt in den meisten Roadmovies eine Kombination aus subjektiven und objektiven Erzählhaltungen vor, so auch bei *Duel* (1971), wo die Perspektive der Anfangssequenz keine Wiederholung findet. Im Folgenden begleitet der Zuschauer den Protagonisten David Mann entweder aus dessen Sicht, aus der eines Beifahrers oder aus der klassischen, objektiven Zentralperspektive.

Im Allgemeinen lässt sich in Roadmovies ein auffallend häufiger Einsatz subjektiver Kameras beobachten. Insbesondere gilt dies für Fahrtszenen, in denen die Außenwelt aus der Perspektive der Protagonisten gezeigt wird. Dabei sind derartige subjektive Wahrnehmungsbilder häufig aus der für das Aktionskino typischen sensomotorischen Struktur ausgelöst. Es handelt sich hierbei um Wahrnehmungen, die keine unmittelbaren Reaktionen seitens des Protagonisten auslösen. Deleuze schreibt hierzu:

*„[...] die Figur wird selbst gewissermaßen zum Zuschauer. Sie bewegt sich vergebens, [...] insofern die Situation, in der sie sich befindet, in jeder Hinsicht ihre motorischen Fähigkeiten übersteigt und sie dasjenige sehen und verstehen*

*läßt, was nicht mehr von einer Antwort oder Handlung abhängt. Kaum zur Reaktion fähig, registriert sie nur noch. Kaum zum Eingriff in eine Handlung fähig, ist sie einer Vision ausgeliefert, wird von ihr verfolgt oder verfolgt sie selbst.“<sup>374</sup>*

Der Protagonist erlebt eine Verwandlung in einen mehr oder weniger passiven Beobachter seiner Umwelt, dessen gewohnte Verhaltensweisen außer Kraft gesetzt sind.<sup>375</sup> Stattdessen lässt er sich treiben, erweist sich in seinem Handeln als unentschlossen und verhalten. Oftmals reagiert er auch mit Gleichgültigkeit auf die ihm zustoßenden Geschehnisse. Seine Beobachtungen führen nicht mehr automatisch zu Handlungen, sondern werden vielmehr zum Reflexionsgegenstand – auch beim Zuschauer.

Als Beispiele können an dieser Stelle die Roadmovies *Easy Rider* (1969) und *Badlands* (1973) genannt werden. Sie stellen ihre Protagonisten nicht mehr als in die Welt gemäß ihren Vorstellungen eingreifende Subjekte dar. Stattdessen kann eine stetige Entwicklung vom ehemals handelnden hin zum resignierten und beobachteten Subjekt konstatiert werden. Gleichzeitig liegt eine Verschmelzung der Beobachtungen der Protagonisten mit denen des Films vor. Ihre nicht verbalisierten Reflexionen werden dadurch zu Reflexionen des Films.

Indem der moderne Film sich versetzt in „eine Position reinen Schauens, in welcher das Unerträgliche und Unfassbare der neuen Situation ausgestellt wird“<sup>376</sup>, nimmt er eine bislang unübliche Haltung zur Realität ein. Er ist nicht mehr als objektiver, omnipräsenter und diegetischer Blick zu begreifen. Dem geht ein Realitätsverständnis voraus, das der französische Filmkritiker André Bazin als Grundlage des italienischen Neorealismus begreift und als eine „gewisse Globalität der Wirklichkeit“<sup>377</sup> beschreibt. Dies impliziert, dass es sich bei der Realität nicht nur um eine physische, sondern auch eine mentale Realität handelt. Die Wahrnehmung der Welt ist im Film auch immer die des Protagonisten. Folglich ist er mit der Wirklichkeit nicht mehr nur konfrontiert, sondern sie ist gleichzeitig seine eigene Schöpfung. Objektiver und subjektiver Blick fallen somit untrennbar zusammen.<sup>378</sup>

Der moderne Film begreift sich nicht mehr als Präsentator einer bereits dechiffrierten Realität, sondern konfrontiert den Zuschauer mit Bildern, denen eine Wahrnehmung zugrunde liegt, die durch akustische und optische Momente vermittelt wird. Die filmischen Räume sind so konzipiert, dass ihre Realität und Wirkung erst durch den

---

<sup>374</sup> Deleuze, Gilles. *Das Zeit-Bild. Kino 2*. A. a. O. S. 13.

<sup>375</sup> Siehe Ott, Michaela. *Gilles Deleuze zur Einführung*. A. a. O. S. 134.

<sup>376</sup> Ott, Michaela. *Gilles Deleuze zur Einführung*. A. a. O. S. 135.

<sup>377</sup> Bazin, André. *Was ist Film?* (Berlin: Alexander Verlag, 2002). S. 395.

<sup>378</sup> Siehe Bazin, André. *Was ist Film?* A. a. O. S. 397.



Zuschauer erschlossen werden müssen. Der Film eröffnet optische und akustische Räume, die dem Zuschauer durch die Perspektive des Protagonisten vermittelt werden und die von ihm selbst erforscht werden wollen.

Unter anderem machen Roadmovies die Bewegung ihrer Figuren für den Zuschauer sinnlich-visuell wahrnehmbar. Als Beispiel hierfür können die anfänglichen Fahrtszenen aus dem Film *Easy Rider* (1969) genannt werden, welche die Protagonisten durch den Südosten der USA führen. Der Zuschauer verfolgt die Fahrt aus der Perspektive der Protagonisten und aus der eines auf einem eigenen Motorrad Mitreisenden. Hinzu kommt der Einsatz einer subjektiven Handkamera<sup>379</sup>, welche die aus der Fahrtbewegung resultierenden Verzerrungen und Verwacklungen nicht zu kaschieren sucht. Mittels dieser Inszenierung vermittelt Regisseur Dennis Hopper eine unmittelbare und authentische Dynamik des gegenwärtigen Fahrerlebens. Der Zuschauer fühlt sich in seiner Position als Beobachter geradewegs in die Szene hineinversetzt. Er wird „*nicht mehr nur als imaginierende Instanz in das Filmgeschehen eingebunden [...], sondern [erscheint] als Alter Ego im Filmbild selbst*“<sup>380</sup>.

Die unkommentierten Bilder vorbeiziehender Landschaften und gleichzeitig nicht zielgerichteter Bewegung lösen im Zuschauer Emotionen und Reflexionen aus, die er seinerseits auf den Film projiziert. Er teilt somit die Bewegungseuphorie und die durch sie ausgelösten Freiheitsgefühle der Filmfiguren, ohne dass diese ihnen verbal Ausdruck verleihen müssten.

Als Genrekernelement des Roadmovies erfüllt die Bewegung hier einen Selbstzweck. Das lässt sich vor allem daran erkennen, dass sie hier nicht als Aktion innerhalb eines sensomotorischen Schemas zu verstehen ist. Sie ist nicht darauf ausgelegt, Veränderungen zu bewirken, sondern entpuppt sich lediglich als ein Reagieren auf eine Situation, die den Protagonisten überfordert und die durch gewohnte Verhaltensweisen nicht mehr transformierbar bzw. auflösbar ist, wie es noch im klassischen Film der Fall war. An die Stelle des aktionsbedingten Handlungshergangs tritt durch verstärkten Einsatz mentaler Bildkomponenten eine observierende und reflektierende Haltung des modernen *New-Hollywood*-Kinos, dessen Hauptintention es ist, der Gesellschaft einen Spiegel vorzuhalten.

---

<sup>379</sup> Siehe Hickethier, Knut. *Film- und Fernsehanalyse*. A. a. O. S. 131.

<sup>380</sup> Ott, Michaela. *Gilles Deleuze zur Einführung*. A. a. O. S. 134.

## 3.2 *New Hollywood* und seine Verbindung zum europäischen Autorenfilm

Hinsichtlich der stilistischen Elemente und Produktionsweise lassen sich in den Filmen des *New Hollywood* deutliche Bezüge auf den europäischen Autorenfilm erkennen. Unter der Einwirkung von Werken europäischer Regisseure wie Ingmar Bergman, Federico Fellini, François Truffaut und Jean-Luc Godard bringt Hollywoods „fünfte Regiegeneration“<sup>381</sup> Ende der 1960er Jahre frischen Wind in ein „Kino der herzlosen Mittelmäßigkeit, [...] das weniger denn je mit den tatsächlichen Erfahrungen und Sensibilitäten der Zuschauer zu tun hatte“<sup>382</sup>.

### 3.2.1 Die französische *Nouvelle Vague* als Vorbild

Bei der Loslösung vom klassischen Film eröffnete vor allem die Auseinandersetzung mit der französischen *Nouvelle Vague* den jungen US-amerikanischen Filmschaffenden eine neue, kritische Sicht auf die eigenen Traditionen. Eine Auffassung, die auch Robert P. Kolker teilt:

*„The French are responsible for recognizing the complexities of American film and, by their example, enabling some filmmakers to create work that reflects upon itself and its context. They offered the intellectual means, through their criticism, and the practical means, through their films, for some Americans to stand back from their own tradition in order to re-enter it with different points of view.“*<sup>383</sup>

In ihrer progressiven Filmauffassung folgen die Macher des *New Hollywood* immer wieder den Spuren François Truffauts und Jean-Luc Godards und damit den Hauptköpfen der *Nouvelle Vague*, welche die Kinolandschaft des europäischen Kontinents bereits ein Jahrzehnt zuvor mit ihren Thesen und Werken auf den Kopf gestellt hatten.

Wie ihre französischen Kollegen entdeckt die junge Generation nordamerikanischer Regisseure das inhärente Ausdruckspotenzial des Mediums Film und begreift, dass die *Mise en Scène* vornehmlich dem Ausdruck und nicht der bloßen Illustration einer Geschichte dient. Götz Großklaus bemerkt hierzu:

---

<sup>381</sup> Die Bezeichnung stammt von Hans Helmut Prinzler und bezieht sich auf die Generation von Hollywood-Regisseuren, die nach 1935 geboren wurde und Ende der 1960er Jahre ihre ersten Filme drehte. Zu ihr zählt Prinzler u. a. Hal Ashby, Peter Bogdanovich, Francis Ford Coppola, Peter Fonda und Dennis Hopper, Terrence Malick, George Lucas, Martin Scorsese und Steven Spielberg. Vgl. Prinzler, Hans H. „Die fünfte Generation.“ In: Prinzler, Hans Helmut und Gabriele Jatho (Hrsg.). *New Hollywood 1967–1976. Trouble in Wonderland*. (Berlin: Bertz, 2004). S. 7.

<sup>382</sup> Hans C. Blumenberg zitiert nach: Prinzler, Hans H. „Die fünfte Generation.“ A. a. O. S. 7.

<sup>383</sup> Kolker, Robert Philip. *A cinema of loneliness*. (New York u. a.: Oxford University Press, 1988). S. 18.

„Von dem Augenblick an, in dem Bilder, Töne und Geräusche nicht mehr ausschließlich im Dienste der Illustrierung der erzählten Geschichte stehen, also nicht mehr nur denotativ zur bloßen Bezeichnung von Räumen, Gegenständen etc., von Handlungskulissen der Geschichte verwandt werden, können sie konnotativ zusätzlich Bedeutungsfelder erschließen.“<sup>384</sup>

Durch das Erforschen filmspezifischer Ausdrucksmöglichkeiten und Experimentieren mit der visuellen Form des Mediums gelingt es der „fünften Regiegeneration“, neue, konnotative Bedeutungsfelder zu erschließen. Der Weg, den das Hollywood-Kino Mitte der 1960er Jahre einschlägt, führt ebenfalls weg von induktiv intendierter Fiktion und Illusionen erzeugender Transparenz hin zu dokumentarischen Ansätzen, subjektiven Sichtweisen und losgelöster Reflexion.

Der Professionalität und Hochglanzqualität des konventionellen Kinos setzen die Macher des *New Hollywood* ganz bewusst einen bedeutend geringeren technischen Produktionsaufwand, ein hohes Maß an Spontaneität und Improvisation sowie eine Betonung der Materialität des Films entgegen. Auf filmästhetischer Ebene knüpfen sie somit an die *Nouvelle Vague* an, deren Vertreter sich derselben Stilmittel bedienen. Diese Art der *Mise en Scène* löst Assoziationen mit dem Dokumentarfilm<sup>385</sup> aus und lässt fiktive Filminhalte daher realistischer und authentischer erscheinen als der konventionelle transparente Spielfilm in Hochglanzqualität.

Ähnlich wie der europäische Autorenfilm schenkt *New Hollywood* auch den scheinbar bedeutungslosen Momenten<sup>386</sup> Aufmerksamkeit. Hiermit sind in erster Linie alltägliche Gesten und nebensächliche Episoden gemeint, die im klassischen Film ausgespart werden, sofern sie keinerlei Bedeutung für bzw. Auswirkung auf die Handlung haben. Die Akzentuierung von nicht handlungsrelevanten Nebensächlichkeiten dient der Erstellung eines direkten Bezugs des Films zur außerfilmischen Zeit und zum außerfilmischen Raum.

Eben diese gegenwärtige außerfilmische Realität ist es, welche die jungen Regisseure in ihren Werken einfangen möchten. Eine Realität, die geprägt ist von gravierenden gesellschaftspolitischen und kulturellen Veränderungen, von Gewalt und Krieg<sup>387</sup> und den daraus resultierenden Gefühlen der Desorientierung und Desillusionierung. Diese existenzialistische Verzweiflung der Jugend will *New Hollywood* in seinen

---

<sup>384</sup> Großklaus, Götz. „Zu Tendenzen des Films der siebziger Jahre – in der Bundesrepublik Deutschland.“ A. a. O. S. 103.

<sup>385</sup> Verwendung von Handkameras, reale Schauplätze, alltagsorientierter Schauspielstil etc.

<sup>386</sup> Grob, Norbert und Thomas Klein. „Das wahre Leben ist anderswo ...“ In: Grob, Norbert und Thomas Klein (Hrsg.). *Road Movies*. (Mainz: Bender Verlag, 2006). S. 16.

<sup>387</sup> Die dramatische Situation der US-amerikanischen Truppen im Vietnamkrieg spitzt sich immer weiter zu und kulminiert schließlich in der Tet-Offensive im Januar 1968.

Filmbildern authentisch widerspiegeln. Norbert Grob beschreibt die Situation folgendermaßen:

*„Den suggestiven, auf Illusion und Identifikation zielenden Filmen (mit einem Timbre optimistischer Gutgläubigkeit), die – in oft parabelhaften Paradigmen – mit dem Besonderen stets das Allgemeine anvisierten, standen nun distanzierte, gegen Illusion und Identifikation gerichtete Werke entgegen.“<sup>388</sup>*

Ein solches Werk stellt das Roadmovie *Easy Rider* (1969) dar. Dennis Hopper erzählt dem Zuschauer nicht einfach die Geschichte zweier Biker, die zum Karneval nach New Orleans fahren. Er fertigt gleichzeitig auf die außerfilmische Wirklichkeit bezogene Bilder der durchquerten Räume und ihrer Bewohner an, mit denen er parasprachliche Aussagen über das Verhältnis zwischen den Bikern als Angehörige einer Gegenkultur und den Repräsentanten der dominierenden Gesellschaftsklassen trifft.

Auch wenn die Gesellschaftskritik des Films nie offen thematisiert wird, so ist sie unterschwellig doch stets präsent. Dies erreicht Hopper unter anderem, indem er den für die Handlung zunächst unbedeutend erscheinenden Geschehnissen am Straßenrand besondere Aufmerksamkeit schenkt, wie zum Beispiel folgender Szene, in der die Biker auf der Farm einer mexikanischen Familie in Arizona Rast machen. Durch eine scheinbar bedeutungslose Kleinigkeiten festhaltenden Kamera erhält der Rezipient eher beiläufig einen detaillierten und authentischen Einblick in die trostlose Lebenssituation dieser kinderreichen Farmer-Familie, die trotz ihrer offensichtlichen Armut doch bereit ist, ihr Essen mit Fremden zu teilen. Die Essensszene ist im Stil eines Dokumentarfilms inszeniert und weist kaum Dialog auf. Es ist allein die detailreiche Mise en Scène, durch die Hopper hier Informationen vermittelt. Bilder wie diese dienen der sozialen Bestandsaufnahme und funktionieren vor allem im Kontrast mit anderen Einstellungen. In diesem Fall kontrastieren sie den offen feindseligen Empfang, der den Reisenden später in einem Schnellrestaurant in den Südstaaten bereitet wird. Aufgrund ihrer Andersartigkeit hinsichtlich Erscheinungsbild und Verhalten stoßen die Biker in diesem Teil des Landes zunehmend auf Ablehnung und Feindseligkeit. Und auch die anfänglichen Freiheitsgefühle sind nicht von langer Dauer: Je weiter die Männer nach Osten<sup>389</sup> kommen, desto spärlicher werden die Naturräume und desto häufiger treffen sie auf Spuren der Zivilisation in Form von verschmutzter Natur, heruntergekommenen Farmen, trostlosen Kleinstädten, „in denen die Reklame auf den Dächern doppelt so

---

<sup>388</sup> Grob, Norbert. „New Hollywood.“ A. a. O. S. 419.

<sup>389</sup> Die Fahrt der beiden Protagonisten verläuft von Los Angeles nach New Orleans, also von Westen nach Osten und somit in entgegengesetzter Richtung zu der, welche die Helden üblicherweise im Western einzuschlagen pflegen.

*hoch ist wie die Häuser darunter*<sup>390</sup>. Die Freiheits-Euphorie weicht zunehmend Gefühlen der Desorientierung und Desillusionierung. Regisseur Dennis Hopper lässt die Szenerie im Laufe der Fahrt immer düsterer und beklemmender erscheinen und stellt seinen Film bewusst in Opposition zum klassischen Hollywood-Western, in dem die unberührte Natur des Wilden Westens die erhabene Kulisse für übermenschliche Taten bildet. *Easy Rider* (1969) hingegen konfrontiert den Zuschauer nicht allein mit einem vom Alltag inspirierten Handlungsstoff, sondern ebenfalls mit einer betont „unreinen“ Filmsprache<sup>391</sup>. Mittels aus der Hand gefilmten, verwackelten Einstellungen und einer höchst eigenwilligen Form der Montage<sup>392</sup> missachtet Hopper bewusst und konsequent das oberste Gebot des klassischen Films, das Prinzip der Transparenz. Hinsichtlich seiner Kameraästhetik, Montage und der aus beiden Komponenten resultierenden Erzählhaltung erweist sich *Easy Rider* (1969) als wegweisend für nachfolgende Produktionen und für die das Genre Roadmovie konstituierenden Werke der Zeit.

### 3.2.2 Europäische Spuren in der Filmsprache des Roadmovies

Trotz seiner engen Verbindung zu *New Hollywood* darf das Roadmovie hinsichtlich seiner Herkunft keineswegs als originär US-amerikanisch gedeutet werden. Entgegen dieser allgemein verbreiteten Ansicht lassen sich im Roadmovie nämlich zahlreiche, eindeutig europäisch geprägte Spuren ausmachen – und dies sowohl auf formeller als auch auf inhaltlicher Ebene. Norbert Grob unterstützt diese These, wenn er schreibt:

*„Im Grunde bilden Road Movies ein Patchwork-Genre, das Einflüsse aus den unterschiedlichsten Formen, Gattungen, Mustern und Stilen aufsaugt und in den einzelnen Filmen neu formt.“*<sup>393</sup>

Inwiefern das Genre in seiner Herkunft von europäischen Strömungen geprägt ist, wird unter anderem in seiner Filmsprache deutlich. Denn die für das Genre charakteristischen Verstöße gegen ehemals klassische Strukturen und der Bruch mit Konventionen erfolgen mit Mitteln, welche europäische Autorenfilmer konzipiert hatten. Dies geschah zu einer Zeit, als avantgardistische Tendenzen im Hollywood-Kino höchst selten und nur in den Werken von Ausnahmeregisseren wie Alfred Hitchcock, Howard Hawks und John Ford spürbar waren. Paradoxerweise wurden diese Filmemacher jedoch erst von der europäischen Kritik gebührend gewürdigt. Vor allem die Autorenfilmer der *Nouvelle Vague* bezogen sich immer wieder auf Alfred

---

<sup>390</sup> Wim Wenders zitiert nach: Grob, Norbert. „New Hollywood.“ A. a. O. S. 420.

<sup>391</sup> Siehe Grob, Norbert und Thomas Klein. „Das wahre Leben ist anderswo ...“ A. a. O. S. 14.

<sup>392</sup> In der letzten Szene, in der die beiden Biker von Rednecks erschossen werden, findet beispielsweise eine Vorwegnahme der Handlung durch kurze Zwischenschnitte statt.

<sup>393</sup> Grob, Norbert und Thomas Klein. „Das wahre Leben ist anderswo ...“ A. a. O. S. 9.

Hitchcock, dessen Werke aufgrund ihrer individuellen Stilistik und starken Visualität Vorbildcharakter für die jungen Franzosen hatten.

Ein detailliertes Eingehen auf alle progressiven Stilmittel ist im Rahmen dieser Arbeit nicht möglich. Deshalb findet an dieser Stelle hauptsächlich *Easy Rider* (1969) als filmisches Beispiel Erwähnung, weil es zum einen als Paradeexempel des *New-Hollywood*-Stils gilt und zum anderen für das Genre Roadmovie.

Als konkrete Indizien für eine verstärkt von der *Nouvelle Vague* inspirierten Filmsprache im Film *Easy Rider* (1969) lassen sich die Betonung der filmischen Materialität durch eine eigenwillige Art der Kameraführung, eine deutlich wahrnehmbare Bild-Montage sowie das Drehen an Originalschauplätzen nennen. Dies sind alles Elemente, die unmittelbare Assoziationen mit Jean-Luc Godards *Nouvelle-Vague*-Klassiker *À bout de souffle* (1960) auslösen.

Bei einem Vergleich von *À bout de souffle* (1960) mit dem knapp zehn Jahre später gedrehten Roadmovie erweisen sich die Gestaltungsmittel „*borrowed from the European New Wave movements*“<sup>394</sup> als die Folgenden:

„[...] *location shooting, improvisational acting, and self-conscious experimentation with swish pans, repeated actions, zooms, jump cuts, over-amplified sounds, colour filters, extreme deep focus, intimate close-ups, freeze frames, hand-held camera, split screen, jazz scoring and sound-image mismatches*“<sup>395</sup>

Wie *À bout de souffle* (1960) und weitere Hauptvertreter der *Nouvelle Vague* besticht auch *Easy Rider* (1969) durch einen improvisierten Inszenierungsstil, der konträr zur Tradition des realitätsillusionistisch geprägten Hollywood-Kinos steht.

Das Drehen mit mobilen Kameras an realen Schauplätzen sorgt hier nicht nur für Authentizität und eine „*neue Sensibilität* [...] *ein besonderes Empfinden für Milieu, Dekoration oder Landschaft und die durch sie ausgelösten Assoziationen*“<sup>396</sup>, sondern auch für eine Dynamik des Bewegungsflusses, die für das gesamte Genre bedeutsam ist. Diese Sichtweise präsentiert die Welt als sich im Fluss befindlich und konfrontiert den Zuschauer mit einer authentischen, fragmentarischen Erfahrung von Zeit und Raum. Dabei ist er aufgefordert, das Bild in seiner Mehrdeutigkeit aktiv zu erforschen und mental zu konstituieren. Der moderne Film verfolgt somit die Intention, sich als ein Ort der Reflexion zu präsentieren, an dem der Zuschauer die außerfilmische Realität mittels der dargestellten, unkommentierten Beobachtungen selbst erschließen und interpretieren soll.

---

<sup>394</sup> Jenkins, Henry. „Historical Poetics.“ In: Hollows, Joanne und Mark Jancovich (Hrsg.). *Approaches to popular film*. (Manchester: Manchester University Press, 1995). S. 115.

<sup>395</sup> Jenkins, Henry. „Historical Poetics.“ A. a. O. S. 115.

<sup>396</sup> Gregor, Ulrich. *Geschichte des Films ab 1960*. Band IV. (Reinbek: Rowohlt, 1983). S. 544.

Neben der Abschwächung kausaler Zusammenhänge bildet die Pluralisierung von Erzählperspektiven eine Parallele des neuen Hollywood-Kinos zum europäischen Artfilm. Die multiperspektivische Sicht auf das Geschehen wird erzeugt durch die kunstvolle Vermischung auktorialer und subjektiver Erzählhaltungen. Dies ist sowohl in *Easy Rider* (1969) als auch im Roadmovie *Badlands* (1973) der Fall, in dem der Handlungsrahmen auktoriale Züge trägt, während verschiedene Ereignisse auf der Fahrt aus der Sicht des Mädchens Holly gezeigt werden.

Derartige subjektive Erzählhaltungen sind ebenfalls typisch für das europäische Autorenkino und gehen auf Inszenierungsstrategien des italienischen Neorealismus und der *Nouvelle Vague* zurück. Eine wesentliche Rolle spielt dabei die freibewegliche Handkamera. Sie stößt den Filmemachern in der damaligen Zeit nicht nur die Tür zu realen Schauplätzen außerhalb der Studiokulissen auf, sondern eröffnet ihnen ebenfalls ästhetische Möglichkeiten, die sich besonders in Form von neuen Perspektiven auf das innerfilmische, aber auch das außerfilmische Geschehen bemerkbar machen. Es findet ein Einbruch eines uninszenierten Alltags in die Geschichte des Spielfilms statt, welcher der fiktionalen Handlung eine bisher nur aus dem Dokumentarfilm geläufige Form von Authentizität und Realitätsbezug verleiht.<sup>397</sup> Als prägnantestes Beispiel für den Einsatz dieses flexiblen Kamerastils kann zweifelsohne *À bout de souffle* (1960) genannt werden. Die durch die Verwendung von Handkameras ermöglichten Freiräume der Improvisation und Spontaneität während der Dreharbeiten sind hier für den Rezipienten deutlich wahrnehmbar und vermitteln ihm den Eindruck äußerster Wahrhaftigkeit der Figuren und ihrer Umwelt. Godard versagt dem Zuschauer hier zwar den objektiven, allumfassenden Überblick über das Geschehen, verringert durch den Einsatz einer verstärkt subjektiven Kamera aber auch gleichzeitig seinen Abstand zu den Figuren und dem Milieu, in dem sie sich bewegen. Dicht an der Seite der Protagonisten Michel und Patricia streunt der Zuschauer durch die Straßen von Paris und beobachtet das Treiben der Großstadt aus ihrer Sicht. Dabei achtet der Regisseur stets darauf, dass der Abstand zwischen Zuschauer und Protagonisten sich nicht hin zu einer identifikatorischen Nähe wandelt. Selbstreflexive Momente wie zum Beispiel verwackelte, unsaubere Bilder, rasante Kameraschwenks sowie eine bisweilen asynchrone und diskontinuierliche Montage führen dem Zuschauer die materielle Ebene des Films immer wieder vor Augen.

Auch das Roadmovie *Easy Rider* (1969) offenbart dem Zuschauer seine filmische Materialität, indem es die eigenen Mittel, zum Beispiel in Form verwackelter

---

<sup>397</sup> Siehe Müller, Robert. „Kamera. 2) Ästhetik.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). *Reclams Sachlexikon des Films*. (Stuttgart: P. Reclam jun., 2002). S. 285.

Einstellungen, deutlich wahrnehmbar präsentiert. Als prominenter Exponent des *New Hollywood* verdeutlicht *Easy Rider* (1969) hiermit drastisch den vollzogenen Bruch mit dem Illusionscharakter des klassischen Kinos und manifestiert gleichzeitig sein eigenes Verständnis von Realismus. Ging es im klassischen Film hauptsächlich darum, gemäß dem Grundprinzip der Transparenz die Illusion einer Realität zu kreieren, so will das „neue“ Hollywood diese für den Rezipienten erfahrbar machen. Demzufolge nimmt besonders das Roadmovie als „Liebling“ des *New Hollywood* Abstand von der Tradition, Bewegung illusorisch darzustellen.

Wie sehr das Kino des *New Hollywood* sich an dem der neuen europäischen Wellen orientiert, spiegelt ebenfalls die Entstehungsgeschichte des Films *Bonnie and Clyde* (1967) von Arthur Penn wider. Zusammen mit dem im gleichen Jahr erschienenen Werk *The Graduate* von Mike Nichols bildet das Werk die Keimzelle des „neuen“ Hollywood. Inspiriert vom europäischen Autorenkino verfolgen die Autoren des Skripts David Newman und Robert Benton höchst unübliche Ziele bei der Entwicklung des Plots und seiner Charaktere. Benton erinnert sich:

*„I think what attracted us, what we tried to bring to the screenplay, was that Bonnie and Clyde were not conventional villains and not conventional heroes, they were some mixture, but we were determined to see them with some sympathy.“<sup>398</sup>*

Dies impliziert, dass es sich bei den Protagonisten – wie bei denen von *À bout de souffle* (1960) – keineswegs um stereotype, unrealistische (Über-)Menschen mit Heldencharakter, sondern um normale Durchschnittsmenschen mit Stärken und Schwächen<sup>399</sup> handelt, deren Raubzug durch die Banken des Landes eher einer Identitäts- und Sinnsuche gleicht als einer Überzeugungstat.

Ihr Drehbuch filmisch umgesetzt wünschten sich Newman und Benton von einem der Hauptvertreter der *Nouvelle Vague*, entweder François Truffaut oder Jean-Luc Godard<sup>400</sup>. Sie erhofften sich, somit einen Regisseur für ihr Projekt gewinnen zu können, der eine zentralere und einflussreichere Rolle spielen würde, als dies zum damaligen Zeitpunkt in der traditionellen Filmproduktion üblich war. Doch beide Franzosen lehnten das Projekt ab und so war es schließlich der künstlerisch ambitionierte Arthur Penn, der den Auftrag für die Regie erhielt und der mit seiner „ungeschliffenen“ Filmsprache und der detaillierten, schonungslosen Darstellung von

---

<sup>398</sup> Amburn, Ellis. *The Biography of Warren Beatty: The Sexiest Man Alive*. (New York: Harper, 2002). S.104.

<sup>399</sup> Beispielsweise leidet Clyde an Impotenz. Eine Schwäche, die im klassischen Genre-Kino, in dem den Helden meist eine Aura der Virilität umgibt, schlichtweg undenkbar wäre.

<sup>400</sup> Siehe Seeßlen, Georg. „Bonnie und Clyde. Sie wollten Stars sein – keine Helden.“ Onlineversion unter: *Filmzentrale*. [www.filmzentrale.com/rezis/bonnieundclydegs.htm](http://www.filmzentrale.com/rezis/bonnieundclydegs.htm) (Stand: 08.03.2009).



Gewalt Konventionen sprengte und die Tradition der glatt polierten, realitätsfernen und leblosen Hollywood-Produktionen mit Füßen trat.

Penns Film enthält, im Übrigen wie *Easy Rider* (1969), eine Fülle von formalen Einfällen, wie sie typisch für die Filme der *Nouvelle Vague* sind, wie zum Beispiel eine unkonventionelle Montage mit verfremdeten Anschlüssen, der Einsatz von Zeitraffern, Weichzeichnern, extremen Zooms sowie der verstärkte Einsatz filmischer Zitate<sup>401</sup>. Auffällig ist auch, wie Penn Elemente des klassischen Gangsterfilms mit solchen des Familiendramas, des gesellschaftlichen Problemfilms und der Westernballade vermischt.

Dieser spielerische und lockere Umgang mit Genrekonventionen deutet auf eine weitere Parallele zwischen den Kinoströmungen *New Hollywood* und *Nouvelle Vague* hin. Sie reicht vom Aufbrechen der strikten Trennung zwischen einzelnen Genres über den bewussten Verstoß gegen inhaltliche und formelle Normen bis hin zur absichtlichen Refigurierung klassischer Filmgenres durch Parodie oder Hybridisierung. Elisabeth Bronfen beschreibt die neue Ausrichtung folgendermaßen:

„Zusammen mit der Tendenz, verschiedene stereotype Gesten zu kombinieren [...], um eine positive oder negative Umkodierung von Filmgestalten und deren Geschichten zu erreichen, gibt es im ‚New Hollywood‘ auch ein Recycling von Genres, das einer Refiguration und somit einer neuen Sinnstiftung dient.“<sup>402</sup>

Dieser Neuorientierung unterzogen werden vor allem der Western, der Gangsterfilm und der *Film noir*. Hierbei spielen vor allem die Eindrücke und Erfahrung der gegenwärtigen Identitätskrise, in der sich Teile der Nation, insbesondere die Jugend, befinden, eine gravierende Rolle. Die Konventionen der klassischen Hollywoodgenres werden durch gegenwärtige, authentischere Raum- und Zeiterfahrungen ersetzt.<sup>403</sup>

Wie bereits angedeutet, ist diese Refiguration von Genrelementen jedoch nicht ausschließlich bei *New Hollywood* zu beobachten. Bereits ein Jahrzehnt zuvor vermischt und dekonstruiert Jean-Luc Godard Stereotypen des amerikanischen Genrekinos in seinem *Nouvelle-Vague*-Werk *À bout de souffle* (1960). In ihm verwebt er Elemente der klassischen Liebesgeschichte mit denen des typischen *Film noir* und bricht letztlich doch mit allen Genrekonventionen, indem er den Gangster Michel Poiccard als Imitation und gleichzeitig Opfer einer im Genrekino Hollywoods

---

<sup>401</sup> Die Großaufnahme eines ins Gesicht geschossenen Verfolgers von Bonnie und Clyde erinnert beispielsweise an die letzte Bildeinstellung der berühmten Treppenszene aus Sergej Eisensteins *Panzerkreuzer Potemkin* (1925), in der das durch einen Schuss entstellte Gesicht einer Frau zu sehen ist.

<sup>402</sup> Bronfen, Elisabeth. „Recycling von Gewalt und Gesetzlosigkeit.“ A. a. O. S. 23.

<sup>403</sup> Siehe Horwath, Alexander. „A Walking Contradiction (Partly Truth and Partly Fiction).“ In: Horwath, Alexander (Hrsg.). *The Last Great American Picture Show. New Hollywood 1967-1976*. (Wien: Wespennest, 1995). S. 83.

kultivierten Illusion inszeniert. Er kombiniert vertraute Elemente neu und codiert sie um. Steve Smith schreibt:

*„Godard does not so much imitate as enact the process of imitation through the story of a perilous and fatal attempt to imitate [...] it is not Godard but his hero Michel Poiccard, who is faced with the task of living up to the Hollywood model. It is Michel who is driven by the valorization of American film culture, while Godard looks on from distance.“<sup>404</sup>*

Diese Art von distanzierterem Blick machen sich auch die Regisseure des *New Hollywood* zu Eigen. So entlarven sie die stereotypen Strukturen und transportierten Illusionen des klassischen Hollywood-Films und stellen das US-amerikanische Kino ähnlich wie die *Nouvelle Vague* das europäische Kino auf den Kopf.

Weitere kongruente Tendenzen zwischen *New Hollywood* und dem europäischen Autorenkino lassen sich zudem in Bezug auf die Plot- und Figuren-Konzeptionen sowie auf der Ebene der *Mise en Scène* beobachten. Wie bereits erläutert, nimmt das junge Hollywood-Kino der 1960er und 1970er Jahre Abstand von den Grundelementen des klassischen Handlungsprinzips, bei denen es sich im Wesentlichen um die Folgenden handelt: *„causality, consequence, psychological motivations, the drive toward overcoming obstacles and achieving goals“<sup>405</sup>*. Stattdessen verlagert sich der Fokus von einer auf kausalen Zusammenhängen basierenden und von den Protagonisten ausgeführten Handlungsabfolge auf Charakterisierungen der Figuren und das gesellschaftliche Umfeld, in dem sie sich bewegen. Den klassischen Heldenstatus haben sie dabei eingebüßt. Aus den Heroen von früher sind die Verlierer von heute geworden, die in ihrer Ziellosigkeit und ihrem unmotivierten, nicht immer logisch nachvollziehbaren Handeln viel mit den Antihelden des europäischen Artkinos gemein haben, wo:

*„Characters may act for inconsistent reasons [...] or may question themselves about their goals [...] Choices become vague or nonexistent. Hence a certain drifting quality to the art film’s narrative.“<sup>406</sup>*

Analog zum ziellosen Driften der Figuren verhält sich auch die Plotstruktur, die gekennzeichnet ist durch einen fragmentarischen, episodischen Erzählstil, die Dekonstruktion von Kausalität und Linearität sowie einen geringeren Grad an dramatisierenden Tendenzen innerhalb der Handlung.

---

<sup>404</sup> Smith, Steve. „Godard and *Film Noir*: A Reading of *A bout de souffle*.“ In: *Nottingham French Studies* 32/1, 1993, S. 67.

<sup>405</sup> Bordwell, David, Janet Staiger und Kristin Thompson. *The Classical Hollywood Cinema: Film Style and Mode of Production to 1960*. A. a. O. S. 13.

<sup>406</sup> Bordwell, David, Janet Staiger und Kristin Thompson. *The Classical Hollywood Cinema: Film Style and Mode of Production to 1960*. A. a. O. S. 373.

Eben diese Merkmale finden sich im Roadmovie auf den Punkt gebracht. Damit tritt es in eine verwandtschaftliche Beziehung zu prototypischen Filmen der *Nouvelle Vague*, die genau wie das hier untersuchte Genre die Intention verfolgen, ihre Protagonisten „in their randomness and as a part of an unpredictable flow of events“<sup>407</sup> zu beobachten. Konträr zu einem in sich abgeschlossenen, dem aristotelischen Prinzip folgenden Handlungsablauf präsentiert sich die Geschichte hier in Form einer Anzahl nicht zwingend kohärenter Geschehnisse. Ähnlich ziellos wie der kleine Antoine Doinel, Protagonist des *Nouvelle-Vague*-Meisterwerks *Les quatre cents coups* (1959) von François Truffaut, sich durch die Straßen von Paris treiben lässt, durchkreuzen die Protagonisten von *Easy Rider* (1969) ein ganzes Land. Dabei sind die Geschehnisse, die sich an den einzelnen Stationen ihrer Reise zutragen, wichtiger als das Erreichen ihres eigentlichen Wegziels New Orleans. Ähnlich episodenhaft verlaufen die „Reisen“, die Antoine täglich durch die französische Hauptstadt unternimmt. Seine Motivationen und Wegziele sind dabei zweitrangig, interessant ist vielmehr, was der Junge erlebt und wie er damit umgeht. Wie für die beiden „Easy Riders“ gilt es für ihn, keineswegs grundlegende Aufgaben entgegen aller Widerstände zu lösen, um letztendlich ein bestimmtes Ziel zu erreichen. Es sind vielmehr die Nebensächlichkeiten, die im klassischen Film als für die Narration unwichtig befunden und deshalb ausgespart werden, die den Charakter beider Werke ausmachen. Oft in nicht zusammenhängenden optischen und akustischen Situationen dargestellt, vermitteln sie unmittelbare Eindrücke der gezeigten Charaktere und der Welt, in welcher diese sich bewegen. Dabei bemühen sie sich um die Wiedergabe eines neutralen, ideologiefreien und möglichst realitätsnahen Weltbildes. Den Protagonisten gelingt es nicht, wie im klassischen Kino sonst üblich, alle Konflikte, mit denen sie konfrontiert werden, zufrieden stellend zu lösen. So bleibt Antoinettes Wunsch nach Stabilität und Fürsorge im Leben unerfüllt und die Suche der beiden „Easy Riders“ nach dem Land der unbegrenzten Möglichkeiten scheitert ebenfalls.

Im Gegensatz zum offenen Ende von *Les quatre cents coups* (1959) handelt es sich bei dem von *Easy Rider* (1969) um einen abrupten Abbruch der Story. Die beiden Motorradfahrer werden ohne erkennbaren Auslöser und im Vorbeifahren von Rednecks erschossen und verbluten elendig im Straßengraben. Im Kino des „neuen“ Hollywood entpuppt sich das Versagen der Antihelden als gängiger Schluss und tritt nicht selten mit deren Tod ein.

Thomas Elsaesser beschreibt dies als „*pathos of failure*“<sup>408</sup>. Das pathetische Scheitern tritt hier an die Stelle des klassischen Heldentods und soll verdeutlichen, inwiefern die

---

<sup>407</sup> Kolker, Robert Philip. *A cinema of loneliness*. A. a. O. S. 168.

<sup>408</sup> Elsaesser, Thomas. „The Pathos of Failure. American Films in the 70s.“ In: *Monogram* 6, 1975, S. 18.

amerikanische *law-and-order*-Mentalität die Ideale des *American dream* und der individuellen Freiheit ad absurdum geführt hat. Starb der Held in Westernfilmen wie *The Alamo* (1960) von John Wayne noch einen ehrenvollen Opfertod für den Sieg des Guten über das Böse, ist der Tod der Protagonisten in *Easy Rider* (1969) ohne jeglichen Sinn und tritt eher zufällig ein.

Im Laufe der Zeit ist der „pathos of failure“ vor allem im Flucht-Roadmovie zu einer populären Instanz geworden – und das ganz besonders in US-amerikanischen Produktionen wie unter anderem *Bonnie and Clyde* (1967), *Thelma and Louise* (1991) und *True Romance* (1993). Aber auch im europäischen Roadmovie taucht er, oft in Anlehnung an die amerikanischen Vorbilder, als Hommage an die Kompromisslosigkeit des anarchischen Individuums häufig auf. Als Beispiel soll an dieser Stelle Katja von Garniers *Bandits* (1997) genannt werden.

### 3.2.3 Entwicklung und Besonderheiten des *New-Hollywood*-Kinos

*New Hollywood* zeichnet sich vor allem durch seine Uneinheitlichkeit und das Bezugnehmen auf unterschiedliche künstlerische Ansätze aus. „Ein durchgängig einheitlicher Stil“<sup>409</sup> ist nicht zu lokalisieren. Die Bezugsgröße bildet „stets das klassische Hollywoodkino, an dessen Kanon angeknüpft wurde, aber dessen ästhetische Prinzipien eben auch modifiziert und gelegentlich dekonstruiert wurden“<sup>410</sup>.

Die Distanzierung vom klassischen Filmstil verläuft dabei unterschiedlich und weist divergente Grade der Bezugnahme auf europäische Autorenfilme auf. Als grundlegende Gemeinsamkeit der neuen Wellen diesseits und jenseits des Atlantiks kann jedoch das Anliegen bezeichnet werden, sowohl traditionelle Stoffe und Motive als auch aktuelle Themen miteinander zu kombinieren und vor allem filmisch neu zu vermitteln. Dabei spielt besonders die Suche nach einem neuen Konzept zur Darstellung der Wirklichkeit eine entscheidende Rolle. Wie die Filmsprache der französischen *Nouvelle Vague* zeichnet sich auch die von *New Hollywood* durch eine medial selbstreflexive Haltung und ein Faible für authentische, auf die außerfilmische Realität bezogene Themen aus.

Doch bei allen avantgardistischen Innovationen bleibt *New Hollywood* mit seinen Werken einer Tendenz des klassischen Hollywoodkinos treu, nämlich der Bewahrung

---

<sup>409</sup> Hugo, Chris. „New Hollywood: Ökonomie und Filmstil.“ In: Alexander Horwath (Hrsg.). *The Last Great American Picture Show. New Hollywood 1967–1976*. (Wien: Wespennest, 1995). S. 268.

<sup>410</sup> Dammann, Lars. *Kino im Aufbruch. New Hollywood 1967–1976*. (Marburg: Schüren Verlag, 2007). S. 330.

eines Grundgerüsts des Genrefilms. Eine Auffassung, zu der auch Elisabeth Bronfen in ihrer Analyse der US-amerikanischen Filmströmung gelangt. Sie schreibt:

*„Auch wenn die klassischen Filmgenres nur mit Hilfe einer der Gegenwart angepaßten Umschrift ihre Wirkungskraft nicht verlieren, beruht diese Geste der Wiederbelebung darauf, daß vertraute Elemente verändert, neu kombiniert und anders kodiert werden, gleichzeitig aber eine erkennbare Konvention beibehalten wird. In diesem Sinne sucht die Refiguration vom Genrekino in den siebziger Jahren zwar die Konventionen der Filmsprache sowie die an diese geknüpften mythischen Erzählungen aufzubrechen, nie aber das vorgegebene Gerüst gänzlich zu zerstören.“<sup>411</sup>*

Dies impliziert, dass die *New-Hollywood*-Regisseure diverse Genres zwar mitunter drastischen Überarbeitungen und Transformationen unterziehen, dabei aber einer für Genrefilme bedeutsamen Konvention treu bleiben, nämlich der des Aufrechterhaltens spezifischer (Wieder-)Erkennungsmerkmale.

Genres haben seit jeher für das Studiosystem Hollywoods eine große Bedeutung und stiegen besonders in den 1930er bis 1950er Jahre zu einer Leitgröße auf. Dies liegt vor allem daran, dass ein Film, der einem Genre klar zugeordnet werden kann, zu einem für die Filmwirtschaft kalkulierbaren Produkt wird. Eine Genrebezeichnung kann demnach als Botschaft begriffen werden, die im Rezipienten eine bestimmte Erwartungshaltung an den Film auslöst, die wiederum auf seinem Vorwissen beruht. Es handelt sich hierbei um ein kulturell stabilisiertes Bewusstsein. Der Zuschauer ist sich im Wesentlichen über das Repertoire an konventionalisierten Formen bewusst, welches das Produkt aufweist und die Entscheidung für oder gegen eine Konsumierung fällt ihm daher leichter.

Hingegen kann der Produzent an der Popularität des Produktes deutlich ablesen, welche Eigenschaften zukünftige Erzeugnisse aufweisen müssen, um für möglichst viele Konsumenten attraktiv zu sein. In der Praxis stellt sich für die produzierende Seite daher, unkonventionell formuliert, die Frage: Welche filmischen Formen haben sich in der Vergangenheit als erfolgreich erwiesen und inwiefern müssen folgende Produkte diese Eigenschaften aufweisen, damit sie sich ebenso gut verkaufen lassen? In kommerzieller Hinsicht unterscheiden sich diesbezüglich das alte und das neue Hollywood-Kino kaum voneinander.

Zunächst standen die etablierten Filmschaffenden Filmen wie *Bonnie and Clyde* (1967) oder *Easy Rider* (1969) eher skeptisch gegenüber. Erst der sehr große Erfolg dieser stilistisch ungewöhnlichen Filme, insbesondere beim jüngeren Publikum,

---

<sup>411</sup> Bronfen, Elisabeth. „Recycling von Gewalt und Gesetzlosigkeit.“ A. a. O. S. 24.

veranlasste die Verantwortlichen, mehr davon zu produzieren.<sup>412</sup> Die Bedürfnisse und Erwartungshaltung der Zuschauer hatten sich offensichtlich gewandelt und zwangen die Filmindustrie zum Handeln. Der Bedarf an Filmen der neuen Art wuchs und der sich als erfolgreich erwiesene Stil des *New Hollywood* wurde beibehalten und ausgebaut. Im Zuge dieser Entwicklungen fanden auch die Strukturen und Gestaltungsformen der genannten Filme mehrfach Anwendung und kristallisierten sich schrittweise als Grundgerüst des Genres Roadmovie heraus.

Der Übergang zum modernen Film erfolgte in den USA jedoch keineswegs abrupt und allumfassend, sondern erwies sich als ein Prozess der Selektion, Variation und Stabilisierung. Indem die junge Generation der Regisseure die innovativen Ausdrucksformen und Bildtypen des europäischen Autorenfilms erkannte, mit ihnen experimentierte und sie teilweise, mitunter auch aufgrund des technischen Fortschritts, modifizierte, reformierte sie das „alte“ Hollywood, ohne sich dabei gänzlich von ihm zu entfernen.

Mitte der 1970er Jahre ebte der Drang, sich in Hollywood filmkünstlerisch zu betätigen mehr und mehr ab. Stattdessen beschäftigten sich die erfolgreichsten Regisseure der jungen Garde mit der „Aktualisierung und Modifikation bewährter klassischer Genrestrukturen“<sup>413</sup>. Werke wie *Jaws* (1975) von Steven Spielberg und *Star Wars* (1977) von George Lucas lockten das Publikum mit innovativen Effekten, die ausschließlich Aufsehen erregen und Spannung erzeugen sollten und weniger dazu genutzt wurden, um alternative Sichtweisen auf eine komplexe, manchmal unbegreifliche Welt zu vermitteln.

Auch das Roadmovie wurde in den 1980er Jahren von diesem Trend erfasst und zunehmend von Elementen des Actionfilms, wie spektakuläre Verfolgungsjagden und wüste Schießereien, aber auch von Komponenten des Horror-, Kriminal- oder Science-Fiction-Films durchsetzt. Als Beispiele können George Millers „*Mad Max*“-Trilogie (1979–1985), *Pink Cadillac* (1989) von Buddy Van Horn und Dominic Senas *Kalifornia* (1993) genannt werden.

Das Genre, das sich zunächst als beobachtender Film präsentierte, erlebte im amerikanischen Kino zeitweilig eine Wende zum verstärkt handlungsorientierten Film, was die eindeutige Genrezuschreibung bestimmter Produkte dieser Zeit oftmals erschwert, manchmal sogar unmöglich macht.

---

<sup>412</sup> Die gleiche Entwicklung einer Kommerzialisierung neuer Filmströmungen lässt sich übrigens auch im französischen Kino zur Zeit der *Nouvelle Vague* beobachten.

<sup>413</sup> Dammann, Lars. *Kino im Aufbruch. New Hollywood 1967–1976*. A. a. O. S. 344.

In Europa hingegen bemühten sich unter anderem die Regisseure Wim Wenders (*Im Lauf der Zeit*, 1976), Aki Kaurismäki (*Ariel*, 1988) und Agnès Varda (*Sans toit ni loi*, 1985) verstärkt um die Betonung des beobachtenden Charakters des Genres. Ihre Protagonisten erweisen sich als Antihelden, die sich durch eine Welt treiben lassen, der sie mehr oder weniger überfordert und ratlos gegenüberstehen. Damit knüpfen die Europäer an die existenzialistischen Roadmovies des *New Hollywood* an. Der Kreislauf zwischen Europa und den USA ist somit geschlossen.

### **3.3 Visuelle Inszenierung von Bewegung und Raum im Roadmovie**

Wie bereits erwähnt, sind die Themen Bewegung und Raumerleben von zentraler Bedeutung für das in dieser Arbeit untersuchte Genre. Doch Bewegung, Raum und das individuelle Erleben beider Elemente werden im Roadmovie nicht einfach nur thematisiert, sondern auch auf visueller Ebene erfahrbar gemacht. Hierzu nutzen die Filmemacher unterschiedliche Charakteristika des modernen Films, die für die Ästhetik des Genres mittlerweile von charakteristischer Bedeutung sind. Im Folgenden wird untersucht, wie in Roadmovies Formen moderner Wahrnehmung sowie das Erleben von Automobilität und Raum filmsprachlich umgesetzt werden und wie sich dies auf die Filmrezeption auswirkt. Ferner wird auf die Rolle von Spiegeln und später in diesem Abschnitt auf Raum-Bilder und ihre Symbolik im untersuchten Genre eingegangen.

#### **3.3.1 Einsatz neuer Wahrnehmungsformen**

Zum besseren Verständnis empfehlen sich zunächst einige einleitende Erklärungen zu den Hauptcharakteristika der modernen Wahrnehmung. Zweifelsohne basiert die Ausbildung neuer, moderner Wahrnehmungsformen auf technischen Errungenschaften des Industriezeitalters, die eine beschleunigte Bewegung erst ermöglichten. Als klassisches Beispiel kann hierfür die Eisenbahn genannt werden, die eine veränderte Wahrnehmung von Raum und Zeit einleitete.<sup>414</sup> Die Bahn, aber auch automobile Fahrzeuge versetzen die Gegenstände des durchquerten Raumes in Bewegung. Dass es sich hierbei nur um eine illusorische Belebtheit von Landschaften und Natur handelt, wurde den Menschen schnell bewusst, die sich parallel zum technischen Fortschritt eine adäquate Seh- und Wahrnehmungsweise aneigneten. Der menschliche Wahrnehmungsapparat gewöhnte sich schnell an die quantitative

---

<sup>414</sup> Siehe auch Kapitel 2.3.2.1.

Steigerung der Eindrücke und ihren raschen Wechsel und lernte, mit der ungewohnten Reizzunahme und -überflutung umzugehen.

Ein Ergebnis der Umstrukturierung des Wahrnehmungsapparates ist der „*panoramatische Blick*“<sup>415</sup>. Durch die Geschwindigkeit verschwimmen die sich im Vordergrund des Blickfeldes des Reisenden befindenden Gegenstände und sind nicht mehr fixierbar. Der Reisende ist nicht mehr in der Lage, die vorbeiziehenden Fragmente in ihrem Kontext wahrzunehmen und einzuordnen. Dadurch wird ihm die eigentliche Geschwindigkeit der Bewegung bewusst, was im späteren Medium Film als filmisches Stilmittel genutzt wird, um die Materialität der Bewegung zu verdeutlichen. Er richtet seinen Blick auf den Hintergrund und lenkt dadurch seine Konzentration auf die Ferne, wo die Gegenstände wesentlich langsamer passieren und sich noch als begreifbare Einheit präsentieren. Gleichzeitig sorgt aber auch die sukzessive Aneinanderreihung unterschiedlicher Blickfelder für eine nach und nach zusammengesetzte Übersicht. Wolfgang Schivelbusch beschreibt die vom Abteifenster aus betrachtete Landschaft als eine „*durch die Bewegung konstituierte Szenerie, deren Flüchtigkeit die Erfassung des Ganzen, d. h. einen Überblick möglich macht*“<sup>416</sup>. Gleichzeitig entpuppt sich die Herausbildung der panoramatischen Wahrnehmung aber auch als ein Schritt heraus aus dem Raum, in den der Reisende bisher noch eingliedert war:

*„Der panoramatische Blick gehört, [...] nicht mehr dem gleichen Raum an wie die wahrgenommenen Gegenstände. Er sieht die Gegenstände, Landschaften usw. durch die Apparatur hindurch, mit der er sich durch die Welt bewegt. Diese Apparatur, d. h. die Bewegung, die sie herstellt, geht ein in den Blick, der folglich nur noch mobil sehen kann.“*<sup>417</sup>

Die Entdeckung des panoramatischen Blickes trägt folglich zu einer Trennung des Subjekts von der ihn umgebenden Außenwelt bei. Diese Separation lässt sich vor allem auf die Auflösung des Vordergrunds zurückführen, jene Raumdimension, die einst die wesentliche Erfahrung vorindustriellen Reisens ausmachte.

Der „neue“ Blick, welcher dem Betrachter eine Übersicht über den durchquerten Raum verschafft und ihn diesen in seiner Gesamtheit erkennen lässt, sorgt für Orientierung und mildert die Angst vor dem Fremden, in dem nun vertraute Konturen gesucht und erkannt werden können. Götz Großklaus beschreibt das Überblicken eines Raumes von einer separaten Ebene aus in diesem Kontext auch als einen

---

<sup>415</sup> Schivelbusch, Wolfgang. *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. A. a. O. S. 60.

<sup>416</sup> Schivelbusch, Wolfgang. *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. A. a. O. S. 59.

<sup>417</sup> Schivelbusch, Wolfgang. *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. A. a. O. S. 61f.



„symbolischen Akt der Aneignung und Herrschaft“<sup>418</sup>. Im panoramatischen Sehraum lösen sich einstige Begrenzungen auf, alte Raumgefüge werden aufgebrochen. Damit stellt sich beim Betrachter ein Gefühl der Erhabenheit ein, das von einer Lust am Einnehmen des Raumes, den man sich via Überblick ja bereits vertraut gemacht hat, begleitet wird.

Im Roadmovie findet sich nun der panoramatische Blick – als moderne Wahrnehmungsform par excellence – filmisch visualisiert. Dies indiziert die häufige Verwendung supertotaler und totaler Einstellungsgrößen<sup>419</sup>, die dem Publikum hauptsächlich aus dem Western vertraut sind. Von Anfang an gehört die Supertotale auch zum filmsprachlichen Standardrepertoire des Roadmovies. Der weite Bildwinkel lässt hier Menschen, Fahrzeuge und andere zivilisatorische Spuren im Gegensatz zum gegenwärtigen Naturraum verschwindend klein erscheinen. Die Supertotale unterstreicht die Landschaft in ihrer Monumentalität und verdeutlicht somit den geringen Stellenwert des Menschen angesichts dieser allgegenwärtigen Imposanz. So wirkt beispielsweise im Roadmovie *Die Reise nach Kafiristan* (2001) das Automobil der beiden Frauen in den Wüsten des Vorderen Orients wie ein Fremdkörper. Zusätzlich verstärkt wird dieser Eindruck durch den Nomaden, der dem Auto ein Stück mit seinem Kamel folgt. Die Einstellung verdeutlicht jedoch nicht nur die Fremdheit der Umgebung und die kulturellen Unterschiede zwischen der westlichen und der orientalischen Welt, sondern dient auch der Inszenierung des Automobils als Raum im Raum. Der Kamelreiter, der zeitweilig fast bedrohlich erscheint, kann den Frauen nicht zu nahe kommen. Zum einen weil die äußere Hülle des Fahrzeugs ihnen Schutz bietet, zum anderen weil sie ihm auch hinsichtlich ihrer Geschwindigkeit überlegen sind.

Charakteristisch für das Roadmovie ist ebenso das verstärkte Filmen im und aus dem Fahrzeug heraus. Oftmals betrachtet der Zuschauer das filmische Geschehen aus der Perspektive des Fahrers oder eines Passagiers. David Ladermann beschreibt darüber hinaus, wie das Auto selbst zur Kamera wird: „[...] *the traveling shot and its ‚vehicle‘ are self-consciously combined, putting the viewer in the perspective of the traveling car.*“<sup>420</sup> Als Paradebeispiele für diese Technik, bei der Kamera und Fahrzeug miteinander verschmelzen, kann Steven Spielbergs zweiter Spielfilm *Sugarland Express* aus dem Jahr 1974 genannt werden.

---

<sup>418</sup> Großklaus, Götz. „Reisen in die fremde Natur – Zur Fremdwahrnehmung im Kontext der bürgerlichen Aufstiegsgeschichte.“ A. a. O. S. 270.

<sup>419</sup> Zur näheren Erläuterung filmischer Einstellungsgrößen siehe: Gerdes, Julia und Thomas Koebner. „Einstellungsgrößen.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). *Reclams Sachlexikon des Films*. (Stuttgart: P. Reclam jun., 2002). S. 138.

<sup>420</sup> Laderman, David. *Driving Visions*. A. a. O. S. 30.

Der Reiz dieser Technik besteht vor allem darin, den Zuschauer visuell an der Fahrt teilnehmen zu lassen. Indem die Kamera ihn ins Fahrzeuginnere und in die Nähe der Protagonisten positioniert, begünstigt sie gleichzeitig seine Empathie und Identifikation mit ihnen. Dies gilt ganz besonders für den frontalen Blick, d. h. den Blick des Fahrers durch die Windschutzscheibe. Dieser durchschneidet mit der Straße den Raum und schließt mit dem Horizont ab. Der Raum rechts und links der Blickachse, die mit der Straße zusammenfällt, erscheint grenzenlos. Da die Objekte an beiden Straßenseiten mit derselben Geschwindigkeit aus dem Blickfeld des Fahrers verschwinden, mutet die Bewegung im Raum symmetrisch an und der Fahrer, welcher sich in der Mitte der bewegenden Objekte befindet, fühlt sich unmittelbar in die Szenerie integriert, aber auch über sie erhaben. Der Fluchtpunkt erlebt die Transformation in einen Angriffspunkt:

„[...] *der seine Striche und Linien auf den reisenden Voyeur projiziert; das anvisierte Ziel ist ein Brennpunkt, dessen Strahlen auf den geblendeten, vom Vorrücken der Landschaften faszinierten Beobachter zuschießen.*“<sup>421</sup>

Der Zuschauer, der mit den Augen des Fahrers schaut, wird mittels dieser Einstellung in die Tiefe des Raumes gezogen. Er fühlt sich als Teil des Beobachteten.

Zudem betonen Einstellungen des frontalen, panoramatischen Blickes die Gegenwärtigkeit der Bewegung. Denn auch wenn die Fahrt letztlich zukunftsorientiert, mit frontalem Blick auf den Horizont verläuft, wird der Abstand zu ihm keineswegs geringer – trotz der zurückgelegten Distanz, die durch die vorbei fliegenden, wechselnden Landschaften angezeigt wird.

Während der frontale Blick den Betrachter in den Mittelpunkt des Geschehens versetzt, degradiert der seitliche Blick ihn vielmehr „*zum unbeteiligten Betrachter innerhalb fester Grenzen*“<sup>422</sup>. Das liegt nicht zuletzt daran, dass die Blickachse hier nicht in Fahrtrichtung liegt. Der Blick aus dem Seitenfenster lässt den Raum durch die kontinuierliche Aneinanderreihung unterschiedlicher Blickfelder eingeschränkter erscheinen. Dadurch, dass der Blick nicht das Zentrum des sich in Bewegung befindenden Raumes markiert, empfindet der Betrachter eine größere Distanz zum Geschehen, dem er sich deswegen nicht zugehörig fühlt. Er muss sich mit der Rolle des außen stehenden Beobachters begnügen. Oftmals lässt der Regisseur seine Figuren mit registrierendem, aber nicht wertendem Blick aus dem Seitenfenster die soziale Bestandsaufnahme des durchreisten Raumes vornehmen. Die Interpretation des Gezeigten ist somit Angelegenheit des Rezipienten. Dieses auch durch andere filmische Mittel forcierte Wechselspiel von Nähe und Distanz zum Geschehen, von

---

<sup>421</sup> Virilio, Paul. *Der negative Horizont. Bewegung – Geschwindigkeit – Beschleunigung*. A. a. O. S. 133.

<sup>422</sup> Dick, Michael. „Auf den Spuren der Motive, Auto zu fahren.“ A. a. O. S. 9f.

Aktivität und Passivität der Protagonisten, ist im Roadmovie häufig zu beobachten und kann durchaus als genrecharakteristisch bezeichnet werden.

Der Zuschauer begleitet die Fahrt der Protagonisten aus verschiedenen Blickwinkeln, unter anderem von außen aus der Vogelperspektive oder auch einmal von der Rückbank des Fahrzeugs aus. Die Filmsprache gleicht sich dabei an die Reisegeschwindigkeit der Protagonisten an. Besonders deutlich wird dies in David Lynchs *The Straight Story* (1999), wo sich Kamerabewegungen und Montage an das Reisetempo des alten Mannes auf seinem Rasenmäher anpassen und in ihrer Langsamkeit für den Zuschauer deutlich spürbar sind. Während die Fahrt in Roadmovies wie *Vanishing Point* (1971) mit durch das Bild fliegenden Mittelstreifen als rasanter Höllenritt inszeniert wird, bedient sich Lynch dieses Stilmittels, um die extreme Langsamkeit der Bewegung seines Protagonisten zu verdeutlichen. Am Anfang von Alvins Reise gibt es eine Kamerabewegung, die für den gesamten Film charakteristisch ist. Die Einstellung zeigt von oben den alten Cowboy auf seinem Rasenmäher samt Anhänger, wie er langsam Meter für Meter vorwärts rollt. Die Kamera begleitet ihn zunächst ein paar Sekunden und schwenkt in dem Augenblick, in dem er aus dem Bild fährt, nach oben in den Himmel. Dort verharrt sie starr etwa zehn Sekunden, bevor sie wieder langsam herunter, zurück auf die Straße schwenkt, um schließlich wieder Alvin einzufangen, der sich in dieser für den Zuschauer recht lang erscheinenden Zeitspanne auf seinem Gefährt nur wenige Meter weiter bewegt hat. Ganz bewusst stellt Lynch hier die Kamerabewegung als für den Zuschauer wahrnehmbar dar und sorgt so für eine selbstreflexive Struktur seines Films. Der Zuschauer wird auf Abstand zu Lynchs Protagonisten gehalten und eine Identifikation mit ihm somit erschwert. Er begleitet ihn lediglich als neutraler Betrachter, dem die Mühseligkeit und Langwierigkeit dieser auf einer wahren Begebenheit basierenden Reise aber durchaus bewusst sind.

Um Mobilität für den Zuschauer visuell erfahrbar zu machen, nutzen Roadmovie-Regisseure auch gerne die Einstellung eines Blicks in den Spiegel. Das gilt insbesondere für die Reflexionen in den Seiten- bzw. Rückspiegeln des Reisegefährts, die als ein Darstellungsmedium des Vergangenen begriffen werden können. Zur Verdeutlichung soll hier ein Zitat des australischen Medienkünstlers Lawrence Wallen dienen, der die sichtbare Erfahrung von Automobilität folgendermaßen beschreibt:

*„Durch die Windschutzscheiben sehe ich die Zukunft. Sie bewegt sich auf mich zu. Im Rückspiegel sehe ich die Gegenwart verschwinden. Ich drehe den Kopf,*

*und die gegenwärtigen Objekte verwischen in der Bewegung zwischen meiner Zukunft und meiner Vergangenheit.*<sup>423</sup>

Das Automobil ist folglich nicht einfach nur ein Bewegungsmedium, sondern eine Maschine, mittels der Zeit sichtbar und unmittelbar erfahrbar gemacht werden kann.

Mitunter machen Roadmovies sich dies in ihren Bildkompositionen zunutze, so zum Beispiel in Wim Wenders Film *Im Lauf der Zeit* (1976). Der Zeitverlauf wird besonders in jener Sequenz deutlich, in der die gemeinsame Fahrt von Bruno und Robert ihren Anfang nimmt. Wenders präsentiert eine Reihe von halbnahen Einstellungen der Figuren in Form einer Schuss-Gegenschuss-Montage. Die Einstellungen zeigen jeweils einen der Männer auf seinem Fahrzeugsitz in der Seitenansicht. Die statische Kamera filmt die Männer auf deren Augenhöhe. Der Hintergrund besteht im Wesentlichen aus dem jeweiligen Seitenfenster, in dem die äußere Landschaft vorbeizieht. Im Zentrum der Einstellungen befindet sich jeweils einer der großen Außenspiegel des Lasters, der die Umgebung hinter dem Fahrzeug deutlich reflektiert. Entgegen dem klassischen Usus des Schuss-Gegenschuss-Prinzips handelt es sich hierbei nicht um eine Dialogszene. Vielmehr ist es eine Blickmontage dessen, was die jeweilige Figur sieht. Unterlegt ist die Sequenz mit einer Rock-and-Roll-Version des Songs *The More I See You*, der die Montage der gegenseitigen Blicke akustisch untermalt und die Abwesenheit von verbaler Kommunikation verdeutlicht. Von besonderem Interesse an dieser Sequenz ist jedoch die Komposition der Einstellung, die innerhalb des Bildes eine gleich zweifache Kadrierung aufweist, nämlich durch die Rahmen des Fensters und des Spiegels. Der Spiegel, der aufgrund seiner Zentrierung im Bild das hauptsächliche Augenmerk für den Betrachter darstellt, zeigt die Reflexion der Welt, die zurückgelassen wird. In diesem Fall ist es die Elbe, in die Robert kurz zuvor mit eindeutig selbstmörderischer Absicht hineingerast ist. Der Sturz in den Fluss und das Versinken seines Fahrzeugs markieren das Ende einer kopflosen Flucht, die Robert nach der Trennung von seiner Frau angetreten hat. Die Weiterfahrt mit Bruno leitet einen Neubeginn in seinem Leben ein. Er lässt den Ort seines intendierten Selbstmordes und damit auch sein altes Leben hinter sich, sieht es im Rückspiegel verschwinden und zu Vergangenheit werden. Die vorbeiziehende Landschaft im Seitenfenster veranschaulicht die gegenwärtige Situation, in der sich die beiden Männer befinden. Hierbei handelt es sich um einen Zustand der Bewegung auf eine ungewisse Zukunft zu und von einer desillusionierenden Vergangenheit weg. Die Tatsache, dass Wenders dem Zuschauer den Blick aus der Windschutzscheibe – und somit im Verständnis Wallens einen

---

<sup>423</sup> Wallen, Lawrence (1999). Zitiert nach: Kries, Mateo und Alexander von Vegesack (Hrsg.). *Automobility. Was uns bewegt*. (Weil am Rhein: Vitra Design Museum, 1999). S. 112.

Ausblick auf die Zukunft – vorenthält, verstärkt die Betonung der Gegenwart zusätzlich. Das Abbilden von Bewegung weist hier aufgrund der beschriebenen Mise en Scène eine Metaphorik auf, die im Laufe von Brunos und Roberts Reise immer deutlicher herausgearbeitet wird. Wenders zieht den Zuschauer in den Sog dieser kontinuierlichen körperlichen Bewegung, welche die innere psychische Bewegung der Männer aufeinander zu verdeutlicht. Dabei bedient er sich nur sparsam Mitteln des verbalen Ausdrucks, sondern lässt vor allem die Mise en Scène für seine Figuren sprechen.

Die Darstellung von Reflexionen in Scheiben und Spiegeln erweist sich als ein im Genre häufig eingesetztes Stilmittel.<sup>424</sup> Dabei basiert der Einsatz von Spiegelbildern meist auf ihren metaphorischen Funktionen. Im kulturhistorischen Verständnis markiert der Spiegel den Punkt, an dem Bekanntes und Unbekanntes aufeinander treffen.<sup>425</sup> Oftmals findet er einen stilistischen Einsatz, um auf die inneren, verborgenen Seiten und Anlagen einzelner Figuren zu verweisen. Die Symbolik des Spiegelbilds wird demnach genutzt, um den Filmfiguren einen Teil ihres Ichs zu offenbaren, von dessen Existenz sie bisher nichts wussten oder wissen wollten. So erschrickt beispielsweise im Roadmovie *Thelma and Louise* (1991) die Protagonistin Louise, die kurz zuvor einen Mann erschossen hat, vor dem eigenen Spiegelbild. Denn in ihm erblickt sie nicht sich selbst bzw. das Bild, das sie von sich hat und mit dem sie sich identifiziert, sondern das Bild einer ihr fremden Frau, deren Tat durch Blutspritzer auf ihrer Wange bezeugt wird, die sie hastig wegwischt. Es ist, als ob Louise sich selbst von einer äußeren Warte aus betrachten würde. Mit dieser äußeren Perspektive gehen die Erfahrung und das Gefühl einer Selbstentfremdung einher. Entsetzt sieht sie sich mit einem unbekanntem Teil ihres Selbst konfrontiert, den die Ausnahmesituation zutage gebracht hat und den sie am liebsten, wie das Blut, mit sofortiger Wirkung beseitigen würde. Das Motiv des Spiegels dient hier der Illustration der konfliktreichen dualen Struktur, die jedem menschlichen Wesen innewohnt.

Mit einem Gefühl der Selbstentfremdung konfrontiert sieht sich auch Thorgeir, der Protagonist von *Börn náttúrunnar* (1991), als er sich während einer Pause auf der Fahrt zu seiner Familie in einem demolierten Spiegel betrachtet. Die verzerrte Reflexion deutet die innere Verunsicherung und Furcht des Mannes an, der aus Altersgründen seine Heimat verlassen muss und nun einer ungewissen Zukunft in Reykjavík entgenseht. Bei Thorgeir, der ein nüchternes und rationelles Leben in der isländischen Provinz verbracht hat, führt die Ausnahmesituation ebenfalls verborgene

---

<sup>424</sup> Siehe Laderman, David. *Driving Visions*. A. a. O. S. 30.

<sup>425</sup> Siehe Daemmrich, Horst S. und Ingrid. *Themen und Motive in der Literatur*. A. a. O. S. 325.

Reaktionen, aber vor allem Emotionen zutage. Je weiter der alte Mann sich von seiner Heimat entfernt, desto stärker werden Angst, Zweifel und die Sehnsucht nach Rückkehr. Die Reflexionen stehen in den beschriebenen Kontexten symbolisch für Selbstentdeckungen und -erkundungen der Figuren. Der Spiegel offenbart Seiten des eigenen Ichs, die dem Subjekt bis zu diesem Zeitpunkt nicht bewusst waren, die aber im Zuge der Ausnahmesituation, hier in Form der Reise, zum Vorschein kommen.

### 3.3.2 Selbstreferentielle Struktur des Roadmovies

Indem das Roadmovie Bewegung in sein thematisches Zentrum rückt, greift es auf das grundlegende Prinzip des eigenen Mediums zurück, denn Kino ohne Bewegung ist unvorstellbar. Bewegung bildet die Grundlage für das Medium Film, das sich letztlich aus einer Abfolge von Bildern, welche wiederum Sequenzen bilden, zusammensetzt. Ermöglicht wird diese Bewegungswahrnehmung durch den so genannten Stroboskopeffekt. Durch ihn wird im menschlichen Gehirn ein psychischer Effekt ausgelöst, der den Betrachter eine Reihe von Bildern, welche in ihrer räumlichen Anordnung nur marginal voneinander abweichen, nicht einzeln, sondern als bewegtes Ganzes wahrnehmen lässt. Die Bildwahrnehmungen müssen allerdings in rascher Folge ablaufen, damit sie nicht als Reihe verschiedener Bilder erkannt werden. Optisch wird die Bewegung vom Zuschauer zunehmend unbewusst wahrgenommen. Sie wird zugunsten dessen, was sich bewegt, übersehen. Folglich privilegiert die Wahrnehmung „die Identität der Objekte auf Kosten der Dynamik des Wahrnehmungsfeldes, in dem sie auftauchen“<sup>426</sup>. Gemäß dem Prinzip der Transparenz des klassischen Films fließen die Bewegungsabläufe im Bild selbst, die der Kamera und der Montage in einer Art und Weise zusammen, welche die Bewegung für den Zuschauer bestmöglich kaschiert.

Dies ist im Roadmovie anders, in dem Mise en Scène und Montage die Bewegung in ihrer Materialität deutlich betonen. Mit den für den Zuschauer deutlich wahrnehmbaren Bewegungsprozessen weist das Genre auf die Materialität des eigenen Mediums hin. Das Fahrzeug selbst findet hier Einsatz als ein Werkzeug filmischer Visualisierung. Wenn beispielsweise in Filmen wie *Im Lauf der Zeit* (1976) oder Adolf Winkelmanns *Die Abfahrer* (1978) über lange Strecken Kameraeinstellungen aus der Windschutzscheibe und aus den Seitenfenstern hinaus auf die Straße gezeigt werden, die über die Außenwelt ohne jegliches Fokussieren hinweg gleiten, dann ist die Bewegung als solche für den Zuschauer visuell erfahrbar.

---

<sup>426</sup> Visarius, Karsten. „Bewegung im Stillstand – ein Reiseführer zu Kinoreisen.“ A. a. O. S. 21f.

Bilder wie diese beziehen sich unmittelbar auf die moderne Wahrnehmung eines dynamisch erscheinenden Raumes, wie sie sonst nur im Inneren eines beweglichen Fahrzeugs erfahren wird. Hieran lässt sich auch verdeutlichen, wie Eisenbahnfahrten in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die spätere Kinowahrnehmung vorwegnahmen. Karsten Visarius beschreibt Letztere als dadurch gekennzeichnet:

*„[...] dass sie die Wahrnehmung und den Körper des Wahrnehmenden entkoppelt. Mittels der Kamera bewegt sich das Auge durch einen dynamischen Bildraum, während der Körper passiv, fast abwesend im Kinosessel verbleibt.“<sup>427</sup>*

Wie der Eisenbahn- und Autoreisende entpuppt sich folglich auch der Kinozuschauer als eine Art „Reisender im Stillstand“<sup>428</sup>. Es lassen sich zudem weitere Parallelen zwischen den genannten Verkehrsmitteln, insbesondere dem Automobil, und dem Kino aufzeigen. So zählen das Automobil und die Kamera sowie der Projektor, welche die Aufzeichnung und Wiedergabe von bewegten Bildern erst ermöglichten, zum einen zu wichtigen Erfindungen der Moderne. Zum anderen muss das Kino als ästhetisches Äquivalent zur technisch-industriellen Mobilisierung begriffen werden. Der Philosoph Paul Virilio beschreibt das Geschehen in der Windschutzscheibe als Kino im besten Sinne. Der Vergleich zwischen den Fenstern des Fahrzeugs und der Leinwand, auf welche die Filmbilder projiziert werden, liegt somit nahe und bedingt die Deklaration der Windschutzscheibe als *„eine Bühne, auf der die Zeichen der durchquerten Orte gemäß der Inszenierung wechselnder Bühnenbilder, wechselnder Geschwindigkeiten agieren“<sup>429</sup>*. Das Automobil stellt somit für die Insassen nicht nur ein Bewegungs-, sondern auch ein Aufzeichnungs- und Projektionsmedium dar. Die Bilder der vorbeiziehenden Außenwelt erinnern an die Sequenzen eines Films. Mittels Lenkrad und Gaspedal ist der Fahrer in der Lage, seinen ganz persönlichen „Film“ zu gestalten. Er selbst kann entscheiden, mit welcher Geschwindigkeit und in welchem Rhythmus er die Bilder und Sequenzen vorbeiziehen lässt.<sup>430</sup> In dieser Position ähnelt er einem Filmautor, der in seiner Gewalt über das eigene Medium allerdings größere Autonomie besitzt.

Anknüpfend an Virilio weist der Sozialforscher Michael Rutschky zudem auf die Gefahr hin, dass der Blick aus dem isolierten Innenraum des Autos die Außenwelt ins Imaginäre transferieren kann. Denn:

*„Das [...] Auto transferiert den Fahrer in einen imaginären Raum, der unendlich weit von der gewohnten Objektwelt entfernt scheint. Das [...] Auto*

---

<sup>427</sup> Visarius, Karsten. „Bewegung im Stillstand – ein Reiseführer zu Kinoreisen.“ A. a. O. S. 23.

<sup>428</sup> Siehe hierzu Kapitel 2.3.2.

<sup>429</sup> Virilio, Paul. *Der negative Horizont. Bewegung – Geschwindigkeit – Beschleunigung*. A. a. O. S. 136.

<sup>430</sup> Siehe Virilio, Paul. *Der negative Horizont. Bewegung – Geschwindigkeit – Beschleunigung*. A. a. O. S. 136.

*verwandelt im Fahren alles, was vor seinen Fenstern sich abspielt, in Kino, von dessen Bildbewegungen der Zuschauer unbedingt ausgeschlossen bleibt.“<sup>431</sup>*

Die zwischen Leinwand und Zuschauer entstehende Bewegung lässt Rutschky hierbei leider außer Acht. Diese Bewegung bezieht sich auf das Potenzial von Bildern, im Betrachter Gemütsregungen und Emotionen auslösen zu können. Im Roadmovie sorgt eben diese Perspektive aus dem Auto heraus dafür, dass der Zuschauer sich als Teil des Beobachteten fühlt. Die Filmsprache des Roadmovies ist nicht darauf ausgelegt, ihn die Bewegung ausschließlich von einer zentral platzierten Warte aus verfolgen zu lassen, sondern ihn stattdessen in deren kontinuierlichen Sog hineinzuziehen. Die Elemente *motion* und *emotion* sind hier auch innerhalb der Rezeption untrennbar miteinander verwoben. Räumlich-zeitliche Bewegungen provozieren nicht nur bei den Filmcharakteren innere Bewegtheit, sondern auch im Zuschauer selbst.

Indem das Roadmovie Automobilität visualisiert und erfahrbar macht, begünstigt es eine andersartige Beziehung des Zuschauers zum filmischen Geschehen als dies im klassischen Hollywood-Kino der Fall ist. Die selbstreferentielle Struktur des Filmgenres, wie sie besonders deutlich in frühen Vertretern wie *Easy Rider* (1969) zu erkennen ist, beschert ihm eine Authentizität, wie sie bis dahin im US-amerikanischen Kino nur selten vorkam.

### **3.3.3 Raum-Bilder und ihre Symbolik im Roadmovie**

Neben einer neuen kinematographischen Sicht auf das Element Bewegung offeriert das Roadmovie seinem Publikum eine moderne Anschauungsweise eines weiteren für das Genre sehr wichtigen Bestandteils – des Raums.<sup>432</sup>

Generell lassen sich im Film unterschiedliche Funktionen von innerfilmischen Räumen feststellen, die von rein dekorativen über symbolische bis hin zu unmittelbar die Handlung beeinflussende Zwecken dienen. Der Filmwissenschaftler Peter W. Jansen konstatiert, dass Landschaft im *classical narrative film* – und hier ganz besonders im US-amerikanischen Western, „dem US-Landschaftsfilm *par excellence*“<sup>433</sup> – immer zugleich als Bühne und Motiv von Aktion funktioniert. Er beobachtet einen überaus engen Bezug zwischen Landschaft und agierenden Personen, den er folgendermaßen beschreibt:

*„[...] sie [die Landschaft] bestimmt das Verhalten, die Reaktionen und Handlungen der Personen, [...] definiert Entscheidungen und Bewusstsein der*

---

<sup>431</sup> Rutschky, Michael. „Das Auto ist eine Kamera.“ A. a. O. S. 163.

<sup>432</sup> Siehe Kapitel 2.2.

<sup>433</sup> Jansen, Peter W. „innen/außen/innen – Funktionen von Raum und Landschaft.“ In: Jansen, Peter W. und Wolfram Schütte (Hrsg.). *Herzog/Kluge/Straub*. (München, Wien: Carl Hanser Verlag, 1976). S. 69.



*agierenden Personen [...] und [...] wird dem Zuschauer über Handlung oder Versagen der Personen im Film vermittelt.*<sup>434</sup>

Dies impliziert, dass die Kulisse des Films in hohem Maße auf dessen Inhalt einwirkt. Vor allem in Abenteuer-Filmen und im Western werden konkrete geographische Schauplätze<sup>435</sup> und ihre Naturräume als Agens präsentiert, welche die Figuren zum Handeln motivieren, bisweilen sogar zwingen. Geographische Gegebenheiten haben Auswirkung auf die Existenz und Entwicklung der Figuren, indem sie diese mit unausweichlichen, physisch und psychisch herausfordernden Situationen konfrontieren, die wiederum zur wesentlichen Gestaltung des Handlungsablaufs beitragen. Als Beispiel soll an dieser Stelle Howard Hawks' Western *Red River* (1948) dienen, in dessen thematischem Zentrum die Überführung einer Rinderherde durch unwirtliche und gefährliche Gebiete steht. Der Treck entpuppt sich als grausame Strapaze für Mensch und Tier. Wie wild, unwegsam und bedrohlich die Naturräume sind, vermittelt sich dem Zuschauer zum einen durch die majestätische Inszenierung der Landschaft, zum anderen durch das mühsame Agieren der Filmfiguren in der lebensfeindlichen Umgebung.

Im Roadmovie hingegen ist die Funktion von Raum-Bildern eine andere, die sich von den klassischen Hollywood-Produktionen deutlich unterscheidet. Ebenso ist das Genre nicht zwingend an konkrete geographische Schauplätze gebunden, wie beispielsweise der Western oder der Bergfilm. Die Landschaft muss hier vielmehr losgelöst vom filminternen Kontext verstanden werden. Das heißt, sie provoziert weniger konkrete Handlungen seitens der Filmfiguren, als dass sie sich über die erzählte Geschichte hinweg an den Zuschauer wendet – an dessen Gefühl, Bewusstsein, Erinnerung und Stimmung appelliert.<sup>436</sup> Der Filmemacher bedient sich der Natur-Kulisse als Bedeutungsträger, mit der er die Rezeption zu beeinflussen vermag. So dienen ihm die Bilder diverser Landschafts-Räume als Projektionsfläche, auf der sich auch abstrakte Gedanken versinnbildlichen lassen. Raum-Bilder im Roadmovie bezeichnen *„Bedeutungen und nicht nur die Namen der Handlungsorte“*<sup>437</sup>. Durch die jeweilige Inszenierung und Konstruktion der innerfilmischen Räume ist der Regisseur in der Lage, bestimmte Bedeutungsrelationen aufzubauen.<sup>438</sup> Die formale Beschaffenheit der Raum-Bilder und die filmische Schilderung der Lebensumstände innerhalb der gezeigten Räume

---

<sup>434</sup> Jansen, Peter W. „innen/außen/innen – Funktionen von Raum und Landschaft.“ A. a. O. S. 69.

<sup>435</sup> Nämlich die Landschaften im Westen der USA.

<sup>436</sup> Siehe Jansen, Peter W. „innen/außen/innen – Funktionen von Raum und Landschaft.“ A. a. O. S. 69.

<sup>437</sup> Großklaus, Götz. „Zu Tendenzen des Films der siebziger Jahre – in der Bundesrepublik Deutschland.“ A. a. O. S. 104.

<sup>438</sup> Siehe Marschall, Susanne. „Natur im Film.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). *Reclams Sachlexikon des Films*. (Stuttgart: Reclam jun., 2002). S. 404.

laden diese für den Zuschauer mit der vom Filmautor intendierten Bedeutung auf. Denn:

*„Für die Komposition eines Filmbildes gilt die Grundregel jeder bildnerischen Kunst: Kein Bestandteil des Bildes, kein Zeichen ist gesetzt ohne dramaturgischen oder ästhetischen Grund.“<sup>439</sup>*

Mit filmsprachlichen Mitteln, wie Kameraführung, Mise en Scène und Montage, lädt der Regisseur die Film-Bilder symbolisch auf, wobei er sich vor allem an tradierte Deutungsmuster anlehnt. Eines dieser gängigen und besonders im Roadmovie zu beobachtenden Muster ist der diametrale Aufbau der innerfilmischen Räume Stadt und Land. Die Darstellung von Ausdehnung in Form von weiten und naturgeprägten geographischen Räumen erweckt beim Zuschauer den Eindruck uneingeschränkter Freiheit und Entwicklungsfähigkeit.

Beispielhaft für diese Funktionsweise von Natur dominierter Landschaft soll hier auf den zeichenhaften Einsatz von Raum-Bildern in Dennis Hoppers *Easy Rider* (1969), dem typischen Vertreter für die filmischen Experimente und Produktionspraktiken der damaligen Zeit, eingegangen werden. Hopper filmt die Landschaftsräume, durch die seine Hauptfiguren fahren, bevorzugt in einer Totalen bzw. Panorama-Einstellung, in der zivilisatorische Spuren nahezu unsichtbar sind. Dadurch vermittelt er dem Zuschauer eine Tiefe des Raumes, *„in die hinein sich die Bewegung, die Fahrt [der Protagonisten], scheinbar bis ins ‚Unendliche‘ fortsetzen könnte“<sup>440</sup>*. Eine derartige Mise en Scène erzeugt beim Rezipienten ein geradezu rauschhaftes Gefühl von Freiheit. Nichts und niemand scheint die beiden Motorradfahrer aufhalten zu können. Einzig und allein: *„The sky is the limit“*. Einstellungen wie diese bedürfen zur näheren Erläuterung keinerlei Worte bzw. Dialoge. Allein die Sprache der Bilder reicht aus, um Gefühle darzustellen, aber auch gleichzeitig zu evozieren. Der Zuschauer fühlt sich den Charakteren eng verbunden, zumal ihm Hopper aufgrund der perspektivischen Einstellung das Gefühl vermittelt, Seite an Seite mit ihnen auf der Straße unterwegs zu sein.

Eine ebenfalls wichtige und bis dahin ungewöhnliche Rolle fällt in diesen Szenen auch der Musik zu, die hier zu mehr als einer einfachen Bilduntermalung dient. Der Soundtrack von *Easy Rider* (1969) wurde nicht wie damals üblich speziell für den Film komponiert, sondern bestand aus zwölf zeitgenössischen Folk- und Rock-Songs. Vor allem der Titelsong *Born to be wild* der Band *Steppenwolf* sollte später zur Hymne der Biker-Subkultur werden. Bemerkenswert ist, dass die Songs die Raum-

---

<sup>439</sup> Marschall, Susanne. „Natur im Film.“ A. a. O. S. 404.

<sup>440</sup> Großklaus, Götz. „Zu Tendenzen des Films der siebziger Jahre – in der Bundesrepublik Deutschland.“ A. a. O. S. 111f.

Bilder nicht nur einfach untermalen. Es ist vielmehr die Musik selbst, die durch die Bilder von auf der *Route 66* fahrenden Harley-Davidson-Motorrädern visualisiert wird. Der deutsche Filmemacher Wim Wenders erinnert sich: „*Hier hatte das Lebensgefühl der Rockmusik zum ersten Mal die richtigen Bilder gefunden ...*“<sup>441</sup> Demzufolge fungierte das Roadmovie als visuelles Pendant zum damals bedeutendsten Ausdrucksmittel der Gegenkultur, der Rockmusik.

Das Roadmovie setzt naturgeprägten und Freiheit vermittelnden Einstellungen Bilder gegenüber, die von Spuren der Zivilisation, zum Beispiel in Form von Elementen physischer Begrenzung wie Mauern, Hauswände oder Zäunen, geprägt sind und welche einen Mangel oder Verlust an Freiheit symbolisieren.<sup>442</sup> Das somit visuell inszenierte Bezugsverhältnis der Innen- und Außenräume vermittelt dem Zuschauer auf konnotativer Ebene ebenfalls einen Eindruck über das Verhältnis, in dem Individuum und Gesellschaft zueinander stehen. Raum-Bilder müssen im Roadmovie vor allem in einem gesellschaftlichen Sinne gedeutet werden. Der zivilisatorisch-technisch geprägte Raum repräsentiert hierbei den Ort der „beherrschenden“ Realität, die das Individuum dominiert und einengt. Dem gegenüber steht der zivilisatorisch kaum besetzte Naturraum, in den die Protagonisten sich absetzen, der offen und weit gestaltet ist und sich als Ort einer gesellschaftlichen Alternative präsentiert. Durch die Aneinanderreihung oppositioneller Raum-Bilder wird die fortwährende äußere und innere Bewegung der Protagonisten verdeutlicht und ihre physischen und psychischen Ausbrüche aus der beherrschenden Realität visualisiert. Götz Großklaus schreibt:

*„Die Bilder ‚letzter‘ innenräumlicher Privatheit [zum Beispiel das Bild eines Fahrzeuginneren] und ‚letzter‘ außenräumlicher Naturhaftigkeit [in Form atemraubender Landschaftstotalen] verdeutlichen die beiden Grundrichtungen des Fortgehens – des Aufbruchs aus der Realität, des Abhauens nach ‚innen‘ und nach ‚außen‘.“*<sup>443</sup>

Der Roadmovie-Protagonist verlässt den Raum der beherrschenden Realität, fährt hinaus in den weiten verheißungsvollen Außenraum und koppelt sich von seiner Umwelt ab. Sein Transportmittel garantiert ihm dabei einen autonomen Status. Auf seiner Fahrt dringt er immer wieder in Räume der beherrschenden Realität ein, die er bei Bedarf wieder verlassen kann. Denn solange der Reisende auf ein intaktes Vehikel zurückgreifen kann, erscheint er frei bzw. entbunden von den Normen und Konventionen seines gesellschaftlichen Umfeldes, von dem er sich räumlich

<sup>441</sup> Wenders, Wim. „In no city, and no country ...“ In: Grob, Norbert und Thomas Klein (Hrsg.). *Road Movies*. (Mainz: Bender Verlag, 2006). S. 39.

<sup>442</sup> Siehe Daemrich, Horst S. und Ingrid. *Themen und Motive in der Literatur*. A. a. O. S. 278.

<sup>443</sup> Großklaus, Götz. „Zu Tendenzen des Films der siebziger Jahre – in der Bundesrepublik Deutschland.“ A. a. O. S. 111.

distanzieren kann. Seine Mobilität ermöglicht es ihm schließlich, jederzeit zu neuen Ufern aufzubrechen. Erst im Moment eines von äußeren, unbeeinflussbaren Kräften erzwungenen Stillstandes ist ein erneuter Ausbruch unmöglich und eine Rückkehr in die beherrschende Realität unausweichlich.

Als Beispiel hierfür kann Gus van Sants Roadmovie *My Own Private Idaho* (1991) genannt werden, in dem die Suche nach seiner Mutter den Junkie Mike durch enge und schäbige Stadtstraßen hinaus auf die weiten Highways im Nordwesten der USA führt. Gus van Sant inszeniert das urbane Lebensumfeld der Figuren als düsteres Labyrinth aus halb verfallenen Häusern und dreckigen Gassen, das trostlos und beklemmend auf den Zuschauer wirkt. Der Junge scheint in diesem urbanen Umfeld gefangen. Die Bilder von menschenleeren, bis zum Horizont zu überblickenden und von endlos erscheinenden Feldern flankierten Highways bilden dazu einen wohlthuenden Kontrast. Zum einen können sie als Symbole für den Ausbruch, den Aufbruch und die Freiheit Mikes gedeutet werden. Zum anderen verbirgt sich in ihrer Monotonie jedoch auch ein unterschwellig unheilvolles Moment, das am Ende des Films Bestätigung finden wird. Denn die Suche des Protagonisten nach der eigenen Identität und seinen Wurzeln entpuppt sich letztlich als Reise ohne Ende – „*die sich entweder auf schnurgeraden Straßen im Endlosen verliert oder im Kreise verläuft*“<sup>444</sup>. Der Ausbruch aus diesem Kreislauf und damit ein weiteres Fortkommen erweist sich für Mike als nicht möglich. Er hat somit einen Zustand der Stagnation erreicht, der zwangsläufig eine Rückkehr in die beherrschende Realität nach sich zieht.

### **3.4 Spuren von Wahrnehmungscodes der europäischen Romantik in der Bildsprache des Roadmovies**

Im modernen Filmgenre Roadmovie wird der Naturraum als der Umwelt des Alltags polar entgegengesetzt begriffen und befindet sich somit in der Tradition individualistisch-emanzipatorisch geprägter Strömungen des 18. Jahrhunderts.<sup>445</sup> Wie damals befindet sich das Individuum in einem Konflikt mit den vorherrschenden gesellschaftlichen Strukturen und Normen und versucht, sich durch einen räumlichen Ausbruch in die Natur von den Reglementierungen der zivilisierten Welt zu befreien. Ästhetisch auffallend ist hierbei, wie stark sich das Roadmovie in seinen Natur- und Landschaftsinszenierungen an Wahrnehmungscodes orientiert, die sich im Laufe des 18. Jahrhunderts und vor allem während der europäischen Romantik entwickelten. Im

---

<sup>444</sup> Messias, Hans. „My Own Private Idaho.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). *Reclams Elektronisches Filmlexikon*. (Stuttgart: Reclam jun., 2001).

<sup>445</sup> Siehe Großklaus, Götz. „Der Naturraum des Kulturbürgers.“ A. a. O. S. 193.

Folgenden gilt es daher, näher auf die Beschaffenheit dieses „romantischen Blickes“ einzugehen und anschließend zu verdeutlichen, in welcher Art und Weise sich dieser Blick über 200 Jahre später im Filmgenre Roadmovie wieder findet.

Veränderungen der Gestaltungs- und Betrachtungsweise umweltlicher Beobachtung konstatiert Reinhard Priessnitz bereits um die Mitte des 18. Jahrhunderts in den Werken der deutschen Dichter Barthold Hinrich Brockes und Friedrich Gottlieb Klopstocks. Er beschreibt dies, wie folgt:

*„Wahrgenommenes kollidierte – anthropomorphistisch – mit Gefühl; innere Stimmung wurde in der Formulierung auf Landschaft übertragen, Landschaft zu psychischen Zuständen in Verbindung gesetzt. [...] Das Freiwerden kosmisch-metaphysischer Kräfte, das Ursprüngliche und Leidenschaftliche, das Natürliche als das ‚Freie‘ schlechthin – von Rousseau und, bis zu einem gewissen Grad, auch von Herder gefordert – prägten die Landschaft in eine Seelenlandschaft um.“<sup>446</sup>*

Die Natur entwickelt sich in der damaligen Literatur zu einer Projektionsfläche subjektiver Empfindungen. Dieser Entwicklung liegt ein Wandel der Wahrnehmungscodes – *„eine neue Weise des Sehens und Wahrnehmens“<sup>447</sup>* – zugrunde, der sich in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts durchsetzt. Landschaften, die man vorher noch als trist, einsam, unwegsam und lebensfeindlich abgewertet hatte, wie etwa Heide- und Moorlandschaften<sup>448</sup> oder die teilweise noch unerforschte Bergwelt der Alpen, wurden nun aufgrund ihrer Unberührtheit als Ideallandschaften empfunden. Ihnen wurden neue, positive Bedeutungen zugeordnet. So erklärte beispielsweise Rousseau die menschenabweisende Alpenlandschaft der Schweizer Berge zu seinem Schönheitsideal in Bezug auf das Erscheinungsbild der Natur.<sup>449</sup> Hier kann der Mensch nicht nur die uneingeschränkte Macht der Natur, sondern auch die eigene Natürlichkeit entdecken. Der Weg nach außen führt in diesem Verständnis gleichzeitig auch immer ins Innere, in die Psyche des Menschen.

Wurden Naturregionen vor dem Anfang des 18. Jahrhunderts hauptsächlich nach ihrem agrarischen, materiellen oder strategischen Nutzwert beurteilt, entwickelte der Mensch nun eine Lust an ihrer körperlich-sinnlichen Erkundung – jenseits jeglicher Verwertungsinteressen. Parallel zum Wandel der Wahrnehmungsformen von Natur tauchte auch eine neue Natur-Ästhetik in der Dichtung und Bildkunst auf. Henning

---

<sup>446</sup> Priessnitz, Reinhard. „Literatur und Landschaft.“ In: Achleitner, Friedrich (Hrsg.). *Die WARE Landschaft*. (Salzburg: Residenz Verlag, 1977). S. 26.

<sup>447</sup> Großklaus, Götz. „Der Naturtraum des Kulturbürgers.“ A. a. O. S. 179.

<sup>448</sup> Siehe Eichberg, Henning. „Stimmung über der Heide – Vom romantischen Blick zur Kolonisierung des Raumes.“ In: Großklaus, Götz und Ernst Oldemeyer (Hrsg.). *Natur als Gegenwelt – Beiträge zur Kulturgeschichte der Natur*. (Karlsruhe: Loeper Verlag, 1983). S. 197ff.

<sup>449</sup> Siehe Trnek, Renate. „Der Wandel des Sehens und Empfindens von Landschaft durch die Kunst.“ A. a. O. S. 33.

Eichberg erklärt: „*Philosophie, Kunst oder Literatur transformierten über das innere Auge schließlich das äußere.*“<sup>450</sup> Das Wilde und Unbekannte wurde in den kulturellen Kontext eingeholt und prägte schrittweise das Verständnis und das Bild, das der Mensch sich davon bis heute macht.

Zunächst einmal muss der Romantizismus als Reaktion auf die rational orientierten Geistesströmungen der Aufklärung und die strengen und objektiven Ordnungsprinzipien des Klassizismus begriffen werden. Eben diesen entgegengesetzt stellt er eine extrem individualistische Grundeinstellung, die irrationalen Gefühle des Subjekts und dessen Seelenbefinden in den Vordergrund. Die romantische Lebenseinstellung ist geprägt von einer stetigen Sehnsucht nach etwas Unbestimmten oder Unerreichbaren – etwa der Zusammensetzung von unvereinbaren Gegensätzen zu einem harmonischen Ganzen –, die jedoch nie gestillt werden kann und lediglich um ihrer selbst willen gelebt werden will. In der Natur findet der romantische Geist einen Ort, an dem er sich dieser Sehnsucht ganz hingeben kann. Er fühlt sich der ihn umgebenden Gesellschaft entfremdet und wünscht sich in einen Naturzustand im Sinne Rousseaus versetzt, der für ihn jedoch in der vom unaufhaltsamen technischen Fortschritt geprägten Epoche unerreichbar geworden ist. Seine einzigen Rückzugsmöglichkeiten aus dem gesellschaftlichen Leben sind daher die ungezähmte Natur, die in Zeiten der Industrialisierung allerdings zunehmend im Begriff des Schwindens ist, sowie seine eigene Phantasie.

Wie der Roadmovie-Protagonist leidet der romantische Geist an den Grenzen, die ihm das kulturelle Gefängnis setzt und die er in seinem Streben nach absoluter individueller Freiheit und Unabhängigkeit sprengen will, was er zumindest in seinen Traumwelten auch uneingeschränkt tut. In der Distanzierung von der modernen, technisierten Welt sucht der Romantiker die Erlösung. Im unmittelbaren Erleben der Natur findet er den Zugang zu seiner inneren (Ursprungs-)Natur, der ihm im gesellschaftlichen Umfeld versagt bleibt. Der romantische Kunsttheoretiker und Maler Carl Gustav Carus beschreibt diesen Schritt in folgenden Sätzen:

*„Wer auf die Künstlichkeit unserer sozialen Denkweise genauer Acht gibt, wird sich dann leicht überzeugen, dass jenes erst in unserer Zeit hervorgetretene Bestreben, sich zeitweise wie zu einer Art Naturadoration hinauszustürzen in die Wälder [...] und Berge, wirklich gleichsam eine Art von Instinkt ist, um sich*

---

<sup>450</sup> Eichberg, Henning. „Stimmung über der Heide – Vom romantischen Blick zur Kolonisierung des Raumes.“ A. a. O. S. 200.

*ein Heilmittel zu suchen gegen die Krankheit des künstlichen Lebens und die Einwirkungen desselben auf geistige Entwicklung.*<sup>451</sup>

Hinaus aus einem künstlichen, gesellschaftlich geprägten Lebensrhythmus stürzen sich auch die Roadmovie-Protagonisten – als Reaktion auf ein, nicht immer unbestimmtes, Sehnen nach individueller Freiheit und/oder Selbstfindung. Die Bildsprache, in welcher das Roadmovie diese Ausbrüche seiner Protagonisten hinaus in die freie Natur darstellt, weist dabei oft so genannte „romantische“ Züge auf. Das bedeutet, dass das Filmgenre mit Methoden und Techniken arbeitet, die bisweilen eindeutig charakteristisch für die romantische Landschaftsmalerei sind.

Parallelen zwischen der Wirkungsweise, welche Werke der romantischen Malerei und Kinofilme auf ihre Betrachter ausüben, zeigt auch die Kunstwissenschaftlerin Kyllikki Zacharias auf. Sie begreift den Filmvorführungsraum eines Kinos als einen romantischen Ort, *„an dem die Imagination des Künstlers und die des Betrachters miteinander verschmelzen“*<sup>452</sup>. In der Dunkelheit des Kinosaals ist der Zuschauer ganz für sich und kann sich ungestört auf das Gezeigte konzentrieren. Aufgrund von Kameraführung und Montage betrachtet er dieses jedoch weniger mit den eigenen Augen als vielmehr durch die des Filmemachers. Dessen wird er sich aufgrund einer ausgeklügelten medialen Inszenierung jedoch nicht bewusst. Die dargestellte Vision des Künstlers wird somit zum eigenen Phantasiegebilde, das Erlebnis des Filmenden zu dem des Betrachters. Es entsteht ein Eindruck von Unmittelbarkeit gegenüber dem gezeigten Geschehen, der sich gleichzeitig auf die Gefühlswelt des Zuschauers auswirkt. Der Zuschauer taucht ein in eine Erlebniswelt, die er in diesem Moment als so real empfindet, dass sie in ihm bestimmte Affekte auslöst.

Dass die bildliche Sprache über ein derartiges emotionales Ausdruckspotenzial verfügt, ist keineswegs eine Entdeckung des Filmzeitalters. Bereits in der romantischen Malerei machten sich Künstler dies zu Nutze. Als Beispiel soll hier der Maler Caspar David Friedrich, als sicherlich bedeutendster Maler der deutschen Romantik, genannt werden. In seinen symbolhaften Naturgemälden ist laut Zacharias *„[die] Idee der unmittelbaren Empfindung, die die Imagination des Künstlers unter Umgehung eines rationalen Filters zur eigenen werden läßt“*<sup>453</sup>, bereits angelegt. Friedrichs Landschaften sind zum einen darauf ausgerichtet, menschliche Gefühle darzustellen bzw. widerzuspiegeln, zum anderen löst er im Betrachter selbst Emotionen aus. Er schreibt:

---

<sup>451</sup> Carus, Carl Gustav zitiert nach: Trnek, Renate. „Der Wandel des Sehens und Empfindens von Landschaft durch die Kunst.“ A. a. O. S. 36.

<sup>452</sup> Zacharias, Kyllikki. „Was du im Dunkeln gesehen 1999–2005.“ In: Gaßner, Hubertus (Hrsg.). *Caspar David Friedrich – Die Erfindung der Romantik*. (München: Hirmer Verlag, 2006). S. 67.

<sup>453</sup> Zacharias, Kyllikki. „Was du im Dunkeln gesehen 1999–2005.“ A. a. O. S. 67.

„[...] ein großes Verdienst und vielleicht das größte eines Künstlers [ist es,] geistig anzuregen und in dem Beschauer Gedanken, Gefühle und Empfindungen zu erwecken, und wären sie auch nicht die seinen.“<sup>454</sup>

Friedrichs Kunst ist nicht objektiv-illustrierend, sondern subjektiv-reflektierend. Seine Intention ist nicht einfach nur die möglichst mimetische Abbildung von Landschaften. Er entwickelt vielmehr eine eigene bildliche Sprache, mit der er seinen Gedanken und Empfindungen Ausdruck verleihen kann und die sich unmittelbar an die Emotionswelt des Betrachters wendet, in ihm Affekte auslöst. Es handelt sich um eine visuelle Sprache, in der, um mit Johann Wolfgang von Goethe zu sprechen, „*sich der Geist des Sprechenden unmittelbar ausdrückt*“<sup>455</sup>. Die Prinzipien, Normen und Ideale der klassischen Malerei lässt er dabei mitunter unberücksichtigt. Aus heutiger Sicht werden seine Landschaften als Projektionsflächen seiner Seele gedeutet, deren symbolische Deutung bisweilen in wilden Spekulationen gipfelt.

Nicht zu leugnen ist jedoch die Tatsache, dass die Werke Friedrichs, gemäß der Tradition der Romantiker, eine idealisierende Naturdarstellung offenbaren, die im Betrachter eskapistisch geprägte Sehnsüchte auslöst. In seinen Bildern lässt sich eine pantheistische Grundhaltung erkennen. Durch das Betrachten von Naturschauspielen nehmen die Figuren in Friedrichs Bildern Kontakt zum Göttlichen auf – und damit zu einer Welt, die dem eigenen nüchternen, irdischen Lebensraum konträr entgegengesetzt ist. Friedrichs horizontale Landschaften öffnen den Blick in die Ferne, die der Betrachter als verlockend empfindet, da er dort paradiesische Orte vermutet, denen er entgegenstreben will. Im Gegensatz zur Natur spielen Figuren im Werk Friedrichs eine untergeordnete, passive Rolle. Meist weisen sie keine individuelle Physiognomie auf, wenden dem Betrachter den Rücken zu und präsentieren sich ihm so wiederum selbst als einsame Betrachter der Naturszenerie. Aufgrund ihrer Gesichtslosigkeit können sie als Stellvertreter des Betrachters gedeutet werden. Sie laden den Außenstehenden ein, sich mit ihnen zu identifizieren, die Welt aus ihrer Perspektive und damit gleichzeitig aus der des Malers zu betrachten. Und eben dieser Blick ist es, der wie im Kino die Imagination des Künstlers mit der des Betrachters verschmelzen lässt und durch diese Unmittelbarkeit gleichzeitig in ihm Gefühle freisetzt.

Mittels einer derartigen Bildersprache gelingt Friedrich der Ausdruck von komplexen, eigentlich nicht visualisierbaren Empfindungen und Stimmungen. Damit setzt er die

---

<sup>454</sup> Friedrich, Caspar David zitiert nach: Hofmann, Werner. „Die Romantik – eine Erfindung?“ In: Gaßner, Hubertus (Hrsg.). *Caspar David Friedrich – Die Erfindung der Romantik*. (München: Hirmer Verlag, 2006). S. 30.

<sup>455</sup> von Goethe, Johann Wolfgang. „Fortsetzung der Auszüge aus dem Taschenbuch eines Reisenden.“ In: *Der Teutsche Merkur*. Bd. I. 1789. S. 113–131. Zitiert nach Hofmann, Werner. „Die Romantik – eine Erfindung?“ A. a. O. S. 28.



Forderung seines Freundes, des romantischen Dichters Ludwig Tieck *„Ich will [...] nicht Bäume abschreiben, sondern Gemüt mitteilen.“*<sup>456</sup> auch in seiner eigenen, rein visuellen, Kunstform um und bewegt mit diesem romantischen Konzept bis heute Generationen von Künstlern, unter anderem in der Filmkunst. Viele seiner Motive sind mittlerweile in ein Bilderrepertoire eingegangen:

*„[...] dem wir allenthalben, in der bildenden Kunst wie in der Literatur, in der Werbewelt wie in der privaten Urlaubssikonographie begegnen: Sonnenauf- und -untergänge, Mondlandschaften, Meeresweiten, Nebelschwaden, einsame Betrachter- oder Rückenfiguren, Fensterblicke – zum Klischee geronnene Motive, deren Sedimente sich längst bis in unsere Werbewelt abgesetzt haben.“*<sup>457</sup>

Auch im Bildrepertoire des Roadmovie-Genres lassen sich in der Mise en Scène horizontaler Landschaften, aber auch in Form des Blicks aus dem (Fahrzeug-) Fenster<sup>458</sup> Friedrichs Spuren ausmachen.

Das Roadmovie ist als Repräsentant des modernen Films an einer visuell-sinnlichen Wahrnehmung des Geschehens aufseiten des Zuschauers interessiert. Es initiiert einen sinnlichen Dialog mit der Natur und überträgt den im 18. Jahrhundert in Europa entstandenen „romantischen Blick“ ins 20. Jahrhundert. Wie in der romantischen Landschaftsmalerei dienen Natur-Bilder in diesem Genre der Bedeutungsherstellung. Sie sind mehr als reine Illustrationen der erzählten Geschichte. Mit den Mitteln, die ihm die Filmsprache zur Verfügung stellt, wie zum Beispiel Kameraführung und Montage, kreierte der Autor bzw. Regisseur Bilder, die in der Lage sind, Stimmungen und Gefühle auszudrücken und diese wiederum im Betrachter zu evozieren. Frühe Roadmovie-Regisseure wie Arthur Penn, Dennis Hopper oder Terence Malick begreifen das eigene Medium Film folglich als ein souveränes Ausdrucksmittel, das zu weitaus mehr fähig ist, als Szenen einfach nur zu illustrieren. Damit schließen sich die Vertreter des *New Hollywood* einer Idee an, die der französische Filmkritiker und Regisseur Alexandre Astruc bereits 1948 in seinem Artikel *Naissance d'une nouvelle avant-garde: la caméra stylo*<sup>459</sup> ausformulierte.

Astruc begreift das Medium als eine Sprache, in welcher und durch welche ein Künstler seine Gedanken, so abstrakt sie auch sein mögen, ausdrücken kann.<sup>460</sup> Wie

---

<sup>456</sup> Tieck, Ludwig zitiert nach: Trnek, Renate. „Der Wandel des Sehens und Empfindens von Landschaft durch die Kunst.“ A. a. O. S. 36.

<sup>457</sup> Zacharias, Kyllikki. „Was du im Dunkeln gesehen 1999–2005.“ A. a. O. S. 68.

<sup>458</sup> Ähnlich wie in Friedrichs Werken löst der Blick aus den Fenstern des Fahrzeugs einen Identifikationsprozess des Filmzuschauers mit der Filmfigur bzw. dem -autor aus. Der Zuschauer sieht, was die Person im Film sieht, was wiederum vom Filmautor vorgegeben ist.

<sup>459</sup> Astruc, Alexandre. „Naissance d'une nouvelle avant-garde: la caméra stylo.“ In: *L'Ecran français*, n° 144, 30 mars 1948.

<sup>460</sup> Siehe Astruc, Alexandre. „Die Geburt einer neuen Avantgarde: die Kamera als Federhalter.“ In: Kotulla, Theodor (Hrsg.). *Der Film – Manifeste, Gespräche, Dokumente*. (München: Piper, 1964). S. 111f.

beim romantischen Maler Caspar David Friedrich steht für den Filmmacher Astruc der Ausdruck von Gedanken und Gefühlen im Vordergrund bei der Arbeit mit seinem Medium. Dem Künstler gelingt der Ausdruck seiner Gedanken, indem er sich den signifikanten Charakter des Bildes in Kombination mit den jeweiligen medienspezifischen Möglichkeiten zu Nutze macht. Er setzt seine Gedanken bzw. Intentionen in das materielle Zeichensystem des jeweiligen Mediums um und überlässt dem Rezipienten die Decodierung der Zeichen. Folglich setzt sich das in der romantischen Malerei und Literatur praktizierte Prinzip des Ausdrucks von persönlichen Gefühlen und Weltanschauungen in der Idee der *Caméra stylo* für das Medium Film fort. Alexandre Astrucs Vorstellung der Kamera als eine Art Schreibgerät, mit dem der Filmautor, gleich einem Schriftsteller, abstrakten und persönlichen Reflexionen individuellen Ausdruck verleihen kann, wirkte sich prägend auf die jungen Regisseure der *Nouvelle Vague* aus, denen es gelang, diese Vorstellung in die filmsprachliche Praxis zu transferieren. Ihre dadurch errungene Ausdrucksfreiheit entpuppte sich ein Jahrzehnt später wiederum als wegweisend für die Vertreter des *New Hollywood*, die sich, wie bereits verdeutlicht, hinsichtlich ihrer filmsprachlichen Ästhetik von den europäischen Vorbildern inspirieren ließen.

## 4 Vorläufer, Entwicklungen und Tendenzen des Genres Roadmovie

Abschließend gilt es, einen kurzen Abriss der Entwicklung zu geben, die das Roadmovie von seinen Anfängen bis heute durchlaufen hat. Dabei findet an späterer Stelle ein Modell Anwendung, dessen sich der Medienwissenschaftler Knut Hickethier für chronologische Genreanalysen bedient.<sup>461</sup> Parallel hierzu werden die Wandlungen dargestellt, die das Genre in den vergangenen vierzig Jahren erfahren hat. Ziel des Kapitels ist die Darlegung europäischer Tendenzen in der Entstehung des Genres. Dies erfolgt durch Analyse von Elementen im europäischen Autorenkino der 1950er Jahre, die für das spätere Roadmovie typisch sind. Darüber hinaus werden unterschiedliche Strömungen der europäischen und US-amerikanischen Genrevertreter und ihre gegenseitige Wirkung aufgezeigt.

Wie zuvor erläutert, entstand das Genre unter signifikanter Einwirkung des europäischen Autorenfilms im US-amerikanischen *New-Hollywood*-Kino.<sup>462</sup> Die Filmsprache des *New Hollywood* markierte einen Neuanfang im krisengeschüttelten Hollywood-Kino, auf dessen Bild- und Genretradition es zwar Bezug nahm, diese jedoch hinsichtlich Tenor und Filmsprache einer radikalen Änderung unterzog und somit an die damalige veränderte gesellschaftliche Situation anpasste.<sup>463</sup> Das zeitgenössische Publikum wollte andere Filme als die makellosen und realitätsfremden Produktionen des „Old Hollywood“ sehen. Peter Biskind definiert diese neuen Filme als:

*„Filme, die eher von den Charakteren als von der Handlung lebten, sich nicht um traditionelle Erzählkonventionen scherten, das Gebot der technischen Makellosigkeit ignorierten, sprachliche Tabus brachen, allgemein anerkannte Verhaltensnormen sprengten und es wagten, auf ein Happy-End zu verzichten.“<sup>464</sup>*

Derartige Veränderungen hatte das europäische Kino mit dem Auftauchen der französischen *Nouvelle Vague* bereits zehn Jahre früher erfahren. Diese von Frankreich ausgehende Welle hinterließ deutliche Spuren in der europäischen Filmlandschaft. Sie wirkte auf das englische *Free Cinema* ein, prägte Anfang der 1960er Jahre den *Neuen Deutschen Film* und schwappte schließlich über den Atlantik bis nach Amerika. Elisabeth Bronfen begreift die *Nouvelle Vague* als eine der Antriebskräfte für das neue Kino Hollywoods, wenn sie schreibt:

---

<sup>461</sup> Siehe Hickethier, Knut. „Genretheorie und Genreanalyse.“ A. a. O. S. 71ff.

<sup>462</sup> Siehe Kapitel 3.2.

<sup>463</sup> Siehe Bronfen, Elisabeth. „Recycling von Gewalt und Gesetzlosigkeit.“ A. a. O. S. 17.

<sup>464</sup> Biskind, Peter. *Easy Riders, Raging Bulls*. (München: Wilhelm Heyne Verlag, 2004). S. 13.

„Die Filmsprache des ‚New Hollywood‘ stellt zwar einen Neuanfang dar, bezieht sich aber gleichzeitig explizit auf jene Bild- und Genretradition, die mit dem Zusammenbruch des Studiosystems brüchig geworden ist, und paßt diese einer neuen, nicht zuletzt auch von der französischen *Nouvelle Vague* inspirierten Filmsprache an sowie einer veränderten gesellschaftlichen Situation.“<sup>465</sup>

Es wäre jedoch ein Fehler, die erwähnten europäischen Inspirationsquellen ausschließlich auf die *Nouvelle Vague* zu begrenzen, denn letztlich waren es europäische Nachkriegsregisseure wie Federico Fellini, Roberto Rossellini und Ingmar Bergman, welche die Basis für die moderne Filmsprache formten und den Weg für die neuen Wellen erschlossen. In vielen ihrer Filme finden sich Elemente, die später konstitutiv für das Roadmovie-Genre waren. Hierzu zählen inhaltliche Motive, wie zum Beispiel das Motiv der Reise als bewusstseinsweiternde Erfahrung fern der alltäglichen Normalität, aber auch Charakteristika in der Bild- und Filmsprache, die später im Roadmovie verstärkt aufgegriffen werden.

#### **4.1 Genretypische Merkmale des Roadmovies in Werken von Roberto Rossellini, Federico Fellini und Ingmar Bergmann**

Als erstes Beispiel für einen europäischen Roadmovie-Vorläuferfilm soll Roberto Rossellinis *Viaggio in Italia* aus dem Jahr 1954 genannt werden, der vor allem in Bezug auf das Element der Reise als nicht alltägliche, existenzielle Erfahrung und in der filmischen Inszenierung sowie Wahrnehmung von Umwelt Parallelen zum Roadmovie aufweist. Das von der damaligen Kritik verschmähte Werk<sup>466</sup> handelt von der Reise eines britischen Ehepaars durch Italien, die zu einer tiefen Beziehungskrise der Partner und zum Entschluss einer Scheidung führt.

Das seit acht Jahren verheiratete Paar Alex und Catherine Joyce hat eine Villa in der Nähe von Neapel geerbt, die Alex möglichst schnell und gewinnbringend verkaufen möchte. Die Reise mit dem Auto nach Süditalien dient in seinen Augen einzig und allein dem Geschäftsabschluss vor Ort und wird von ihm als lästig empfunden. Seine Frau hingegen interessiert sich für das Land und seine Kultur. Sie möchte die Gelegenheit nutzen, beides näher kennen zu lernen. Auf ihrer Reise durch die Fremde und fern der Normalität ihres ehelichen Alltags müssen die beiden schmerzhaft feststellen, wie sehr sie sich auseinander gelebt haben. Während der rationale Alex

---

<sup>465</sup> Bronfen, Elisabeth. „Recycling von Gewalt und Gesetzlosigkeit.“ A. a. O. S. 17.

<sup>466</sup> Siehe Jansen, Peter W. „Viaggio in Italia.“ In: *NZZ Online*. 5. Mai 2006. Onlineversion unter: <http://www.nzz.ch/2006/05/05/fi/articleE3C37.html> (Stand: 09.06.2008).

hauptsächlich für seinen Beruf als Anwalt lebt, fühlt seine gefühlsbetonte Frau sich vernachlässigt und verliert sich in ihrer Rolle als verletztes Opfer. Während der Fahrt, auf der sie als Paar im Übrigen „zum ersten Mal wirklich allein sind“<sup>467</sup>, realisiert sie zunehmend, was sie in ihrer Ehe schmerzlich vermisst, nämlich Romantik und Liebesbeweise. Doch während der nüchterne Alex nicht in der Lage ist, seinen Emotionen und Wünschen Ausdruck zu verleihen, ist die empfindsame Catherine unfähig, ihre Gefühle zu kontrollieren. Sie flüchtet sich in ausgedehnte Besichtigungstouren antiker Sehenswürdigkeiten, welche wiederum Reisen in die eigene Vergangenheit und Innenwelt auslösen.

Rossellini lässt in das Geschehen immer wieder Bilder von Landschaften und Szenen des süditalienischen Straßenalltags einfließen, welche der Handlung psychologische Tiefe verleihen. Der Regisseur zeichnet hier ein Gesellschaftsportrait, wie es für das spätere Roadmovie-Genre typisch sein wird. Bei ihren Besichtigungstouren wird Catherine kontinuierlich mit der Intensität und Vitalität des südländischen Lebens konfrontiert, die Rossellini in Form von Bildern scheinbar beiläufiger Alltagsszenen dokumentiert, wie sie sich auf den Straßen Neapels abspielen. Catherine saugt diese Eindrücke und das damit verbundene Lebensgefühl zugleich fasziniert und erschreckt bis hin zur Grenze des Unerträglichen in sich auf. Unterdessen wendet ihr Mann sich den Freuden des Lebens zu, fährt nach Capri, sucht im Nachtleben nach Zerstreuung und lernt andere Frauen kennen. Als er in die Villa zurückkehrt, reagiert er wiederum kalt und abweisend auf seine Frau.

Bei einer gemeinsamen Besichtigung Pompejis bricht Catherine während der Ausgrabung eines vor zweitausend Jahren von Lava verschütteten Liebespaares zusammen. In diesem Paar erkennt sie Alex und sich selbst, erstarrt in ihrer Beziehung, die schon lange gestorben zu sein scheint. Der Entschluss zur Scheidung steht bei ihrem Weggang aus Pompeji fest. Und doch hält Rossellini am Ende des Films ein überraschendes Happy End bereit, allerdings nicht in Form einer blinden Romantik, wie sie für den klassischen Hollywoodstil typisch ist. Auf der Rückfahrt nach Neapel zwingt eine Prozession das Auto der Joyces zum Halten. Nachdem sie ausgestiegen sind, wird Catherine von der zügellosen Menschenmenge mitgerissen. Sie ruft Alex um Hilfe, der sie wenig später rettet und ihr seine Liebe gesteht. In diesem Moment der gewaltsamen Trennung realisieren beide ihr Bedürfnis nach dem anderen. Ihre Beziehung ist in diesem Moment jedoch keineswegs gekittet. Catherine und Alex sind lediglich an einem Punkt angelangt, an dem sie wieder aufeinander zu gehen können.

---

<sup>467</sup> Originalzitat aus *Viaggio in Italia* (1954) von Roberto Rossellini.

Wie in einem Roadmovie haben beide Protagonisten ausgehend von ihren unterschiedlichen und miteinander unvereinbaren Situationen eine Entwicklung durchlaufen, die eine gegenseitige Annäherung ermöglicht. Auf ihren jeweiligen Reisen zu sich selbst ist Catherine zu der Erkenntnis gekommen, dass sie der von ihr ersehnten Lebensintensität nicht gewachsen ist, während Alex entdeckt hat, dass er seinen Gefühlen nicht zwangsläufig mit Vernunft begegnen muss.

Die für das Roadmovie so wichtigen Aspekte des Ausbruchs aus gesellschaftlichen Zwängen und des Auslebens der eigenen Wünsche finden sich in *Viaggio in Italia* (1954) allerdings nur schwach angedeutet. Der Scheidungsgedanke, mit dem die beiden Protagonisten spielen, könnte mit Blick auf die damalige Zeit als Loslösung von gesellschaftlichen Zwängen erachtet werden. Auch die Ausflüge des Ehemanns ins Nachtleben, sein Interesse für andere Frauen und die Begegnung mit einer Prostituierten sind als Ausbruchsversuche aus einer zerrütteten Ehe zu interpretieren, die erst durch den Sonderzustand der gemeinsamen Reise deutlich wird. Mit der Reise der Protagonisten in ihr Innerstes und der anschließenden Selbsterkenntnis sind jedoch wichtige Elemente enthalten, die später besonders im *Quest*-Roadmovie von zentraler Bedeutung sind.

Die Vertreter des jungen französischen Films sahen durch *Viaggio in Italia* (1954) eine Trendwende angekündigt. 1955 verkündete Jacques Rivette im Hauptmedium der *Nouvelle Vague*, der Filmzeitschrift *Cahiers du Cinéma*, den wegweisenden Charakter des Films:

*„Si je tiens Rossellini pour le cinéaste le plus moderne, ce n'est pas sans raisons; ce n'est pas non plus par raison. Il me semble impossible de voir 'Voyage en Italie' sans éprouver de plein fouet l'évidence que ce film ouvre une brèche, et que le cinéma tout entier y doit passer sous peine de mort. Ce n'est, on le voit, qu'un sentiment personnel. Et je voudrais prévenir aussitôt un malentendu: car il est d'autres œuvres, d'autres auteurs qui ne sont sans doute pas moins grands que celui-ci; mais, comment dirais-je, moins exemplaires [...]"<sup>468</sup>*

Für Rivette eröffnet Rossellinis Film eine Lücke, durch die das gesamte Kino zwangsweise schreiten muss, um den Wandel hin zu einer modernen und authentischen Darstellung zu vollziehen.

Dennoch erfuhr Rossellini vor allem von den italienischen Filmkritikern Ablehnung für *Viaggio in Italia* (1954), da sich der Film vom neorealistischen Stil entfernte.<sup>469</sup> Engagierte Rossellini für seine früheren Filme noch Laiendarsteller und siedelte die Handlung im einfachen Arbeiter- und Bauernmilieu an, dreht er nun mit den

---

<sup>468</sup> Rivette, Jacques. „Lettres sur Rossellini.“ In: *Cahiers du Cinéma*. Band VIII, Nr. 46. April 1955. S. 15.

<sup>469</sup> Siehe: Buovolo, Marisa. „Roberto Rossellini.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). *Reclams Elektronisches Filmlexikon*. (Stuttgart: Reclam jun., 2001).

Hollywood-Stars Ingrid Bergman und George Sanders und lässt die Geschichte in der britischen Upper-Middle-Class spielen. Auch von einer für den Neorealismus typischen politischen Ausrichtung ist nichts spürbar.

Trotzdem bleibt sein Film dem realistischen Konzept verhaftet und in einem Interview betont er, dass Realismus für ihn nicht eine Frage des Themas, sondern des Stils ist. Er sagt: „Für mich ist Realismus nichts anderes als die künstlerische Form der Wahrheit!“<sup>470</sup> Nach wie vor lehnt der italienische Filmautor den klassischen Illusionsrealismus Hollywoods ab und bleibt dem soziodokumentarischen Gestus des Neorealismus treu. Rossellini sucht und findet seine Bilder „im Hier und Jetzt der sozialen Realität“<sup>471</sup>. Das verbindet ihn mit den späteren neuen Wellen des europäischen und amerikanischen Kinos. Und wie bei vielen Filmen der *Nouvelle Vague* und des *New Hollywood* dient die Straße als bevorzugter Schauplatz dieser Realität.

Die von Rossellini gewählte Filmsprache weist Charakteristika auf, die den modernen Film nachhaltig prägen. Beispielhaft hierfür erfolgt nun eine Analyse der Anfangssequenz von *Viaggio in Italia* (1954), in der Rossellini bereits Mitte der 1950er Jahre eine Filmsprache anwendet, die einmal typisch für das Roadmovie werden sollte. Nahtlos an den Vorspann des Films schließt die minutenlange Einstellung einer leeren Straße an, die von einer Handkamera durch die Windschutzscheibe eines sich bewegenden Fahrzeugs aufgenommen wird. Übergangslos an die erste Einstellung ist eine zweite montiert, welche die aus dem Seitenfenster gefilmte, vorbei fliegende Landschaft zeigt. Erst die dritte Einstellung vermittelt dem Zuschauer einen Überblick über die Situation. Er sieht das Ehepaar Joyce in ihrem Auto: Catherine am Steuer, ihr Mann schlafend auf dem Beifahrersitz. Die Frage „Wo sind wir?“, die Alex kurz nach seinem Aufwachen äußert, mag der aufmerksame Zuschauer sich bereits einige Minuten zuvor gestellt haben. Wie Alex auf seinem Beifahrersitz sitzt er orientierungslos im Kinosessel. Rossellini konfrontiert den Zuschauer mit Bildern, die ihm einen neuen, ungewohnten Blick auf das Geschehen eröffnen. Er erfährt eine neue, sinnliche Art der Bewegungswahrnehmung, die ihm durch optische und akustische Momente, zum Beispiel durch das Ruckeln der Kamera sowie Fahrzeuggeräusche, vermittelt wird. Diese Wahrnehmung suggeriert ihm das unmittelbare Erleben von Realität. Die

---

<sup>470</sup> Labenski, Jürgen. „Roberto Rossellini.“ In: Krusche, Dieter (Hrsg.). *Reclams Filmführer*. (Stuttgart: Reclam, 1996). Zitiert nach: *MediaCulture-Online*. „Deutschland im Jahre Null.“ Onlineversion unter: [http://www.mediaculture-online.de/Deutschland\\_im\\_Jahre\\_Null.61.0.html#c154](http://www.mediaculture-online.de/Deutschland_im_Jahre_Null.61.0.html#c154) (Stand: 14.03.2009).

<sup>471</sup> Kiefer, Bernd und Peter Ruckriegel. „Realismus / sozialistischer Realismus / poetischer Realismus / Neorealismus.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). *Reclams Sachlexikon des Films*. (Stuttgart: P. Reclam jun., 2002). S. 498.

Bewegung des Fahrzeugs ist für den Zuschauer visuell erfahrbar und er fühlt sich als unmittelbar beteiligter Beobachter des Geschehens. Der filmische Blick kaschiert seine Materialität nicht und eröffnet dem Rezipienten optische und akustische Räume, deren Realität und Wirkung durch ihn sinnlich erschlossen werden müssen.<sup>472</sup> In den ersten beiden Einstellungen wird dem Zuschauer die vorbeiziehende Landschaft aus der Perspektive der am Steuer sitzenden Protagonistin Catherine vermittelt. Dieser Blick ist nicht wertend und es ist die Aufgabe des Zuschauers, das Gesehene zu erforschen und zu interpretieren. Durch die Bilder der vorbeiziehenden Landschaften und pastoralen Szenen, aber auch der späteren städtischen Straßenszenen lässt der Regisseur die Protagonisten und Zuschauer eine gesellschaftliche Bestandsaufnahme des durchreisten Raumes vornehmen. Eine ähnlich observierende und reflektierende Haltung lässt sich in vielen späteren Roadmovies, wie zum Beispiel *Easy Rider* (1969), ausmachen.

Als weiteres Beispiel für einen europäischen Roadmovie-Vorläuferfilm, der mittels seiner Filmsprache Bewegung für den Rezipienten sinnlich erfahrbar macht, kann an dieser Stelle Jean-Pierre Melvilles Film *L'âné des Ferchaux* aus dem Jahr 1963 genannt werden. Einige Fahrscenen durch die Südstaaten der USA lässt Melville durch eine sich im Inneren des Automobils montierte Kamera filmen. Aus dem Autofenster hinaus streift der Blick der Kamera minutenlang über vorbei fliegende Landschaften, die der Zuschauer in einer realistischen Art und Weise wahrnimmt, als ob er selbst durch sie fahren würde.

Ein weiterer europäischer Film aus den 1950er Jahren, den auch Filmkritiker aufgrund seiner zahlreichen genretypischen Merkmale als frühes Roadmovie<sup>473</sup> interpretieren, ist Federico Fellinis 1954 erschienenes Werk *La strada*. Seine Ähnlichkeit mit dem späteren Genre lässt sich vor allem auf die Bedeutung zurückführen, welche die Elemente Reise und Straße, aber auch die Figuren und deren Konstellation für die Aussage des Films haben.

*La strada* (1954) erzählt die Geschichte einer langen Reise von zwei in einer Zwangsgemeinschaft verbundenen Menschen, die zwar zusammen leben, jedoch innerlich weit voneinander entfernt sind. Der fahrende Jahrmarktsartist Zampanò kauft einer armen Frau deren Tochter Gelsomina ab, damit sie ihm bei seinem zweitklassigen Entfesselungsprogramm assistiert. Mit einem von einem Motorrad betriebenen Dreiradwagen, der ihnen zugleich als Unterkunft dient, ziehen die beiden

---

<sup>472</sup> Siehe Kapitel 3.1.2.

<sup>473</sup> Siehe Koebner, Thomas. „La strada.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). *Reclams Elektronisches Filmlexikon*. (Stuttgart: Reclam jun., 2001) und Laderman, David. *Driving Visions*. A. a. O. S. 249f.



durch das Land. In dieser Konstruktion vereinigt Fellini bildlich die Elemente Straße und Heim und zeigt damit, wie untrennbar sie in diesem Film miteinander verbunden sind.

Zampanò ist ein simpler und abgestumpfter Charakter, der seiner Umwelt mit körperlicher Kraft imponieren möchte. Einem Tier gleich richtet er Gelsomina für seine einfältigen Vorstellungen ab. Als eigenständige Person nimmt er sie nicht wahr, sein Umgang mit ihr ist menschenunwürdig. Gelsomina hingegen „verkörpert die reine Unschuld des naiven, staunenden Menschenkindes“<sup>474</sup>. Im Gegensatz zum verhärteten Zampanò ist sie in der Lage, ihrem Leben immer wieder kleine Schönheiten abzugewinnen, die sie ihr schweres Schicksal kurzzeitig vergessen lassen. Sie gibt die Hoffnung nicht auf, Zampanòs Härte eines Tages zu erweichen und ihn aus seiner dumpfen Lethargie zu reißen. Doch dieser wehrt ihre Versuche des Gespräches und der Annäherung brutal ab.

Eine entscheidende Wende in Gelsominas Leben löst die Begegnung mit dem Seiltänzer Il Matto aus. Er bringt dem Mädchen bei, dass ihr Leben keineswegs unnützlich ist, sondern dass alles irgendwo einen Sinn hat. Gelsomina beschließt daraufhin, dass ihr Dasein an Zampanòs Seite dem Zweck dient, dessen verhärtete Seele zu erweichen. Doch Zampanò öffnet sich Gelsominas Liebe nicht. Stattdessen sucht er die ständige Konfrontation mit Il Matto, mit dem beide kurzzeitig im selben Zirkus arbeiten.

Vor dem Hintergrund der Jahreszeiten setzen die beiden Protagonisten ihre Reise fort. Als sie zufällig Il Matto wieder treffen, der am Straßenrand eine Reifenpanne repariert, kommt es erneut zum Streit zwischen den Männern. Im Handgemenge erschlägt Zampanò den Seiltänzer. Gelsomina kann dieses Erlebnis nicht verwinden, auf das sie mit geistiger Verwirrung reagiert. Im Winter darauf lässt Zampanò das verstörte, für ihn nutzlos gewordene Mädchen bei einer Rast in einer einsamen Gegend zurück. Während Gelsomina schläft, packt er seine Sachen und fährt davon.

Jahre später erfährt er vom Tod der ehemaligen Gefährtin. Zunächst versucht er, die schmerzvolle Erinnerung im Alkohol zu ertränken, bricht dann jedoch zusammen. Die Erkenntnis, dass er mit Gelsomina die Chance auf eine Wende in seinem Leben verloren hat, löst in ihm tiefe Verzweiflung aus.

Die Charaktere der Figuren in *La strada* (1954), ihre gesellschaftliche Außenseiter-Position und ihre Lebenssituation stellen Parallelen zu späteren Roadmovies dar. Als Gaukler sind Zampanò und Gelsomina nicht sesshaft und aus der gesellschaftlichen Gemeinschaft ausgeschlossen. Der Grund für ihre Reise ist kein Ereignis, das den

---

<sup>474</sup> Jaeggi, Urs. „La strada.“ In: Engelhard, Günter und Horst Schäfer u. a. (Hrsg.). *111 Meisterwerke des Films*. (Frankfurt a. M.: Fischer, 1989). S. 57.

Ausbruch der beiden aus der Gesellschaft nach sich zieht, sondern ihre Armut. Ihre ständige Mobilität ist zum einen die Grundlage, zum anderen die Garantie für ihr Überleben. Auf der einen Seite ist die Straße ihre Heimat, auf der anderen Seite suchen sie aber auch nach einer solchen. Dies wird besonders an der Figur von Gelsomina deutlich, die immer wieder den Sinn ihres Lebens hinterfragt und auf der Suche nach einem Ort emotionaler Zugehörigkeit und Geborgenheit ist. Im Laufe der Fahrt fühlt sie sich immer mehr an Zampanò gebunden, dessen mobile Behelfsbehausung zu ihrem Heim geworden ist. Die Abhängigkeit von Zampanò, die zunächst hauptsächlich materieller Natur ist, erhält immer mehr emotionale Untertöne. Gelsomina, die Zampanò fast ehrfürchtig bewundert, hofft ebenso unermüdlich wie vergeblich darauf, von ihm als gleichwertige Partnerin wahrgenommen zu werden. In der Isolation der Bewegung und der Abgeschlossenheit der Zwangsgemeinschaft reduziert sich zunehmend ihre Fähigkeit, sich auf die Außenwelt einzulassen. Auch nachdem Zampanò Il Matto getötet hat, findet sie nicht die Kraft, sich von ihm zu lösen. Stattdessen ist er es, der sie verlässt und ihr damit die letzte Hoffnung auf eine Heimat nimmt.

In diesem Film von Fellini symbolisiert die Straße den Lebensweg zweier Personen, die stetig unterwegs sind, ohne ein Ziel zu haben. David Laderman schreibt hierzu: „[...] *on Fellini's road the journey going nowhere becomes an affirmative metaphor for the Journey of Life.*“<sup>475</sup> Ihr Weg führt die beiden Protagonisten nicht nur zu neuen Orten und Begegnungen, sondern ebenso zu neuen Erkenntnissen, Hoffnungen und, wie in Gelsominas Fall, letztlich auch in den Tod. Wie bei einem Roadmovie wird die äußere Reise mit einer inneren verknüpft. Dabei spiegeln die durchquerten Weiten und Landschaften die innere Verfassung der Figuren wider. Als Zampanò die schlafende Gelsomina in einer Ruine auf einer teilweise mit Schnee bedeckten Hochebene im Gebirge zurücklässt, wird die innere Leere und gestorbene Hoffnungslosigkeit des Mädchens visuell deutlich, das später verlassen und geistig verwirrt seinen Tod finden wird. Die Ruine symbolisiert das verlorene Heim, aus dem Zampanò sich heimlich davon stiehlt.

Aufgrund seiner existenzialistischen Thematik in Form einer Verknüpfung von physischer Bewegung mit psychischer Entwicklung kann Fellinis Film *La strada* (1954) sicherlich als Vorläufer des Roadmovies, besonders des *Quest-Roadmovies*, bezeichnet werden. Die für das Genre so wichtigen Elemente des Ausbruchs aus gesellschaftlichen Zwängen und Ausleben der eigenen Bedürfnisse und Begierden finden bei Fellini dagegen keine Thematisierung.

---

<sup>475</sup> Laderman, David. *Driving Visions*. A. a. O. S. 251.

Als dritter europäischer Roadmovie-Vorläufer soll der Film *Smultronstället* von Ingmar Bergman aus dem Jahr 1957 genannt werden. Wie in *La strada* (1954) löst die hier dargestellte Reise in den Protagonisten Introspektion und Reflexion aus. Wie bei vielen *Quest*-Roadmovies ist der Tenor dieses Films ein existenzialistischer. Die Fahrt ist inszeniert als „*passage through the landscape [that] becomes an allegory of a lost soul seeking the meaning of life*“<sup>476</sup>. Weitere Ähnlichkeiten zum Roadmovie lassen sich in der Bedeutung der Reise als Ausnahmesituation und der Rolle des Fahrzeugs als *Séparée* von der Außenwelt finden.

Die Hauptfigur des Films ist der 78-jährige Mediziner Isak Borg, ein egozentrischer alter Mann, der die letzten Jahre einsam und zurückgezogen in seiner Wohnung in Stockholm verbracht hat. Anlässlich des 50. Jahrestages seiner Promotion soll er an der Universität Lund für seine wissenschaftlichen Verdienste ausgezeichnet werden. Am Morgen der Abreise hat er einen Albtraum, der ihn mit dem eigenen Tod konfrontiert. Innerlich aufgewühlt und aus einer Intuition heraus beschließt Borg, nicht mit dem Flugzeug, sondern mit dem Auto von Stockholm ins südschwedische Lund zu reisen. Die Fahrt, die er gemeinsam mit seiner Schwiegertochter Marianne antritt, führt ihn zurück an die Orte seiner Kindheit und konfrontiert ihn mit seiner fast vergessenen Vergangenheit. Wehmütig erkennt er den Schaden, den er seiner Umwelt und sich selbst mit seiner Gefühlskälte und Egozentrizität zugefügt hat.

Im Gegensatz zu den genretypischen Roadmovie-Protagonisten ist Borg kein gesellschaftlich Ausgestoßener, sondern ein Mann, dem aufgrund seiner Intellektualität Respekt entgegengebracht wird. Stattdessen hat Borg seine Isolation selbst gewählt und seine Verfehlungen, in Form von Egoismus und Gefühlskälte, muss er nicht auf sozialer, sondern nur auf persönlicher Ebene rechtfertigen. Der Traum zeigt Borg die eigene Sterblichkeit auf und bringt ihn unterschwellig dazu, sein Leben zu rekapitulieren. Die Angst vor dem Tod ist letztlich der Auslöser für die Autoreise, die für den alten Mann einen Ausbruch aus der Normalität der alltäglichen Gewohnheiten und damit aus dem selbst gewählten seelischen Gefängnis seiner Ichbezogenheit darstellt.

Die Reise mit dem Auto ermöglicht ihm, verschiedene Orte aufzusuchen, die für sein Leben von Bedeutung sind wie das Sommerhaus der Familie oder der Besuch bei seiner 96-jährigen, verhärmten und hartherzigen Mutter. Verknüpft mit dem physischen Aufsuchen der Orte sind Tagträume und Erinnerungen, die Borg

---

<sup>476</sup> Laderman, David. *Driving Visions*. A. a. O. S. 248.

episodenhaft zurück in die Vergangenheit führen. Wie in einem Roadmovie verschmelzen die äußere und innere Reise des Protagonisten miteinander.

Doch nicht nur die Begegnung mit dem Alten, sondern auch mit dem Neuen provoziert in Borg Reflexionen. In Form einer Gruppe jugendlicher Anhalter tritt noch einmal das Lebendige in das Leben des Professors, der sich selbst als „lebenden Toten“ bezeichnet. Im Austausch mit den Jugendlichen erkennt er sein Fehlverhalten, das er revidieren möchte und blüht zunehmend auf. Doch die Idylle wird jäh zerstört, als die Reisenden Zeugen eines Verkehrsunfalls werden. Glücklicherweise sind die Insassen des Unfallautos, ein Ehepaar, unverletzt. Borg und Marianne nehmen das Paar mit, doch als diese einen zynischen Streit beginnen, bittet Marianne sie auszusteigen. Zu sehr erinnert sie die Szene an ihre eigene zerrüttete Ehe mit Evald, Borgs Sohn. Marianne offenbart ihrem Schwiegervater, dass Evald ihm zunehmend ähnlicher wird und sich immer weiter von ihr entfernt.

Borg, der in seinen Tagträumen stets mit dem eigenen Fehlverhalten konfrontiert wird, beginnt immer deutlicher, den durch seine Hartherzigkeit und Kälte angerichteten Schaden zu erkennen und zu akzeptieren. Die Angst, am Ende seines Lebens für seinen Egoismus, seine Selbstgefälligkeit und Gefühlskälte zur Rechenschaft gezogen zu werden, lässt in ihm den drängenden Wunsch nach Versöhnung entstehen. Letztlich wird ihm dieser auch erfüllt werden, denn Borgs Reise durch die Vergangenheit führt ihn nicht nur zur Selbsterkenntnis, sondern auch zu einem Verhaltenswandel.

Am Ende seiner Reise gelingt es dem alten Mann, mit sich selbst und seiner Umwelt ins Reine zu kommen. Borg hat sich auf dieser Fahrt ein Stück Freiheit von seiner eigenen Selbstbezogenheit erobert. Die Lebenszeit, die ihm noch bleibt, wird er bewusster verbringen und gestalten.

*Smultronstället* (1957) ist ein Film, in dessen Zentrum die Suche nach dem Sinn des Lebens angesichts des nahenden Todes steht. Die gleiche Thematik wird später in vielen existenzialistisch geprägten Roadmovies aufgegriffen. *Smultronstället* (1957) steht am Anfang einer Reihe von Roadmovies, die über Paul Mazurskys *Harry and Tonto* (1974) und Fridrik Thór Fridrikssons *Börn náttúrunnar* (1991) bis hin zu David Lynchs *The Straight Story* (1999) reicht.

Interessant im Hinblick auf Parallelen zum Roadmovie-Genre ist auch die Rolle des Fahrzeugs in *Smultronstället* (1957). Bergman inszeniert das große, schwarze Automobil als einen von der Außenwelt abgetrennten Raum. David Laderman bemerkt hierzu:

„[...] by linking passage through space with the passing of time, the film portrays the moving car as a metasocial space, a space outside of society yet with its own social functions.“<sup>477</sup>

In der Abgeschlossenheit dieses metasozialen Raums tritt Borg in eine Art Schwebezustand zwischen Leben und Tod<sup>478</sup>, Vergangenheit, Traum und Realität ein. Der alte Mann ist hier sowohl zeitlich als auch räumlich fern der alltäglichen Normalität und Routine.

Das Automobil ist das Medium, das es ihm ermöglicht, wichtige Stationen seines Lebens anzusteuern und bereits zurückgelegte Etappen erneut abzufahren. Die Straße bildet dabei die Verbindung zwischen diesen Stationen und symbolisiert die einzelnen Abschnitte im Leben von Borg. Das Fahrzeug stellt für ihn ein sowohl physisches als auch psychisches Transportmittel dar. Die körperliche stimuliert eine psychische Bewegung, und damit die Rekapitulation und Analyse einer verdrängten Vergangenheit. Borg ist hierbei zu einer passiven Rolle verdammt. Wie ein externer und unbeteiligter Beifahrer, der am Fenster des bewegten Fahrzeugs die Landschaft vorbeiziehen sieht, lässt er sein eigenes Leben vor seinem inneren Auge Revue passieren, ohne aktiv eingreifen zu können. Sitzt er am Anfang der Fahrt noch selbst am Steuer, muss er dieses bald ermüdet an Marianne übergeben. In der für ihn ungewohnten passiven Rolle ist Borg jedoch viel empfänglicher für die zahlreichen auf ihn einströmenden Eindrücke, die ihn zu Erkenntnis und Veränderung führen.

Ein auslösendes Moment für die innere Entwicklung Borgs sind auch die Gespräche, die sich in der Isolation und Intimität des Fahrzeuginnenraums entwickeln. Sobald Marianne und Borg die Stadt verlassen haben und sich auf der freien Straße durch die schwedische Landschaft befinden, kommt es zu einem offenen Gespräch, in dem das angespannte Verhältnis zwischen den beiden deutlich wird. Die anfängliche, zurückhaltende Höflichkeit Mariannes in ihrem Umgang mit Borg weicht schnell einer unverblühten Offenheit, mit der sie den Schwiegervater auf dessen Bitte hin charakterisiert. Marianne schildert ehrlich, als was für einen Menschen sie ihn erlebt und was sie über ihn denkt. Sie bezeichnet ihn als „*einen egoistischen Steinklotz, der durch nichts zu bewegen sei*“<sup>479</sup>. Selbst die Eheprobleme des eigenen Sohnes interessieren ihn nicht. Die seelischen Schmerzen und Ängste anderer lassen ihn unberührt. Zunächst scheinen diese Vorwürfe Borg nicht zu berühren. Erst als Marianne ihn damit konfrontiert, dass sein eigener Sohn ihn hasse, schlägt es ihm kurz die Sprache.

---

<sup>477</sup> Laderman, David. *Driving Visions*. A. a. O. S. 253.

<sup>478</sup> Siehe Leisen, Johannes. „Marionetten des Lebens.“ Onlineversion unter: *35 Millimeter*. <http://www.35millimeter.de/artikel/marionetten-des-lebens.2.htm> (Stand: 12.06.2008).

<sup>479</sup> Originalzitat aus *Smultronstället* (1957) von Ingmar Bergman.

Die traditionellen Familienrollen, die patriarchalische Rangordnung und gesellschaftlichen Normen sind in diesem Moment außer Kraft gesetzt. Wie in einem Roadmovie fungiert das Fahrzeug als eine Art gesellschaftliches *Séparée*, in dem Normen missachtet und Grenzen überschritten werden. Der Konflikt zwischen den beiden Protagonisten und ihre unterschiedlichen Standpunkte sind für den Zuschauer deutlich. Er wird Zeuge, wie es im Laufe der Fahrt zu einer Annäherung und einer Versöhnung zwischen den beiden Figuren kommen wird. Marianne lernt an Borg bisher unbekannte weiche Züge kennen. Sie begreift die Gründe für seine Wesensentwicklung<sup>480</sup> und lässt ihn schrittweise teil an ihrem Leben und ihren Problemen haben. Am Ende der Fahrt erkennt sie, dass ihr Schwiegervater im Grunde seines Herzens ein liebevoller Mensch ist, der seine Emotionen jedoch all die Jahre unterdrückt hat und erst im Angesicht des nahenden Todes wieder entdecken konnte. Auch in Bezug auf diese Annäherung zwischen zwei unterschiedlichen und zunächst miteinander unvereinbaren Protagonisten lässt Bergmans *Smultronstället* (1957) Assoziationen mit einem Roadmovie zu.

Ingmar Bergman war für die jungen Filmkritiker der *Cahiers du cinéma* und späteren Regisseure der *Nouvelle Vague* ein europäisches Vorbild bei der praktischen Umsetzung ihres Leitgedankens einer „*intermedialen Umwandlung des ‚Aufschreibesystems Film‘ nach dem Muster der Literatur*“<sup>481</sup>. In einem Interview sagte François Truffaut: „*Er hat Film geschrieben, wie ein Romanautor ein Buch schreibt. Anstelle der Feder benutzt er die Kamera.*“<sup>482</sup> Bergmans filmisches Werk entspricht damit den Grundlagen der von Alexandre Astruc formulierten und von der Gruppe um François Truffaut propagierten Autoren-Theorie der *Caméra Stylo*<sup>483</sup>.

Das von den damaligen Kritikern der *Cahiers du Cinéma*, François Truffaut, Jean-Luc Godard, Eric Rohmer und Claude Chabrol, propagierte Konzept der *Politique des auteurs* stellt den Regisseur als autonome und schöpferische Kraft in das Zentrum filmischen Schaffens. Gemäß ihrer Auffassung kann er sich als einzige verantwortliche und kontrollierende Instanz während aller Stationen der Filmentstehung frei entscheiden, welcher Mittel und Techniken er sich bei der persönlichen Auslegung des Inhaltes bedient. Losgelöst von jeglichen Traditionen und Regelwerken setzt der Autor

---

<sup>480</sup> Der Besuch bei der Mutter Borgs und ihre Härte im Umgang mit ihren Kindern sorgen diesbezüglich für Aufschluss.

<sup>481</sup> Mecke, Jochen. „Im Zeichen der Literatur: Literarische Transformationen des Films.“ In: Mecke, Jochen und Volker Roloff (Hrsg.). *Kino-/(Ro)Mania*. (Tübingen: Stauffenburg, 1999). S. 102.

<sup>482</sup> Bartmann, Christoph. „Im Bleistift-Ton. Ein Werk-Portrait.“ (07.10.2002) Onlineversion unter: *Deutschlandfunk*. <http://www.dradio.de/dlf/sendungen/buechermarkt/165591/> (Stand: 14.03.2009).

<sup>483</sup> Siehe Truffaut, François. „Une certaine tendance du cinéma français.“ In: *Cahiers du cinéma* 31. 1954. S. 15ff.

seine ureigenen Visionen um und präsentiert dem Publikum die Welt und soziale Wirklichkeit, wie er sie wahrnimmt.

Anfang der 1960er Jahre stellte der US-amerikanische Filmkritiker Andrew Sarris die Grundgedanken der *Nouvelle Vague* als so genannte *Auteur Theory* in seiner Heimat vor.<sup>484</sup> Dabei verfolgte er das Ziel, künstlerische Individualität innerhalb des extrem standardisierten, kommerziellen Genrekinos Hollywoods nachzuweisen. Seine Aufmerksamkeit galt:

„[...] einer zweiten, an den jeweiligen Regisseur gebundenen Ausdrucksbeziehungsweise Bedeutungsschicht, die die Basisschicht konventioneller Genre-Narration überlagert, durchdringt oder transzendiert, mit anderen Worten: Das Interesse machte sich daran fest, was ein als ‚Auteur‘ untersuchter Hollywood-Regisseur (jetzt meist ein bis dahin weniger beachteter Regisseur aus der ‚zweiten Reihe‘) dem kompetenten Arrangement einer Genrestory hinzufügte.“<sup>485</sup>

Anders als die französische Schule hob Sarris jedoch den kollaborativen Entstehungsprozess des Films hervor. In einem solchen kann der Regisseur niemals der alleinige kreative Urheber sein. Vielmehr muss er als eine kreative Instanz verstanden werden, welche die einzelnen Teile und Aspekte in ein zentrales Konzept integriert.

Die europäisch geprägte *Auteur*-Theorie prägte die Filmauffassung einer ganzen Generation junger Nachwuchsregisseure, welcher der Einstieg ins Hollywood-Kino gelang, als dieses unter anderem aufgrund der Konkurrenz durch das neue Massenmedium Fernsehen in ökonomischen Schwierigkeiten war. Nachdem die nach konventionellem Muster konzipierten Hochglanzproduktionen ihren Reiz beim Publikum verloren und Außenseiterfilme wie *The Graduate* (1967) von Mike Nichols sich als Überraschungserfolge entpuppten, wurde die Branche zum Umdenken gezwungen. Es galt, eine neue Zielgruppe für sich zu gewinnen, deren Angehörige zu einer Jugendkultur zählten, die sich über verschiedene antibürgerliche und politisch orientierte Bewegungen definierte. Wie Europa befanden sich die USA in einem Klima des gesellschaftlichen Umbruchs, der eng mit der politisch-kulturellen Situation verknüpft war.<sup>486</sup>

---

<sup>484</sup> Siehe Sarris, Andrew. „Notes on the Auteur Theory in 1962.“ In: Mast, Gerald und Marshall Cohen u. a. (Hrsg.). *Film Theory and Criticism*. (New York, Oxford: Oxford University Press, 1992). S. 585ff.

<sup>485</sup> Schweinitz, Jörg. „Genre und lebendiges Genrebewußtsein.“ A. a. O. S. 103f.

<sup>486</sup> Der Vietnamkrieg traumatisierte und spaltete die Nation zunehmend in unterschiedliche Lager.

## 4.2 Die vier Phasen und Tendenzen des Genres Roadmovie

Im Folgenden wird ein Modell des Filmwissenschaftlers Knut Hickethier für chronologische Genreanalysen angewendet. Es unterteilt die Historien von Genres in die vier Phasen Entstehung, Stabilisierung, Erschöpfung und Neubildung. Bei der anschließenden Darlegung stehen besonders die Bezugnahme auf Europa sowie die unterschiedlichen Tendenzen der europäischen und US-amerikanischen Roadmovies und ihre Wechselwirkungen im Fokus der Betrachtung.

In Europa hatte die *Nouvelle Vague* die Sichtweise der aufkommenden Jugendkultur und den damit verknüpften gesellschaftlichen Wandel bereits seit Ende der 1950er Jahre in ihren Filmen aufgegriffen und sich gegen das „Kino der Väter“ aufgelehnt, indem sie kontinuierlich nach neuen Formen des ästhetischen Ausdrucks suchte. Die festen Strukturen der US-amerikanischen Filmindustrie konnten jedoch erst ein Jahrzehnt später aufgebrochen werden, nachdem die gesellschaftliche Krise sich so verschärft hatte, dass Hollywood darauf nicht mehr zu reagieren wusste. Das klassische Hollywood mit seiner „Tendenz zur Feier von Bewährungen in der Welt“<sup>487</sup> strömte keinen Reiz mehr aus auf ein Publikum, dessen Unbehagen an der Welt stetig größer wurde. Die Außenseiterproduktionen, die zunächst an den Rändern der mächtigen Filmindustrie Hollywoods entstanden, gaben diesem Unbehagen Ausdruck, indem sie die klassische Rolle des Hollywood-Films als Illusions- und Ideologieproduzent verweigerten und sich hierfür thematisch und ästhetisch an den neuen Wellen Europas orientierten.

Ein besonders kritisches Augenmerk galt hierbei den traditionellen Genres, in denen sich die konservativen Wertvorstellungen und traditionellen Mythen der Massenkultur in idealisierter Form reproduzierten und ritualisierten.<sup>488</sup> Im Hinblick auf die damaligen gesellschaftlichen Veränderungen wurden diese zunehmend als ungläubhaft empfunden. Die Diskrepanz zwischen Legende und Wirklichkeit war unübersehbar. In der Folge fand eine Dekonstruktion der klassischen Genres statt. Der absichtliche Verstoß gegen Genre-Konventionen wird besonders in Western aus der *New-Hollywood*-Ära deutlich, die sich als Abgesang auf nordamerikanische Mythen und Moralkodizes verstehen. In diesem Klima und unter dem Eindruck diverser Genres entwickelte sich langsam ein neues, sehr variables Genre: das Roadmovie. Zu seinen zentralen Konventionen zählt zum einen die Darstellung eines Konfliktes zwischen einem Individuum in seinem Streben nach Freiheit und

---

<sup>487</sup> Grob, Norbert. „New Hollywood.“ A. a. O. S. 419.

<sup>488</sup> Siehe Hehr, Renate. *New Hollywood*. A. a. O. S. 32.



Selbstbestimmung und der Gesellschaft, die ihm dabei enge Grenzen setzt. Ein weiteres wichtiges Element ist das Motiv der Reise, das „*inhaltlich mit der Entwurzelung des Helden verbunden ist*“<sup>489</sup>.

Der kulturelle Bedarf an derartigen Filmen war vor dem Hintergrund der gesellschaftlichen Situation in den USA der 1960er und 1970er sehr hoch. Die Thematik und Struktur von erfolgreichen Filmen wie *Bonnie and Clyde* (1967) und *Easy Rider* (1969) wurden immer wieder aufgegriffen und variiert. Das Ensemble von Varianten, das so entstand und sich darüber hinaus immer noch in Entwicklung befindet, bildete die Basis des Genres. Die Bilder und Motive, die das Genre dabei aufgreift und in immer wieder neuen Kombinationen präsentiert, sind solche, die vorher schon da waren. Der Filmkritiker Georg Seeßlen beschreibt sie als „*Bilder, die der Film nicht erfunden, sondern nur rekonstruiert hat*“<sup>490</sup>. Damit sind im Wesentlichen Bilder und Motive gemeint, die sich im Laufe der Zeit für die Darstellung bestimmter Thematiken etabliert haben. Als Quellen hierfür müssen vor allem Literatur, Malerei, aber auch das Kino genannt werden. So operiert das Roadmovie, wie bereits erläutert, unter anderem mit typischen Elementen der romantischen Landschaftsmalerei<sup>491</sup>. Knut Hickethier fasst dies zusammen als „*Resultat eines kulturellen Bedarfs nach bestimmten in den Genres erzählten Geschichten und ein Ergebnis einer Gewöhnung an die dabei verwendeten Stereotypen*“<sup>492</sup>.

Das Autorenkino des *New Hollywood* begnügt sich jedoch nicht mit der Darstellung von Stereotypen. Es betreibt vielmehr eine Art Recycling von Stoffen und Bildern, die es zerlegt, um sie dann in veränderter Form aufzubereiten. So wird beispielsweise der Protagonist einer Geschichte, der früher die Zuschauer aufgrund seiner überlegenen körperlichen, charakterlichen und moralischen Stärke in seinen Bann zog, hier als Antiheld dargestellt, der gerade aufgrund seiner Schwächen sympathisch wirkt.

Die große Popularität und damit einhergehende Stabilisierung des Roadmovies in der Ära des *New Hollywood* lässt sich im Wesentlichen auf drei Grundmerkmale des Genres zurückführen. Als überaus flexibles Filmgenre bietet das Roadmovie viel Raum für Variabilität, für die Integration neuer Gestaltungsmerkmale und inhaltlicher Erweiterungen. Das Genre, welches aus einem Recycling-Prozess entstanden ist, lässt den Filmemachern viel Freiraum für individuelles, experimentelles Arbeiten. Es steht demzufolge in keinem gravierenden Widerspruch zum Autoren-Konzept. Im

---

<sup>489</sup> Hehr, Renate. *New Hollywood*. A. a. O. S. 44.

<sup>490</sup> Seeßlen, Georg. „Genre – mehr als ein Begriff. Die Übermittlung von Botschaften in ästhetischen Strukturen.“ In: *medien + erziehung*. Heft 4 (1987). S. 215.

<sup>491</sup> Siehe Kapitel 3.4.

<sup>492</sup> Hickethier, Knut. „Genretheorie und Genreanalyse.“ A. a. O. S. 72.

Gegenteil: Die Autoren des *New Hollywood* greifen bereits vorhandene Elemente auf, interpretieren sie neu und kombinieren sie in bisher ungewohnter Weise, die einen Bezug zur außerfilmischen Realität herstellt.

Darüber hinaus sind Roadmovies Filme, die ein authentisches Zeugnis vom jeweiligen Zeitgeist ihrer Entstehung ablegen und damit ein hervorragendes Mittel für eine gesellschaftliche Bestandsaufnahme darstellen. Sie dokumentieren die sich im Laufe der Zeit wandelnde Wahrnehmung der Umwelt und ihrer einzelnen Bestandteile. Im US-amerikanischen Roadmovie der 1960er und 1970er Jahre kann eine deutliche Fokussierung in der Perzeption von Bewegung, Gewalt und Sexualität ausgemacht werden, die insbesondere auf den Einfluss der damals vorherrschenden, gegenkulturellen Jugendbewegungen und deren antikonservativen Freiheitsideale zurückzuführen ist. Das Genre stieg zu einer festen Instanz im Kino des *New Hollywood* auf und fand zunehmend mehr Anhänger, die mit zahlreichen Produktionen zufrieden gestellt werden wollten.

Mit der zunehmenden Kommerzialisierung des *New Hollywood*, die aufgrund des großen Erfolgs der jungen Filmemacher nicht lange auf sich warten ließ, gestaltete sich der „Balanceakt zwischen kommerziellen Erfolg und künstlerischer Originalität“<sup>493</sup> für diese zunehmend schwieriger. Der Trend schlug wieder um – hin zum leicht konsumierbaren Unterhaltungskino. *New Hollywood* wurde abgelöst von der bis heute andauernden Ära des Hollywood-Blockbuster-Kinos, welche von den aufwändigen Produktionen *Jaws* (1975) von Steven Spielberg und *Star Wars* (1977) von Georg Lucas eingeläutet wurde. Statt komplexer, sozialkritischer Geschichten wünschte sich das Massenpublikum nun wieder klar strukturierte und leicht verständliche Inhalte, die mittels technischer Spezialeffekte imposant in Szene gesetzt wurden. Für die Entwicklung des Roadmovies in den USA hatte dies eine Erschöpfung und künstlerische Stagnation zur Folge. Von der existenzialistisch geprägten Thematik des *Quest-Roadmovies* und diverser Flucht-Roadmovies ging die Tendenz hin zu Produktionen, die ausschließlich spektakuläre Action-Szenen und Maschinenkult in ihren Mittelpunkt stellten. Beispielhaft hierfür soll das Roadmovie *The Cannonball Run* (1981) von Hal Needham stehen.

Etwa zum gleichen Zeitpunkt der Entstehung der Ära des Hollywood-Blockbuster-Kinos fanden zahlreiche europäische Autorenfilmer Gefallen an den vielfältigen Möglichkeiten, die das Genre Roadmovie ihnen bot. Der italienische Regisseur Michelangelo Antonioni drehte 1970 das Roadmovie *Zabriskie Point*, in dem ein

---

<sup>493</sup> Hehr, Renate. *New Hollywood*. A. a. O. S. 24.

revoltierender Student und eine Angestellte, die seine revolutionäre Gesinnung teilt, aus ihrem Alltag und von der Konsumgesellschaft weg in die kalifornische Wüste flüchten und letztlich doch scheitern.

An dieser Stelle erwähnenswert sind auch folgende Filme des deutschen Regisseurs Wim Wenders: *Alice in den Städten* (1974), *Falsche Bewegung* (1975), *Im Lauf der Zeit* (1976) und *Paris, Texas* (1984). Wenders hegt ein besonderes Faible für das Genre, das sich durch sein gesamtes bisheriges Schaffen zieht. Unter seinen jüngeren Filmen befinden sich mit *Land of Plenty* von 2004 und *Don't come knocking* aus dem Jahr 2005 ebenfalls zwei Roadmovies. Sowohl am Anfang seiner Karriere als auch heute entpuppen sich Wenders Roadmovies stets als Selbstfindungs-Odysseen von Menschen, die sich von ihrer Umwelt und sich selbst entfremdet haben und die mittels einer Reise wieder zu sich selbst finden. Die innere Entwicklung der Figuren ist dabei stets eng verknüpft mit einer ambivalenten Darstellung ihrer sozialen Umwelt und den Orten, die sie durchreisen. Wesentlich für die Wenders'sche poetische Erzählweise sind zudem die Reflexion über die menschliche Wahrnehmung und der bewusste Einsatz von Rockmusik.

Im Unterschied zu den im selben Zeitraum produzierten US-amerikanischen Produktionen legen die europäischen Roadmovies ihre Betonung viel mehr auf die Introspektion und innere Entwicklung, welche die Figuren auf ihrer Reise quer durch das Land vollziehen. Damit knüpfen sie an Werke von Ingmar Bergman und Federico Fellini an, die wiederum ihrerseits *New Hollywood* in seinen existenzialistischen Thematiken beeinflussten. Die Protagonisten europäischer Roadmovies wie Aki Kaurismäkis *Ariel* (1988) oder Fridrik Thór Fridrikssons *Börn náttúrunnar* (1991) und *Cold Fever* (1995) sind keine kriminellen Outlaws, sondern gesellschaftliche Außenseiter. Ihr Ausbruch aus der Normalität des Alltags verläuft nicht auf der Basis brutaler Gesetzesübertretungen und -brüche. Im Gegensatz zu vielen ihrer US-amerikanischen Pendants verstoßen sie vielmehr gegen Konventionen und Normen. Ihre Reise ist nicht als gewaltvolle, wilde Rebellion des Individuums gegen das Establishment, sondern vielmehr als ein Akt der Offenbarung und Selbstfindung zu deuten. Neben der unterschiedlichen Gewichtung der *Outlaw*-Thematik liegt ebenfalls eine andere Betonung der physischen Bewegung und Automobilität vor. Im Zentrum der Vielzahl europäischer Genrevertreter steht die psychische Bewegung, die Reise als existenzielle Suche und Selbstfindungsprozess von Individuen.

Die Filme der genannten Autoren zeichnet zudem eine poetisch-metaphorische Filmsprache aus, welche auf motivischer Ebene deutliche Parallelen zur europäischen

Kunst und Kultur aufweist<sup>494</sup> und in ihrer Umsetzung an große europäische Filmautoren der Vergangenheit wie Fellini, Rossellini und Bergman erinnert.

Auch das Moment der Geschwindigkeit erfährt in den Werken Kaurismäkis, Fridrikssons und Wenders eine andere Betonung als in den üblichen zeitgenössischen US-amerikanischen Roadmovies, die sich dem Maschinen- und Motorenkult verschrieben haben und das Fahrzeug bevorzugt in wilden Verfolgungsjagden als Waffe inszenieren. David Laderman bestätigt diese Beobachtung, wenn er die Charakteristika europäischer Roadmovies zusammenfassend beschreibt als:

„[...] *less fetishism of the automobile, less emphasis on driving as high-speed action-spectacle. The European road movie foregrounds the meaning of the quest journey more than the mode of transport; revelation and realization receive more focus than the act of driving.*“<sup>495</sup>

Die Rolle des Fahrzeugs in den meisten europäischen Roadmovie-Produktionen ist weniger die einer Waffe oder Trutzborg, sondern vielmehr die eines Mediums, durch das physische Bewegung erzeugt wird, die den Hintergrund für die psychische Bewegung der Protagonisten bildet.

Darüber hinaus thematisieren viele europäische Roadmovies die Entdeckung der eigenen Identität in Auseinandersetzung mit fremden Kulturen. Während US-amerikanische Produktionen, wie zum Beispiel *Easy Rider* (1969), vor allem die Fahrt innerhalb der eigenen Landesgrenzen und die Erkundung der eigenen Nation in ihren Mittelpunkt stellen, ist in den europäischen Produktionen eine Tendenz hin zu Reisen durch wenig bekannte Regionen zu erkennen. Zwei Beispiele hierfür sind Peter Lichtefelds „Rail-Road-Movie“ *Zugvögel ... einmal nach Inari* (1997), in dem der Protagonist eine weite Reise in den hohen Norden Finnlands und die dortige Mentalität unternimmt, und *Bye Bye Blue Bird* (1999) von Katrin Ottarsdóttir, in dem zwei Färingerinnen, die lange Zeit auf dem europäischen Kontinent gelebt haben, eine Fahrt durch ihre ihnen extrem fremd gewordene Heimat, die Färöer-Inseln, unternehmen. Die Reise entpuppt sich als Suche nach Identität zwischen Provinz und Metropole.

Als Konflikt zwischen konservativen und modernen Kräften und Lebensweisen ist auch *Le grand voyage* (2004) von Ismaël Ferroukhi konzipiert, in dessen Zentrum eine Autoreise von Frankreich nach Mekka steht. Das Roadmovie handelt von einem mit seiner Familie in Frankreich lebenden Moslem, der im hohen Alter noch eine

---

<sup>494</sup> Zum Beispiel die Verarbeitung des Wanderschaftsmotivs der europäischen Romantik (z. B. Goethes *Wilhelm Meisters Lehrjahre*) im Roadmovie *Falsche Bewegung* (1975) von Wim Wenders. Siehe hierzu: Jeremias, Brigitte. „Die hoffnungslose Jugend der siebziger Jahre.“ In: *Frankfurter Allgemeine Zeitung*. 29. März 1975.

<sup>495</sup> Laderman, David. *Driving Visions*. A. a. O. S. 248.

Pilgerreise nach Mekka machen will. Sein jüngster Sohn Réda, dem die traditionelle Lebensweise und Religiosität des Vaters fremd ist, soll ihn im Auto nach Saudi-Arabien fahren. Die weite Fahrt ist geprägt von den Spannungen zwischen dem konservativen Vater und seinem westlich geprägten Sohn, für den die Kultur des Vaters fremd ist. Im Laufe der Reise kommt es jedoch zu einer Annäherung zwischen den grundverschiedenen Charakteren. Die gemeinsamen Erlebnisse in den verschiedenen durchreisten Ländern verbinden sie. Réda entdeckt die eigene kulturelle Herkunft und entwickelt schrittweise Verständnis für den Vater, der gleichzeitig toleranter gegenüber dem modernen Lebensstil seines Sohnes wird.

David Laderman führt das Faible der europäischen Roadmovies für die Suche nach der eigenen kulturellen Identität mittels der thematisierten Begegnung mit fremden Kulturen in erster Linie auf die geographische Situation innerhalb des Kontinents zurück: „*With smaller countries sharing more national borders, the European road movie explores different national identities in intimate topographical proximity.*“<sup>496</sup> Diese Erklärung erscheint jedoch zu unbestimmt. Insbesondere der Fall des Eisernen Vorhangs und die damit einhergehende Öffnung des Ostblocks nach 1989 hinterließen deutliche Spuren in der Entwicklung des europäischen Roadmovies. Das Genre erwies sich als ideal für die Erforschung des „Wilden Ostens“, eines bis dato wenig bekannten Terrains. Es thematisierte die damals allgegenwärtige Neugier, aber auch Skepsis, gegenüber den kommunistischen Nachbarn, die es näher kennen zu lernen galt.<sup>497</sup> Gleichzeitig ist es aber gerade die Begegnung mit dem Fremden, die einem Aufschluss über die eigene Identität verschafft. Eben diese Erschließung der eigenen Existenz in all ihren Facetten ist das Schlüsselthema der Vielzahl europäischer Roadmovies, welche die Thematik gegensätzlicher Kulturen vielleicht gerade deshalb favorisiert aufgreift.

Anfang der 1990er Jahre erfährt das Roadmovie dann in Hollywood eine Renaissance. 1990 greift der US-amerikanische Independent-Filmer David Lynch das Genre für seine Verfilmung der Literaturvorlage *Wild at Heart – Die Geschichte von Sailor und Lula* von Barry Gifford auf. In diesem Flucht-Roadmovie setzt sich Lynch mit den Pop-Mythen der 1950er Jahre, aber auch mit denen des eigenen Genres auseinander. Seine Protagonisten, das Liebespaar Sailor und Lula, sind auf der Flucht aus komplizierten Verhältnissen. Nach einer Gefängnisstrafe Sailors möchten die beiden ein neues Leben beginnen. Derweil setzt Lulas Mutter zwei Auftragskiller auf den

---

<sup>496</sup> Laderman, David. *Driving Visions*. A. a. O. S. 248.

<sup>497</sup> Siehe hierzu auch Kapitel 2.2.4.

Partner ihrer Tochter an, zum einen um seine Beziehung zu ihrer Tochter zu unterbinden, zum anderen um ihn als Mitwisser ihrer eigenen Straftaten zu eliminieren. Lynch inszeniert die Flucht der beiden wie ein mit Pop-Mythen und Klischees der 1950er Jahre bevölkertes Märchen. Sailor und Lula halten sich an den amerikanischen Träumen der Vergangenheit fest, an den Glauben an Individualität und die persönliche Freiheit. Doch diese erweisen sich schnell als abgenutzte Klischees.

Wie zwei Fremdkörper platziert Lynch seine Figuren in eine infernale Welt, die von einer abgestumpften Gesellschaft ohne Werte und Perspektiven regiert wird. Im Gegensatz zu ihren Vorgängern des *New-Hollywood*-Kinos gelingt den Protagonisten jedoch keine temporäre Abkoppelung von dieser Welt. Wohin sie auch reisen, werden sie von Perversion und Gewalt begleitet. Dem Zuschauer wird schnell bewusst, dass das Glück der Figuren, die selbst nur Medienstereotypen und ein Abklatsch von Marilyn Monroe und Elvis Presley sind, nur in einer medialen Illusion denkbar ist.

Die hier angewandte Filmsprache ist gekennzeichnet von stetig wechselnden Kameraeinstellungen und schnellen Schnitten und erinnert an Musikvideoclips. Lynch arbeitet verstärkt mit „überstilisierten Bildern aus Filmen, Werbung und Popkultur“<sup>498</sup>. Aus diesen Einzelstücken setzt er ein Bild der Gegenwart zusammen, das den Zuschauer zugleich befremdet und entsetzt, bisweilen aber auch amüsiert.

Als einer der Hauptvertreter des postmodernen Films führt Lynch einen Trend der „artifiziellen und artistischen Spielerei“<sup>499</sup> in die Entwicklung des Roadmovies ein, der nachfolgende Hollywood-Produktionen, wie *Kalifornia* (1993) von Dominic Sena, *True Romance* (1993) von Tony Scott und Oliver Stones *Natural Born Killers* (1994) stark prägt. Die hier gezeigten Bilder und Inhalte „stehen plötzlich nur noch im Vergleich zu bereits bestehenden und anerkannten Bildern und Geschichten“<sup>500</sup>.

Stones Roadmovie *Natural Born Killers* (1994) über ein durch die Lande ziehendes, mordendes Outlaw-Liebespaar präsentiert sich ebenfalls als schrilles Spiel mit Elementen aus Kino, Comic, Videoclip und Werbung. Die Bilderflut, die unaufhörlich auf den Zuschauer einströmt, lässt ihn zunächst in einem orientierungslosen und verwirrten Zustand zurück. Stone dokumentiert mittels der Möglichkeiten seiner filmischen Ausdrucksmittel, wie zum Beispiel eigenwillige Kameraeinstellungen und assoziative Montagetechnik, die Veränderung, welche die Wahrnehmung von Bewegung im Laufe der Zeit erfahren hat. Mittels der gezielt erzeugten

---

<sup>498</sup> Felix, Jürgen. „David Lynch.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). *Filmregisseure*. (Ditzingen: Reclam, 1999). S. 438.

<sup>499</sup> Grob, Norbert. „Lovers on the Run. Gangsterpärchen.“ A. a. O. S. 80.

<sup>500</sup> Grob, Norbert. „Lovers on the Run. Gangsterpärchen.“ A. a. O. S. 80.

Reizüberflutung wird dem Zuschauer der Rauschcharakter der von den Protagonisten erlebten Bewegung vermittelt. Die Orientierungslosigkeit, die er angesichts des kontinuierlichen Einprassels unterschiedlicher visueller und akustischer Eindrücke auf seine Sinne empfindet, ist mit der der Protagonisten vergleichbar, deren Leben in hohem Maße von Massenmedien, allen voran dem Fernsehen, geprägt ist.

Die beiden „Natural Born Killers“ leben in der Ausnahmesituation, in der sie sich befinden, lediglich die Phantasien und Vorstellungen aus, die sie im Laufe ihres bisherigen Lebens unter dem ständigen Einfluss der Massenmedien entwickelt haben. Dabei spielt die Ausübung körperlicher Gewalt eine zentrale Rolle. Für die Protagonisten wird der Tötungsakt zur Selbsterfahrung. Durch ihn entfliehen sie der Normalität ihres Alltags und heben sich von der Masse ab. Letztlich werden sie aufgrund ihrer unvorstellbaren Brutalität sogar zu Medienstars. Nach ihrer Inhaftierung werden sie von einem TV-Reporter im Gefängnis besucht, der über sie eine Dokumentation erstellen möchte. Im Laufe der Dreharbeiten kommt es zu einer Revolte, bei der dem *Outlaw*-Paar die Flucht gelingt. Das Geschehen wird live im Fernsehen übertragen. Der sensationslüsterne und von dem Paar faszinierte TV-Reporter wird in dem Chaos selbst vom Tötungsrausch ergriffen. „*Endlich lebe ich!*“<sup>501</sup> brüllt er, nachdem er einen Menschen erschossen hat.

Sowohl *Wild at Heart* (1990) als auch *True Romance* (1993), *Kalifornia* (1993) und *Natural Born Killers* (1994) wurden für die Brutalität ihrer Gewaltszenen heftig kritisiert. Teilweise wurde ihren Regisseuren sogar Gewaltverherrlichung vorgeworfen. Auf der anderen Seite lassen die Filme sich jedoch als sozial- und medienkritisch interpretieren, denn sie konfrontieren, genau wie ihre Vorgänger aus den 1960er und 1970er Jahren, den Zuschauer mit aktuellen Themen und Bildern, die er tagtäglich in den Fernsehnachrichten gezeigt bekommt – allerdings mit einer unterschiedlichen Vehemenz und Deutlichkeit.

Nach wie vor präsentiert sich das Genre auch in dieser postmodernen Periode als ein Spiegel, den die Regisseure der zeitgenössischen Gesellschaft vorhalten. Wie viel Sozialkritik der Zuschauer darin bereit ist zu erkennen, bleibt ihm selbst überlassen. Doch auch über zwanzig Jahre nach seiner Etablierung präsentiert sich das Genre immer noch als ein „*Medium der Reflexion über den Zustand der Zivilisation*“<sup>502</sup>, welches gesellschaftliche Tendenzen und Veränderungen thematisiert und vor Augen führt. Dabei befindet sich das Genre, in dessen thematischen Zentrum die Bewegung steht, selbst auch in einem ständigen Bewegungsprozess, indem es, genau wie seine

---

<sup>501</sup> Originalzitat aus *Natural Born Killers* (1990) von Oliver Stone.

<sup>502</sup> Grob, Norbert. „Lovers on the Run. Gangsterpärchen.“ A. a. O. S. 88.

Protagonisten, die eigenen Normen und Konventionen immer wieder reflektiert und überschreitet. Diesseits und jenseits des Atlantiks sind dabei unterschiedliche Tendenzen zu erkennen, die jedoch stetig aufeinander einwirken.



## 5 Zusammenfassung

Trotz seiner thematischen und visuellen Nähe zu anderen Genres wie unter anderem dem Gangsterfilm, dem Western und dem Reisefilm handelt es sich beim Roadmovie um ein eigenständiges Genre, für das bisher jedoch keine überzeugende Beschreibung seiner „*genrespezifischen Invarianten*“<sup>503</sup> vorlag. Mit diesen so genannten Invarianten sind jene Elemente gemeint, die trotz des ständigen und jedes Genre betreffenden historischen Wandels Bestand haben und somit als charakteristisch für das Genre bezeichnet werden dürfen.

Die grundsätzliche Problematik bei der Formulierung von Filmgenres liegt darin, dass es sich bei ihnen nicht um endgültig festgelegte Systeme mit statischen Formschemata handelt, nach deren Vorbild alle folgenden zum Genre zählende Werke produziert werden können. Stattdessen unterliegen sie einem ständigen Wandel, der sowohl durch filminterne als auch -externe Faktoren herbeigeführt wird. Schema und Variation stellen eine untrennbare Einheit innerhalb eines Genres dar, das sich durch stetige Modifizierung entwickelt und somit sein weiteres Bestehen sichert. Dabei ist eine Tendenz hin zu einer Integration und Kombination von neuen, aus anderen Genres stammenden Gestaltungsmerkmalen und inhaltlichen Erweiterungen zu beobachten. Kein Thema, Strukturmerkmal sowie narratives oder visuelles Stereotyp ist einzig einem Genre vorbehalten. Die Kombination mit Komponenten aus anderen Genres beugt dem Ende eines Genres vor und ist letztlich auch der Impuls für die Entstehung neuer Genres.

Da es sich beim Roadmovie um ein sehr flexibles Genre handelt, das viel Raum für Variationen lässt, ist innerhalb der Filmwissenschaft Uneinigkeit bezüglich der Frage zu konstatieren, welche Merkmale und Strukturen von derartiger Relevanz für das Genre sind, dass sie als spezifisch bezeichnet werden dürfen. Bisweilen wird das Roadmovie fälschlicherweise als Variante eines anderen Genres, zum Beispiel des Western, angesehen. In anderen Fällen wird eine wenig fundierte Akkumulation angeblich genrespezifischer Merkmale vorgenommen, die sich bei näherer Betrachtung als kritikwürdig herausstellt, da sie entweder zu spezifisch auf eine Roadmovie-Variante bzw. ein -Subgenre ausgerichtet oder derart unspezifisch ist, dass sie die Gruppe der angeblich zum Genre zählenden Filme unverhältnismäßig ausdehnt.

Die vorliegende Arbeit begreift das Roadmovie als ein Genre, das sich aus einem Bündel von jeweils genretypischen Merkmalen zusammensetzt. Die Klassifizierung

---

<sup>503</sup> Hickethier, Knut. „Genretheorie und Genreanalyse.“ A. a. O. S. 80.

von Filmen als Roadmovie erfolgt demzufolge nicht anhand eines einzelnen Kriteriums, sondern unter Berücksichtigung vieler verschiedener Charakteristika. Innerhalb dieses Merkmalsbündels sind ein Kern- und ein Randbereich erkennbar. In diesem Randbereich lassen sich verstärkt Modifizierungen ausmachen, welche die Grenzen zu anderen Genres zunehmend verschwimmen lassen. Im Kernbereich hingegen befinden sich jene Merkmale, die in den bisherigen zum Genre zugehörigen Filmen sämtlich übereinstimmend auftreten.

Bei der in dieser Arbeit anschließend vorgenommenen Filtrierung und Beschreibung der Genrekernelemente werden die Merkmale so behutsam wie möglich konturiert und formuliert, dass sie Variationen gerecht werden können. Gleichzeitig wird auf eine ausreichende Differenzierung geachtet, um die Eigenständigkeit des Roadmovies als Filmgenre zu verdeutlichen.

Die Auflistung der Genrekernelemente des Roadmovies basiert auf eingehenden Untersuchungen einer breiten Auswahl von Filmen, die gemäß dem konstitutiven Bewusstsein von Produzierenden und Rezipienten<sup>504</sup> dem Genre Roadmovie zugerechnet werden können und die zudem Vertreter verschiedener Roadmovie-Varianten beinhalten. In den Filmen können folgende Merkmale zweifelsfrei identifiziert werden:

- die Fahrt bzw. der Zustand des Unterwegsseins als Ausnahmesituation,
- die Polarität von Räumen und deren gesellschaftliche Konnotation,
- der Einsatz von selbstbeweglichen Bewegungsmedien und eine damit verbundene moderne Form des Umwelterlebens sowie
- eine spezielle Figurenkonstellation und -entwicklung, die durch die vorherigen Elemente geprägt sind.

Durch die detaillierte Analyse dieser herausgefilterten Roadmovie-Kernelemente, in der sowohl auf ihre genrespezifische Bedeutung, Funktion und Darstellung als auch auf ihre kulturelle Herkunft eingegangen wird, wird im Anschluss die vorherrschende Meinung widerlegt, dass es sich beim Roadmovie um ein originär und spezifisch US-amerikanisches Genre handelt, das ohne die Bezugnahme auf die Geschichte und Kultur der USA nicht verständlich ist.

Der Großteil filmwissenschaftlicher Untersuchungen des Roadmovies beschäftigt sich vorrangig mit nordamerikanischen Produktionen, deren inhaltliche Struktur, Motive und Ikonographie als typisch für das gesamte Genre gewertet werden. Diese Untersuchungen lassen jedoch unberücksichtigt, dass es sich um Variationen des

---

<sup>504</sup> Siehe Hickethier, Knut. „Genretheorie und Genreanalyse.“ A. a. O. S. 71.

Roadmovies handelt, die durch filmexterne – historische, gesellschaftliche, kulturelle, rezeptionelle – und filminterne – die Medienindustrie und Produktion betreffende – Faktoren bedingt sind. Im Verlauf der Arbeit kann deutlich gemacht werden, dass es sich beim Roadmovie um ein flexibles Genre handelt mit verschiedenen Herkünften und Transformationen.

Die Handlung eines Roadmovies spielt sich stets während einer Fahrt ab, auf welcher die Protagonisten zum Teil weite Überlandstrecken zurücklegen. Das Unterwegssein zählt zu den zentralen und spezifischen Merkmalen dieses Genres, wobei zwischen den folgenden drei Varianten unterschieden werden muss: das Unterwegssein als Flucht, als Suche und als Daseinsform. Eine Besonderheit der in Roadmovies gezeigten Fahrten besteht darin, dass es sich hierbei um so genannte „*nicht normale Fahrten*“<sup>505</sup> handelt. Dies bedeutet, dass die Fahrt ihren Anfang zwar in der alltäglichen Normalität nehmen kann, dann aber durch unerwartete und nicht voraussehbare Zwischenfälle vom Alltäglichen abweicht. Das Ereignis löst im Roadmovie-Protagonisten einen Standardisierungskonflikt aus, der dazu führt, dass er seinen subjektiven Bewertungsmaßstab gegen gesellschaftlich fixierte Normen durchsetzt. Hierbei kann es sich beispielsweise um eine Straftat, aber auch um ein nicht normales, in den Augen der Mehrheit der Situation nicht angemessenes Verhalten handeln. Dieses Handeln sprengt den Alltagskreislauf der Protagonisten und lässt die Fahrt für sie zu einem Ausbruch aus gewohnten Lebensstrukturen und standardisierten Verhaltensweisen werden. Das Unterwegssein gestaltet sich für sie als eine temporäre Ausnahmesituation, in der sie kontinuierlich Normalitätsgrenzen überschreiten und somit ihre Sehnsucht nach individueller Selbstbestimmung und Freiheit kurzzeitig stillen können.

Das Moment des gesellschaftlichen Ausbruchs des Individuums, seine Loslösung und Distanzierung von fest etablierten Strukturen und Normen, visualisieren Roadmovies mittels eines physischen Wechsels der Protagonisten von einem urbanen hinein in einen ruralen Raum. Ein weiteres Genrekernelement ist der polare Aufbau von städtischen und ländlichen Räumen, verbunden mit ihrer gesellschaftlichen Konnotation. Das Roadmovie begreift urbane Räume als Orte, an denen das soziale und kulturelle Umfeld verstärkt auf das Verhalten und die Wertvorstellungen des Einzelnen einwirken. Gesellschaftliche Normen und Restriktionen hindern ihn sowohl in direkter als auch diskreter Weise am freien Ausleben seiner Individualität. Der Ausbruch aus diesem kulturellen Gefängnis erfolgt in Form einer Fahrt durch einen zivilisatorisch wenig geprägten Naturraum. Dieser offenbart sich zunächst als ein

---

<sup>505</sup> Link, Jürgen. „(Nicht) normale Lebensläufe, (nicht) normale Fahrten: Das Beispiel des experimentellen Romans von Sybille Berg.“ A. a. O. S. 22.

alternativer Raum, an dem die Protagonisten ihre eigene Identität entdecken und frei entfalten können.

Der Konflikt einerseits zwischen Normen und Regeln der Gesellschaft und andererseits zwischen Sehnsüchten und Interessen des Individuums sowie der anschließende gesellschaftliche Ausbruch in einen Naturraum sind wesentlich für die Handlung eines Roadmovies. Aufgrund dieses Motivs der Zivilisationsflucht und der damit verbundenen Sehnsucht nach einer freien und selbstbestimmten Existenz reiht sich das Roadmovie in eine weit zurückreichende Tradition der Zivilisationskritik und Natur-Gegenbewegungen ein, die mit den gesellschaftlichen und technischen Umbrüchen des 18. Jahrhunderts in Europa ihren Anfang nahmen.

Parallel zum Fortschritt der Zivilisation erfuhr der Naturraum zum damaligen Zeitpunkt im Verständnis der Menschen einen Wandel vom einstigen Arbeitsumfeld hin zu einem Ort der Freiheit, Urwüchsigkeit und Rekreation. Je signifikanter der Unterschied zwischen Stadt und Land wurde, desto eklatanter wurde die Vorstellung der „*Natur als heiles und heilendes Refugium*“<sup>506</sup>, nicht zuletzt forciert durch die Kunst. Hinzu kam die Erstarkung des Bürgertums sowie dessen Forderung nach individueller Freiheit und Wunsch nach Emanzipation von streng strukturierten und reglementierten Feudalsystemen. Im bürgerlichen Befreiungsprozess spielten zudem das Verlangen nach freier Verfügung über den eigenen Körper sowie die Entdeckung und Behauptung individueller Lebenswelten eine bedeutsame Rolle. Im Verständnis der damaligen emanzipatorischen Vordenker wie Jean-Jacques Rousseau war das Entdecken und freie Ausleben der eigenen Existenz hauptsächlich in gesellschaftlich unbesetzten Räumen möglich, die sich in Form wenig erforschter Naturgebiete anboten. Im herrschaftsfreien Raum der Natur erfuhr das Individuum eine Entlastung von gesellschaftlicher Differenzierung, Reglementierung und Ordnung und konnte sein natürliches Recht auf freie Selbstbestimmung ausleben.

Die Vorstellung der Natur als alternativen Gegenbereich zu Normalität und Anpassung hat seitdem viele kulturelle Gegenbewegungen auf ihrem Weg der Befreiung von gesellschaftlichen Zwängen geprägt. Das Roadmovie erweist sich als Artefakt einer gegenkulturellen und sozialkritischen Jugendbewegung der 1960er Jahre, das der Sehnsucht nach Entgrenzung und Selbstbestimmung Ausdruck verleiht. Damit steht es im Kontrast zum klassischen Western, der die Geschichte der Entstehung und Bewahrung einer idealen, von Gottes- und Naturgesetzen bestimmten Gesellschaft erzählt, die im Naturraum weniger ein heilendes Refugium als vielmehr einen Ort des Neuanfangs für eine bessere Gesellschaft sieht.

---

<sup>506</sup> Trnek, Renate. „Der Wandel des Sehens und Empfindens von Landschaft durch die Kunst.“ A. a. O. S. 33.

Das Roadmovie entlarvt die von ihm selbst in Szene gesetzten, kaum besiedelten Naturräume als nostalgische Schimäre. Es zeigt dem Rezipienten, dass im Laufe der Zeit alle Räume zivilisatorisch erfasst sind und der gesellschaftliche Ausbruch damit auf physischer Ebene gänzlich unmöglich geworden ist. Seinen Gegenbereich zu gesellschaftlicher Norm und Reglementierung findet der Roadmovie-Protagonist stattdessen in der zeitlich begrenzten Ausnahmesituation des Unterwegsseins. Die nahezu unendliche Landstraße durch einen scheinbar unberührten Naturraum fungiert dabei als symbolischer Ort der Ausnahmesituation.

Genrespezifisch sind weiterhin der Einsatz von selbstbeweglichen, motorisierten Bewegungsmedien und eine *Mise en Scène*, welche eine damit verbundene moderne Form des Umwelterlebens vermittelt. Das im Roadmovie am häufigsten eingesetzte Vehikel ist das Automobil, das aufgrund dieser Dominanz stellvertretend für alle weiteren Bewegungsmedien in seiner für das Genre typischen Funktion untersucht wird. Es fungiert nicht nur als Beförderungsmittel, sondern ist gleichzeitig der zentrale Schauplatz und feste Bezugspunkt der Protagonisten in ihrem Bewegungsprozess. Das Roadmovie inszeniert das Automobil in seiner Rolle als Ikone der Moderne, der ein progressives und dynamisiertes Lebensgefühl inhärent ist. Gleichzeitig stellt das Fahrzeug sich als Prototyp der individuellen Mobilität dar, die wiederum ein signifikantes Attribut der Bewegung im Roadmovie ist. Die physische Beherrschung eines Fahrzeugs in Kombination mit dem Erleben von Geschwindigkeit lösen bei den Fahrern Gefühle der Macht und Souveränität gegenüber ihrer Umwelt aus. Das Fahrzeug offenbart sich als ein Werkzeug, mit dem das Individuum sowohl seine Sehnsüchte nach Selbstbestimmung und Freiheit als auch den Traum vom Rückzug aus der Massengesellschaft verwirklichen kann. Neben dieser sportlichen Funktion betont das Roadmovie-Fahrzeug ebenfalls seine häusliche Funktion.<sup>507</sup> Es offenbart sich für seine Insassen als eine Art Kapsel, deren bewegliche Eigenschaft und Schutzhülle sie vor unerwünschten Einflüssen der Außenwelt abschirmen. Automobile im Roadmovie erfüllen demzufolge die Funktion eines mobilen Refugiums, das wie ein Zuhause Intimität, Sicherheit und Autonomie offeriert. Als privater Raum steht es in Opposition zum öffentlichen Raum, in dem gesellschaftliche Zwänge, Normen und standardisierte Verhaltensformen vorherrschen.

Moderne Fortbewegungsmittel prägen die Umweltwahrnehmung der Passagiere nachhaltig. Das Roadmovie greift dieses Erlebnis der modernen Fortbewegung auf, zeigt seine Auswirkungen auf das menschliche Individuum und setzt dies in filmische Sprache um. Die räumliche Trennung von der Außenwelt, aber besonders das Moment

---

<sup>507</sup> Siehe Barthes, Roland. „Mythologie des Automobils.“ A. a. O. S. 64f.

der Bewegung lassen den Roadmovie-Protagonisten aus der Gesellschaft hinaus gleiten und zu einem Zuschauer des sozialen Geschehens werden. Die transparente Hülle des Fahrzeugs gewährt ihm Ausblick aus seinem privaten Refugium auf das Geschehen, das außen an ihm vorbei gleitet. Als Lieferantin sinnlicher Eindrücke und Erfahrungen forciert die körperliche Bewegung auch innere Bewegtheit bei den Filmfiguren. In seiner Eigenschaft als intimer Zufluchtsort vor der Gesellschaft bietet das Fahrzeug Raum für freies, unabhängiges Denken und Handeln. Beides wirkt sich wiederum positiv auf das Bewusstsein der Roadmovie-Protagonisten aus. Da die Bewegung und das Unterwegssein mit fortschreitender Handlung einen Selbstzweck erfüllen und die Ankunft zur Nebensache wird, ist der Protagonist in seinem Gefährt nicht „gefangen“. Stattdessen bestimmt er das Maß an Austausch mit der Umwelt selbst und nach Bedarf. Dieser für das Roadmovie so charakteristische Wechsel zwischen Isolation von und Kontaktaufnahme mit der Außenwelt ermöglicht eine reflektierte Bestandsaufnahme der durchquerten Umwelt.

Weiterhin erfolgt in der Arbeit eine Auseinandersetzung mit der Frage, inwiefern das Automobilverständnis und die Einordnung der Bewegungsmedien im Roadmovie einer spezifisch US-amerikanischen kulturellen Prägung unterliegen. Dabei können zahlreiche Berührungspunkte mit der europäischen Kultur aufgezeigt werden, die bei der wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit Roadmovies bisher nicht thematisiert wurden. Es besteht kein Zweifel darüber, dass das Automobil eine bedeutsame Rolle in der nordamerikanischen Kultur und Gesellschaft einnimmt. Dabei muss allerdings darauf hingewiesen werden, dass diese Rolle nachhaltig von der Zweckorientierung puritanischen Denkens bestimmt ist. Nach diesem Verständnis handelt es sich beim Automobil um ein wertvolles Werkzeug für das alltägliche Leben in einem dünn besiedelten Land mit riesigen Ausmaßen. Die Zweckorientierung des Automobils als flexibles, autonomes und universell einsetzbares Nutzfahrzeug ist bis heute in der nordamerikanischen Autokultur evident.

Das Roadmovie hingegen begreift das Fahrzeug weniger als Nutzobjekt, sondern vielmehr als „*Rausch- und Regressionsmittel*“<sup>508</sup>. Gleich einer Droge katapultiert es die Figuren in einen rauschhafte Züge tragenden Zustand. Im Rausch der Bewegung strömen in hoher Sequenz verschiedenste sinnliche Eindrücke auf die Protagonisten ein. Wie der Drogenrausch entpuppt sich auch die Fahrt als eine Situation außerhalb der Normalität, in der sich das Individuum auf die Suche nach Alternativen begibt.

Eine assoziative Verknüpfung der Fahrt mit einem Rauschzustand findet sich auch in den Werken der *Beat Generation*, insbesondere bei Jack Kerouac. Neben einem

---

<sup>508</sup> Sloterdijk, Peter. „Rollender Uterus.“ A. a. O. S. 130.

ständigen Unterwegsseins trugen auch psychedelische Experimente zur grundlegenden Lebenserfahrung der Vertreter dieser US-amerikanischen Literaturbewegung bei. Dabei sind deutliche Parallelen zur Rauschauffassung der europäischen Romantik auszumachen, die als „*Schlüsselepoche für das moderne Rauschverständnis*“<sup>509</sup> gilt. Das Roadmovie-Genre ist das Produkt einer Generation von Filmemachern, die wie die europäischen Romantiker und lange nach ihnen die *Beat Generation* von der Sehnsucht getrieben war, althergebrachte Gesellschaftsstrukturen sowie Denk- und Wahrnehmungsmuster zu zerstören. Dabei lebten sie in der Gewissheit, dass es keine räumlichen Paradiese gibt und dass sich individuelle Freiheit nur in einem Zustand der Transzendenz finden lässt. Ein solcher kann durch Drogen, aber auch durch Bewegung ausgelöst werden. Indem das Roadmovie die Fahrt als ein transzendentes Erlebnis und das Fahrzeug als eine Art Rauschmittel darstellt, lehnt es sich an das moderne Rauschverständnis an, das erstmalig im 19. Jahrhundert in Europa in Erscheinung trat.

Bezüglich der Auffassung und Darstellung von Automobilen und Automobilität lassen sich zudem augenfällige Analogien in der modernen europäischen Kultur- und Literaturgeschichte identifizieren, so zum Beispiel beim französischen Schriftsteller Jules Verne, der die Idee eines durch moderne Technik ermöglichten Ausbruchs des Individuums aus der Welt der alltäglichen gesellschaftlichen Zwänge bereits 1870 in seinem Werk *Vingt mille lieues sous les mers* aufgreift. Neben weiteren Beispielen wird der deutsche Schriftsteller Otto Julius Bierbaum genannt, der bereits zu Anfang des 20. Jahrhunderts in seinem Autoreisebericht *Eine empfindsame Reise im Automobil von Berlin nach Sorrent und zurück an den Rhein* den flexiblen Charakter des Automobils und die damit verbundene Möglichkeit der individuellen und unabhängigen Fortbewegung in den Vordergrund stellt. Bierbaum betont ebenfalls das Element der feinsinnigen und kontemplativen Umweltwahrnehmung, die eine selbst bestimmte Reise mit dem Automobil einer festgelegten und rapiden Eisenbahnfahrt voraussetzt. Mehr als 50 Jahre vor der Entstehung des Genres thematisiert er bereits die genrespezifische Rolle und Bedeutung, die dem Automobil später im Roadmovie zukommen wird. In diesem Kontext ebenfalls erwähnt wird der 1947 erschienene Reisebericht *Der bittere Weg* der Autorin Ella Maillart, in dem sie eine Autoreise zweier Frauen von der Schweiz bis nach Afghanistan beschreibt. Das Buch, das 50 Jahre später als literarische Vorlage für ein Roadmovie dient, verfügt über viele Charakteristika des späteren Filmgenres. Die Parallelen manifestieren sich vor allem in der zentralen Rolle, die das Automobil im Bericht einnimmt. Für die

---

<sup>509</sup> Kupfer, Alexander. *Die künstlichen Paradiese. Rausch und Realität seit der Romantik*. A. a. O. S. 12.

beiden Frauen stellt es sowohl ein Bewegungsmedium dar, das ihnen das Erleben von Individualität, Selbstbestimmung und Freiheit ermöglicht als auch einen Ort der Zuflucht, der ihnen auf ihrer gefährlichen Reise Schutz und ein Stück Heimat bietet.

Als weiteres genrespezifisches Kernmerkmal wird die genretypische Form der Figurenkonstellation und -entwicklung herausgearbeitet und kommentiert. Roadmovies handeln von Individualisten, die sich auf der Suche nach autonomen Lebensformen und der eigenen Identität zahlreichen Herausforderung stellen müssen. Allen Variationen des Genres ist gemein, dass es sich bei ihren Protagonisten um Antihelden handelt, die beim Zuschauer nicht aufgrund ihrer körperlichen, geistigen und moralischen Überlegenheit Sympathie auslösen, sondern in Anbetracht ihrer alltäglichen Schwächen. Meist handelt es sich um Durchschnittsmenschen, Angehörige gesellschaftlicher Randgruppen oder von der Gesellschaft Ausgestoßene, deren Fahrt sich als Ausbruch aus ihren alltäglichen Verhältnissen und Entscheidung gegen das gesellschaftliche Diktat darstellt. Die Überschreitung von Normalitätsgrenzen, die Begegnung mit dem Fremden und das Auskosten eines auf den Augenblick fokussierten Lebens lösen in den Figuren Reflexionen über die eigene Existenz und die Entwicklung einer neuen Lebensanschauung aus. Angesichts ihrer vielschichtigen, teilweise auch widersprüchlichen Wesensarten wirken die Figuren authentisch und realistisch.

Als eine für das Roadmovie sehr typische Figurenkonstellation wird die *Couple-Formation* herausgearbeitet, die vom Liebespaar über das Verbrecherduo bis hin zu vom Schicksal zusammengeführten Zweckgemeinschaften reicht. Häufig sind es auch Gruppen von Personen, welche die Fahrt in einem Fahrzeug zusammenführt. Typisch für diese Formationen ist stets die zunächst unüberwindlich erscheinende Unterschiedlichkeit ihrer Charaktere, die wiederum für zahlreiche, die Handlung vorantreibende Spannungen und Konflikte sorgt. Während der Fahrt kommt es meist zu einer sukzessiven Annäherung zwischen den einzelnen Figuren, die lernen, sich gegenseitig zu ergänzen.

Des Weiteren erfolgt in dieser Arbeit eine Identifizierung und Untersuchung filmsprachlicher Besonderheiten des Roadmovies, bei denen deutliche Ähnlichkeiten zum europäischen Autorenfilm nach 1945 aufgezeigt werden können. Die Entstehung und Stabilisierung des Roadmovie-Genres fällt in die Zeit des *New Hollywood* und der Krise des klassischen Hollywood-Kinos, das für einen kommerziellen und verbindlichen Filmstil steht, der die Wahrnehmungsweisen und Erwartungshaltungen eines weltweiten Publikums geprägt hat. Dieser als *classical narrative film* bekannte Stil zeichnet sich unter anderem durch narrative Linearität und Kohärenz,



symmetrische Handlungskonstruktionen sowie Transparenz aus. Die suggestiven, auf Illusion und Identifikation ausgerichteten Filme präsentieren ihren Zuschauern eine moralisch und ideologisch einwandfreie Sicht auf eine in sich geschlossene Welt.

Die junge Generation der Regisseure des *New Hollywood* weicht von tradierten Formen sowohl inhaltlich als auch ästhetisch ab. Ihre innovative Nutzung filmsprachlicher Elemente, wie *Mise en Scène* und Montage, verleiht ihren Werken eine authentischere und realitätsnähere Perspektive auf die damalige Umwelt und das Zeitgeschehen. Zusätzlich pflegt *New Hollywood* einen lockeren und spielerischen Umgang mit den tradierten Genrekonventionen. Dieser reicht von der Aufhebung strikter Genre Grenzen über die bewusste Missachtung inhaltlicher und formeller Normen bis hin zur Neugestaltung klassischer Genres. Auch das Roadmovie, ein zur Zeit des *New Hollywood* entstandenes Genre, vereint Motive und Formen aus unterschiedlichsten Gattungen und Stilen in sich.

Der Hochglanzqualität des kommerziellen Kinos begegneten die Macher des *New Hollywood* mit einem geringeren Produktionsaufwand und einem höheren Maß an Spontaneität und Improvisation. Intention dieses Kinos war, dem damaligen Zeitgeist mit künstlerisch ambitionierten, realitätsnahen und authentischen Filmen jenseits der Massenware zu entsprechen. Als Folge leitete *New Hollywood* einen Wandel vom handlungsorientierten zum beobachtenden Film in der US-amerikanischen Kinolandschaft ein. In ihren Werken nutzen die *New-Hollywood*-Vertreter konsequent das Potenzial der Bilder abseits der bisher üblichen sensomotorischen Verkettung. Der dominierende Bildtypus des klassischen Kinos, das Aktionsbild<sup>510</sup>, wird zurückgedrängt. Der neue Hollywood-Film konfrontierte seine Zuschauer stattdessen mit Wahrnehmungsbildern, die aus der für das Aktionskino typischen sensomotorischen Struktur ausgelöst sind und handlungsbezogen keine unmittelbaren Reaktionen auslösen. An die Stelle des aktionsbedingten Handlungsablaufs trat durch den verstärkten Einsatz mentaler Bildkomponenten eine observierende und reflektierende Haltung der modernen amerikanischen Filmemacher.

Diese für *New Hollywood* charakteristischen Verstöße gegen die tradierten klassischen Filmstrukturen und -stilistiken können in Verbindung zum europäischen Autorenkino gesetzt werden, denn beim Erforschen und Experimentieren mit filmspezifischen Ausdrucksmöglichkeiten ließen die Regisseure des *New Hollywood* sich augenscheinlich vom Schaffen der Vertreter der französischen *Nouvelle Vague* inspirieren. Wie ihre französischen Vorbilder war sich die „fünfte Regiegeneration“ Hollywoods des inhärenten Ausdruckspotenzials des Films überaus bewusst und

---

<sup>510</sup> Siehe Deleuze, Gilles. *Das Bewegungs-Bild. Kino 1*. A. a. O. S. 194f.

setzte das Medium nicht mehr zur reinen Illustration ihrer Geschichten ein. Wie mehr als zehn Jahre zuvor das europäische erlebte auch das nordamerikanische Kino einen Wandel weg von induktiv intendierter Fiktion und Illusionen erzeugender Transparenz hin zu Authentizität, subjektiven Sichtweisen und losgelöster Reflexion. Diese Entwicklung spiegelt sich deutlich in der für das Roadmovie typischen Ästhetik wider. Das Genre thematisiert Bewegung nicht nur, sondern macht sie zudem für den Zuschauer sinnlich wahrnehmbar. Wie in zahlreichen Werken der *Nouvelle Vague* findet auch im untersuchten Genre eine unreine, amateurhaft wirkende Filmsprache Einsatz, die den Filmen eine neue, unmittelbare und authentische Sicht auf die Welt eröffnet. Aufgrund ihrer unkonventionellen Art der Inszenierung konfrontiert sie den Zuschauer mit einer fragmentarischen, unkommentierten Darstellung von Geschehen, Raum und Zeit und löst in ihm Assoziationen, Empfindungen und Reflexionen aus.

Darüber hinaus lassen sich im visuellen Erscheinungsbild von Roadmovies weitere europäisch geprägte Spuren aufzeigen. Die Natur- und Landschaftsinszenierung des Genres orientiert sich an Wahrnehmungscodes, die vor allem auf die Romantik in Europa zurückgehen. Kennzeichnend für diese Kunstepoche ist unter anderem das Aufeinandertreffen von Wahrnehmung und Gefühl. So erfuhr die Natur in dieser Zeit einen Wandel hin zu einer Projektionsfläche für innere Gemütszustände und Empfindungen. Insbesondere in der damaligen Landschaftsmalerei etablierte sich ein Stil, bei dem es nicht mehr vorrangig um die mimetische Abbildung von Natur ging, sondern um die Entwicklung einer Bildsprache, durch die der Maler seinen eigenen Gedanken und Empfindungen Ausdruck verleihen und sich unmittelbar an die Emotionswelt des Betrachters wenden kann. Wie in der Malerei der Romantik drücken die Landschaftsbilder des Roadmovies vom Regisseur intendierte Stimmungen und Gefühle aus, die sich mitunter losgelöst vom filminternen Kontext an die Sinne des Rezipienten richten.

Die Auffassung, dass es sich beim Film analog zu anderen Künsten wie der Literatur und der Malerei um eine Sprache handelt, mit welcher abstrakten Sachverhalten, Gedanken und Emotionen Ausdruck verliehen werden kann, wurde bereits 1948 vom französischen Filmkritiker und Regisseur Alexandre Astruc verbalisiert. Er begriff die Kamera als ein Schreibgerät, mit dem der Filmautor ähnlich wie ein Schriftsteller abstrakten und persönlichen Reflexionen individuellen Ausdruck verleihen kann. Astrucs Ideen hatten große Einwirkung auf die *Nouvelle Vague*, deren Vertretern es gelang, diese in eine filmsprachliche Praxis zu transferieren, die letztlich auch die Ästhetik des *New-Hollywood*-Films nachhaltig prägte. Bei der Auswahl der

ästhetischen Darstellungsformen ließ sich *New Hollywood* zusätzlich von der subjektiv-reflektierenden Landschaftsmalerei der Romantik inspirieren.

Die Arbeit gibt weiterhin Aufschluss über nicht amerikanische Vorläuferfilme des Genres. Bevor es zur Entstehung des Roadmovies im Kino des *New Hollywood* kam, hatte das europäische Autorenkino bereits verschiedene für das spätere Genre spezifische Merkmale aufgegriffen und ihnen die gleichen Bedeutungen und Funktionen zugewiesen. Durch die Identifizierung und Untersuchung dieser Elemente kann eine weitere europäische Bezugsquelle aufgezeigt werden, welche zur Falsifikation der These beiträgt, dass das Roadmovie ausschließlich durch die nordamerikanische Kultur geprägt ist. Zu den so genannten europäischen Roadmovie-Vorläuferfilmen zählen unter anderem Roberto Rossellinis *Viaggio in Italia* (1954), *La strada* (1954) von Federico Fellini und Ingmar Bergmans *Smultronstället* (1957). Parallelen zum Roadmovie zeigen alle drei Filme in der Darstellung der Fahrt als eine nicht normale, für die Protagonisten existenzielle Erfahrung jenseits ihrer alltäglichen Gewohnheiten. Dazu kommt die charakteristische Verknüpfung zwischen physischer und psychischer Bewegung der Figuren, deren innere Verfassung und Gemütszustände durch die Bilder der durchquerten Landschaften widergespiegelt werden. Auffallend ist auch die Bedeutung des Fahrzeugs, das besonders deutlich in Bergmans *Smultronstället* (1957) als ein von der Außenwelt abgetrennter, metasozialer Raum fungiert. In dieser Abgeschlossenheit tragen die Figuren Konflikte aus, die aus unterschiedlichen Standpunkten und Überzeugungen heraus entspringen. Im Laufe der Fahrt, die immer wieder durch episodenhafte Vorfälle unterbrochen wird, kommt es zu einer schrittweisen Annäherung der Charaktere. Eine weitere frappierende strukturelle Analogie zwischen Roadmovie und europäischem Autorenfilm liegt zudem in der modernen und authentischen Darstellung des Geschehens, das die Bewegung der Figuren auf sinnlicher Ebene für den Zuschauer erfahrbar macht und ihn an kleinen alltäglichen Begebenheiten teilhaben lässt, die das gesellschaftliche Leben an den realen Schauplätzen dokumentieren.

Abschließend muss konstatiert werden, dass das Genre, das Bewegung zu seinem zentralen Thema erkoren hat, selbst von seiner Entstehung bis zum heutigen Tag stetigen Veränderungen unterliegt. Wie gezeigt, wurde und wird diese Entwicklung durch Faktoren maßgeblich beeinflusst und vorangetrieben, die nicht als von einer speziellen Kultur exklusiv ausgehend identifiziert werden dürfen. Stattdessen findet ein kontinuierlicher Austausch von Gestaltungsmerkmalen und inhaltlichen Erweiterungen statt, der die Basis für neue Variationen bildet. Die große Zahl an

Roadmovie-Varianten ist dabei letztendlich Beweis dafür, wie „lebendig“ das Genre bis heute ist.

# Filmverzeichnis

Filmtitel	Regisseur	Jahr	Produktionsland
<i>L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat</i>	Auguste und Louis Lumière	1895	Frankreich
<i>Le Voyage dans la Lune</i>	Georges Méliès	1902	Frankreich
<i>Die Straße</i>	Karl Grune	1923	Deutschland
<i>Die freudlose Gasse</i>	G. W. Pabst	1925	Deutschland
<i>Dirnentragödie</i>	Bruno Rahn	1927	Deutschland
<i>Red River</i>	Howard Hawks	1948	USA
<i>The Wild One</i>	Laslo Benedek	1953	USA
<i>Viaggio in Italia</i>	Roberto Rossellini	1954	Italien, Frankreich
<i>La strada</i>	Federico Fellini	1954	Italien
<i>Rebel without a cause</i>	Nicolas Ray	1955	USA
<i>Smultronstället</i> (Titel in Deutschland: <i>Wilde Erdbeeren</i> )	Ingmar Bergman	1957	Schweden
<i>Les quatre cents coups</i>	François Truffaut	1959	Frankreich
<i>À bout de souffle</i>	Jean-Luc Godard	1960	Frankreich
<i>The Alamo</i>	John Wayne	1960	USA
<i>Breakfast at Tiffany's</i>	Blake Edwards	1961	USA
<i>L'ainé des Ferchaux</i>	Jean-Pierre Melville	1963	Frankreich, Italien
<i>Pierrot le fou</i>	Jean-Luc Godard	1965	Frankreich, Italien
<i>Bonnie and Clyde</i>	Arthur Penn	1967	USA
<i>The Graduate</i>	Mike Nichols	1967	USA
<i>Who's that knocking at my door?</i>	Martin Scorsese	1968	USA
<i>Easy Rider</i>	Dennis Hopper	1969	USA
<i>Five Easy Pieces</i>	Bob Rafelson	1970	USA
<i>Zabriskie Point</i>	Michelangelo Antonioni	1970	USA
<i>Vanishing Point</i>	Richard C. Sarafian	1971	USA
<i>Duel</i>	Steven Spielberg	1971	USA
<i>American Grafitti</i>	George Lucas	1973	USA
<i>Scarecrow</i>	Jerry Schatzberg	1973	USA
<i>The Last Detail</i>	Hal Ashby	1973	USA
<i>Badlands</i>	Terrence Malick	1973	USA
<i>Mean Streets</i>	Martin Scorsese	1973	USA
<i>Alice in den Städten</i>	Wim Wenders	1974	Deutschland

<b>Filmtitel</b>	<b>Regisseur</b>	<b>Jahr</b>	<b>Produktionsland</b>
<i>The Sugarland Express</i>	Steven Spielberg	1974	USA
<i>Harry and Tonto</i>	Paul Mazursky	1974	USA
<i>Jaws</i>	Steven Spielberg	1975	USA
<i>Falsche Bewegung</i>	Wim Wenders	1975	Deutschland
<i>Taxi Driver</i>	Martin Scorsese	1976	USA
<i>Im Lauf der Zeit</i>	Wim Wenders	1976	Deutschland
<i>Star Wars</i>	George Lucas	1977	USA
<i>Convoy</i>	Sam Peckinpah	1978	USA
<i>High Ballin'</i>	Peter Carter	1978	Kanada, USA
<i>Die Abfahrer</i>	Adolf Winkelmann	1978	Deutschland
<i>Mad Max</i>	George Miller	1979–1985	Australien
<i>The Cannonball Run</i>	Hal Needham	1981	USA
<i>Paris, Texas</i>	Wim Wenders	1984	Deutschland, Frankreich, Großbritannien
<i>Sans toi ni loi</i>	Agnès Varda	1985	Frankreich, Großbritannien
<i>Rain Man</i>	Barry Levinson	1988	USA
<i>Ariel</i>	Aki Kaurismäki	1988	Finnland
<i>Leningrad Cowboys go America</i>	Aki Kaurismäki	1989	Finnland, Schweden
<i>Pink Cadillac</i>	Buddy Van Horn	1989	USA
<i>Wild at Heart</i>	David Lynch	1990	USA
<i>Thelma and Louise</i>	Ridley Scott	1991	USA, Frankreich
<i>Börn náttúrunnar</i> (Titel in Deutschland: <i>Children of nature</i> )	Fridrik Thór Fridriksson	1991	Deutschland, Island, Norwegen
<i>My Own Private Idaho</i>	Gus van Sant	1991	USA
<i>True Romance</i>	Tony Scott	1993	USA
<i>Kalifornia</i>	Dominic Sena	1993	USA
<i>Wir können auch anders</i>	Detlev Buck	1993	Deutschland
<i>Natural Born Killers</i>	Oliver Stone	1994	USA
<i>The Adventures of Priscilla, Queen of the Desert</i>	Stephan Elliott	1994	Australien
<i>Cold Fever</i>	Fridrik Thór Fridriksson	1995	Island, USA, Deutschland, Dänemark, Japan
<i>Burning Life</i>	Peter Welz	1994	Deutschland

<b>Filmtitel</b>	<b>Regisseur</b>	<b>Jahr</b>	<b>Produktionsland</b>
<i>Butterfly Kiss</i>	Michael Winterbottom	1995	Großbritannien
<i>Bandits</i>	Katja von Garnier	1997	Deutschland, Frankreich
<i>Gadjo dilo</i>	Tony Gatlif	1997	Rumänien, Frankreich
<i>Zugvögel ... einmal nach Inari</i>	Peter Lichtefeld	1997	Deutschland, Finnland
<i>The Straight Story</i>	David Lynch	1999	Frankreich, Großbritannien, USA
<i>Bis zum Horizont und weiter</i>	Peter Kahane	1999	Deutschland
<i>Bye Bye Blue Bird</i>	Katrin Ottarsdóttir	1999	Dänemark, Färöer
<i>Im Juli</i>	Fatih Akin	2000	Deutschland
<i>Drôle de Félix</i>	Olivier Ducastel, Jacques Martineau	2000	Frankreich
<i>Die Reise nach Kafiristan</i>	Fosco und Donatello Dubini	2001	Deutschland
<i>Lord of the Rings</i>	Peter Jackson	2001–2003	Neuseeland, USA
<i>Blue Moon</i>	Andrea Maria Dusl	2002	Österreich
<i>Verrückt nach Paris</i>	Pago Bahlke, Eike Besuden	2002	Deutschland, Frankreich
<i>Erbsen auf halb 6</i>	Lars Büchel	2004	Deutschland
<i>Familia Rodante</i>	Pablo Trapero	2004	Argentinien, Brasilien, Frankreich, Deutschland, Spanien, Großbritannien
<i>Land of Plenty</i>	Wim Wenders	2004	USA, Deutschland
<i>Le grand voyage</i>	Ismaël Ferroukhi	2004	Frankreich, Marokko
<i>Transamerica</i>	Duncan Tucker	2005	USA
<i>Don't come knocking</i>	Wim Wenders	2005	Deutschland, Frankreich, USA
<i>Little Miss Sunshine</i>	Jonathan Dayton, Valerie Faris	2006	USA

# Quellenverzeichnis

## Selbstständige Publikationen

- Amburn, Ellis. 2002. *The Biography of Warren Beatty: The Sexiest Man Alive*. New York: Harper.
- Baudrillard, Jean. 1991. *Das System der Dinge. Über unser Verhältnis zu den alltäglichen Gegenständen*. Frankfurt a. M., New York: Campus Verlag.
- Bazin, André. 2002. *Was ist Film?* Berlin: Alexander Verlag.
- Berger, Peter L. und Thomas Luckmann. 2000<sup>17</sup>. *Die gesellschaftliche Konstruktion der Wirklichkeit. Eine Theorie der Wissenssoziologie*. Frankfurt a. M.: Fischer Taschenbuch Verlag.
- Bertelsen, Martin. 1991. *Roadmovies und Western: Ein Vergleich zur Genre-Bestimmung des Roadmovies*. Ammersbek bei Hamburg: Verlag an der Lottbek.
- Biskind, Peter. 2004. *Easy Riders, Raging Bulls. Wie die Sex & Drugs & Rock'n'Roll-Generation Hollywood rettete*. München: Wilhelm Heyne Verlag.
- Bordwell, David and Kristin Thompson. 2001. *Film art: an introduction*. New York u. a.: McGraw-Hill.
- Bordwell, David; Janet Staiger und Kristin Thompson. 1985. *The Classical Hollywood Cinema: Film Style and Mode of Production to 1960*. New York: Columbia University Press.
- Cohen, Stanley und Laurie Taylor. 1980<sup>2</sup>. *Ausbruchsversuche. Identität und Widerstand in der modernen Lebenswelt*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp Verlag.
- Corrigan, Timothy. 1992. *A Cinema without Walls: Movies and Culture after Vietnam*. London: Routledge.
- Daemmrich, Horst S. und Ingrid. 1987. *Themen und Motive in der Literatur*. Tübingen: Francke.
- Dammann, Lars. 2007. *Kino im Aufbruch. New Hollywood 1967–1976*. Marburg: Schüren Verlag.
- Deeken, Annette. 2004. *Reisefilme. Ästhetik und Geschichte*. Remscheid: Gardez! Verlag.



- Deleuze, Gilles. 1997. *Das Bewegungs-Bild. Kino 1*. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag.
- Deleuze, Gilles. 1997. *Das Zeit-Bild. Kino 2*. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag.
- Dönhoff, Marion Gräfin. 2005. *Reisebilder*. Hamburg: Hoffmann & Campe Verlag.
- Dux, Günter. 1978. *Rechtssoziologie. Eine Einführung*. Stuttgart u. a.: Kohlhammer.
- Elias, Norbert und John L. Scotson. 2000<sup>4</sup>. *Etablierte und Außenseiter*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp Verlag.
- Flink, James J. 1988. *The automobile age*. Cambridge, Mass. u. a.: MIT Press.
- Gehlen, Arnold. 2004<sup>6</sup>. *Urmensch und Spätkultur. Philosophische Ergebnisse und Aussagen*. Frankfurt a. M.: Vittorio Klostermann.
- Gehlen, Arnold. *Der Mensch. Seine Natur und Stellung in der Welt*. In: Rehberg, Karl-Siegbert (Hrsg.). 1993. *Gesamtausgabe*. Band 3, Teilband 1. Frankfurt am Main: Vittorio Klostermann.
- Gregor, Ulrich. 1983. *Geschichte des Films ab 1960*. Band IV. Reinbek: Rowohlt.
- Habermas, Jürgen. 1973. *Legitimationsprobleme im Spätkapitalismus*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp Verlag.
- Hansen, Klaus P. 2003<sup>3</sup>. *Kultur und Kulturwissenschaft*. Tübingen, Basel: A. Francke Verlag.
- Hehr, Renate. 2002. *New Hollywood*. Stuttgart: Edition Axel Menges.
- Heine, Heinrich. *Werke und Briefe*. 10 Bände. Herausgegeben von Hans Kaufmann. 1961. Berlin, Weimar: Aufbau-Verlag.
- Heinzlmeier, Adolf; Jürgen Menningen und Berndt Schulz. 1985. *Action-Kino der Maschinen und Motoren – Road Movies*. Hamburg, Zürich: Rasch und Röhrling.
- Hickethier, Knut. 2001<sup>3</sup>. *Film- und Fernsehanalyse*. Stuttgart, Weimar: Verlag J. B. Metzler.
- Hoffmann, Gerhard. 1978. *Raum, Situation, erzählte Wirklichkeit*. Stuttgart: Metzler.
- Jakle, John A. 1985. *The tourist: travel in twentieth-century North America*. Lincoln: University of Nebraska Press.

- Kerouac, Jack. 2003. *Unterwegs*. Reinbek b. Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag.
- Kolker, Robert Philip. 1988<sup>2</sup>. *A cinema of loneliness*. New York u. a.: Oxford University Press.
- Kotschenreuther, Hellmut. 1976. *Das Reich der Drogen und Gifte*. Berlin: Safari-Verlag
- Kracauer, Siegfried. 1984. *Von Caligari zu Hitler*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- Kupfer, Alexander. 1996. *Die künstlichen Paradiese. Rausch und Realität seit der Romantik*. Stuttgart, Weimar: Verlag J. B. Metzler.
- Laderman, David. 2002. *Driving Visions. Exploring the Road Movie*. Austin: University of Texas Press.
- Leiris, Michel. 1979. *Die eigene und die fremde Kultur*. Bodenheim: Athenaeum Verlag.
- Lopez, Daniel. 1993. *Films by Genre*. Jefferson: McFarland & Co Inc.
- Maillart, Ella. 2003. *Der bittere Weg. Mit Annemarie Schwarzenbach unterwegs nach Afghanistan*. Basel: Lenos Verlag.
- Marx, Leo. 1964. *The Machine in the garden*. New York u. a.: Oxford University Press.
- Monaco, James. 2001<sup>3</sup>. *Film verstehen*. Reinbek: Rowohlt Taschenbuch Verlag.
- Munzinger, Wolfgang. 1995. *Das Automobil als heimliche Romanfigur*. Hamburg: Lit Verlag.
- Ott, Michaela. 2005. *Gilles Deleuze zur Einführung*. Hamburg: Junius Verlag.
- Pikulik, Lothar. 1979. *Romantik als Ungenügen an der Normalität*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp Verlag.
- Rousseau, Jean-Jacques. 1984. *Diskurs über die Ungleichheit / Discours sur l'inégalité*. Kritische Ausgabe des integralen Textes. Mit sämtlichen Fragmenten und ergänzenden Materialien nach den Originalausgaben und den Handschriften neu ediert, übersetzt und kommentiert von Heinrich Meier. Paderborn u. a.: Schöningh Verlag.
- Schivelbusch, Wolfgang. 1989. *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. Frankfurt a. M.: Fischer Taschenbuch Verlag.

- Schulz, Berndt. 2001. *Lexikon der Road Movies*. Berlin: Schwarzkopf & Schwarzkopf.
- Seeblen, Georg und Kling, Bernt. 1977. *Unterhaltung. Lexikon zur populären Kultur*. Bd. 1. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag.
- Seeblen, Georg. 1995. *Western. Geschichte und Mythologie des Westernfilms*. Marburg: Schüren Presseverlag.
- Soeffner, Hans-Georg. 1989. *Auslegung des Alltags. Der Alltag der Auslegung*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- Soyka, Amelie. 2002. *Raum und Geschlecht. Frauen im Road Movie der 90er Jahre*. Frankfurt a. Main, Berlin, Bern u. a.: Peter Lang.
- Spittler, Gerd. 1967. *Norm und Sanktion. Untersuchungen zum Sanktionsmechanismus*. Olten u. a.: Walter Verlag.
- Straus, Erwin. 1956. *Vom Sinn der Sinne. Ein Beitrag zur Grundlegung der Psychologie*. Berlin: Springer.
- Van den Daele, Wolfgang. 1991. *Zum Forschungsprogramm der Abteilung „Normbildung und Umwelt“*. WZB-Papier FS II 91–301. Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.
- Virilio, Paul. 1978. *Fahren, fahren, fahren ...* Berlin: Merve Verlag.
- Virilio, Paul. 1989. *Der negative Horizont. Bewegung – Geschwindigkeit – Beschleunigung*. München, Wien: Carl Hanser Verlag.
- Williams, Mark. 1982. *Road Movies – The Complete Guide to Cinema on Wheels*. London, New York: Proteus Books.
- Wood, Robin. 1986. *Hollywood from Vietnam to Reagan*. New York: Columbia University Press.

### **Nicht selbstständige Publikationen**

- Achleitner, Friedrich (Hrsg.). 1977. *Die WARE Landschaft*. Salzburg: Residenz Verlag.
- Albrecht, Jörn und Jens Lüdtke u. a. (Hrsg.). 1988. *Energeia und Ergon. Sprachliche Variation - Sprachgeschichte - Sprachtypologie. Studia in honorem Eugenio Coseriu*. Bd. 3. Tübingen: Narr.

- Astruc, Alexandre. „Die Geburt einer neuen Avantgarde: die Kamera als Federhalter.“ In: Kotulla, Theodor (Hrsg.). 1964. *Der Film – Manifeste, Gespräche, Dokumente*. München: Piper. S. 111–115.
- Astruc, Alexandre. „Naissance d'une nouvelle avant-garde: la caméra stylo.“ In: *L'Écran français*, n° 144, 30 mars 1948.
- Barthes, Roland. „Mythologie des Automobils.“ In: NRW-Forum Kultur und Wirtschaft Düsseldorf (Hrsg.). 2003. *AUTO-NOM. Das Automobil in der zeitgenössischen Kunst*. Ostfildern-Ruit: Hatje Canz Verlag. S. 57–70.
- Baumüller, Barbara und Ulrich Kuder u. a. (Hrsg.). 1997. *Inszenierte Natur – Landschaftskunst im 19. und 20. Jahrhundert*. Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt.
- Bode, Peter und Sylvia Hamberger u. a. (Hrsg.). 1991. *Alptraum Auto. Eine hundertjährige Erfindung und ihre Folgen*. München: Raben Verlag.
- Breinig, Helmbrecht und Susanne Opfermann. „Historischer Roman und Gesellschaftsroman.“ In: Zapf, Hubert (Hrsg.). 1997. *Amerikanische Literaturgeschichte*. Stuttgart: Metzler. S. 77–84.
- Bronfen, Elisabeth. „Recycling von Gewalt und Gesetzlosigkeit.“ In: Prinzler, Hans Helmut und Gabriele Jatho (Hrsg.). 2004. *New Hollywood 1967–1976. Trouble in Wonderland*. Berlin: Bertz. S. 15–32.
- Burckhardt, Lucius. „Landschaftsentwicklung und Gesellschaftsstruktur.“ In: Achleitner, Friedrich (Hrsg.). 1977. *Die WARE Landschaft*. Salzburg: Residenz Verlag. S. 9–15.
- Cohan, Steven und Ina Rae Hark (Hrsg.). 1997. *The Road Movie Book*. London, New York: Routledge.
- Cohan, Steven und Ina Rae Hark. „Introduction.“ In: Cohan, Steven und Ina Rae Hark (Hrsg.). 1997. *The Road Movie Book*. London, New York: Routledge. S. 1–16.
- Cook, Pam (Hrsg.). 1992. *The Cinema Book*. London: British Film Institute.
- Crowdus, Gary (Hrsg.). 1994. *A Political Companion to American Film*. New York: Lake View Press.
- Dick, Michael. „Auf den Spuren der Motive, Auto zu fahren.“ In: *Verkehrszeichen*. 18 (4). 2002. S. 9–16.

- Diederichsen, Diedrich. „Outlaws im Namen Amerikas.“ In: Prinzler, Hans Helmut und Gabriele Jatho (Hrsg.). 2004. *New Hollywood 1967–1976. Trouble in Wonderland*. Berlin: Bertz. S. 59–68.
- Eberhard, Kerstin. „Mise en Scène.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). 2002. *Reclams Sachlexikon des Films*. Stuttgart: P. Reclam jun. S. 388–389.
- Eichberg, Henning. „Stimmung über der Heide – Vom romantischen Blick zur Kolonisierung des Raumes.“ In: Großklaus, Götz und Ernst Oldemeyer (Hrsg.). 1983. *Natur als Gegenwelt – Beiträge zur Kulturgeschichte der Natur*. Karlsruhe: Loeper Verlag. S. 197–233.
- Elsaesser, Thomas. „The Pathos of Failure. American Films in the 70s.“ In: *Monogram* 6, 1975. S. 13–19.
- Engelhard, Günter und Horst Schäfer u. a. (Hrsg.). 1989. *111 Meisterwerke des Films*. Frankfurt a. M.: Fischer.
- Enzensberger, Hans Magnus (Hrsg.). 1969. *Einzelheiten I. Bewußtseins-Industrie*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- Enzensberger, Hans Magnus. „Eine Theorie des Tourismus.“ In: Enzensberger, Hans Magnus (Hrsg.). 1969. *Einzelheiten I. Bewußtseins-Industrie*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp. S. 179–205.
- Ernst, Jutta. „Hybride Genres.“ In: Nünning, Ansgar (Hrsg.). 2001. *Metzler Lexikon Literatur- und Kulturtheorie*. Stuttgart, Weimar: Metzler. S. 258–259
- Evans, Arthur B. und Ron Miller. „Jules Verne – ein verkannter Visionär.“ In: *Spektrum der Wissenschaft*. 10/1997. S. 88–93.
- Everett, Wendy und Peter Wagstaff (Hrsg.). 2004. *Cultures of Exile. Images of Displacement*. Oxford, New York: Berghahn Books.
- Everett, Wendy. „Leaving Home: Exile and Displacement in Contemporary European Cinema.“ In: Everett, Wendy und Peter Wagstaff (Hrsg.). 2004. *Cultures of Exile. Images of Displacement*. Oxford, New York: Berghahn Books. S. 18–32.
- Felderer, Brigitte. „Wenn ich so lenk’ und denk’ an nix. Zur Faszinationsgeschichte selbständiger Fortbewegung.“ In: Kries, Mateo und Alexander von Vegesack (Hrsg.). 1999. *Automobility. Was uns bewegt*. Weil am Rhein: Vitra Design Museum. S. 232–257.

Feldvoß, Marli. „Ein Plädoyer für Mona? – Zu Vogelfrei.“ In: Karpf, Ernst (Hrsg.). 1991. *Auf der Suche nach Bildern. Zum Motiv der Reise im Film*. Frankfurt a. M.: Gemeinschaftswerk d. Ev. Publizistik. S. 79–88.

Felix, Jürgen (Hrsg.). 2002. *Moderne Film Theorie*. Mainz: Bender Verlag.

Felix, Jürgen. „David Lynch.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). 1999. *Filmregisseure. Biographien, Werkbeschreibungen, Filmographien*. Ditzingen: Reclam. S. 433–441.

Fluck, Winfried. „Die ‚New Hollywood‘-Produktion: Authentischere und kritischere Versionen Amerikas? – Zu einigen Tendenzen und instruktiven Widersprüchen der gegenwärtigen amerikanischen Filmproduktion.“ In: Nierlich, Edmund (Hrsg.). 1978. *Fremdsprachliche Literaturwissenschaft und Massenmedien*. Meisenheim am Glan: Verlag A. Hain. S. 107–139.

Gaßner, Hubertus (Hrsg.). 2006. *Caspar David Friedrich – Die Erfindung der Romantik*. München: Hirmer Verlag.

Gerdes, Julia und Thomas Koebner. „Einstellungsgrößen.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). 2002. *Reclams Sachlexikon des Films*. Stuttgart: P. Reclam jun. S. 138–142.

Gerhard, Ute und Walter Grünzweig u. a. (Hrsg.). 2003. *(Nicht) normale Fahrten: Faszinationen eines modernen Narrationstyps*. Heidelberg: Synchron.

Gledhill, Christine. „Genre.“ In: Cook, Pam (Hrsg.). 1992. *The Cinema Book*. London: British Film Institute. S. 58–109.

Göttler, Fritz. „Das ganze Leben erfassen. Notate zur Nouvelle Vague.“ In: Grob, Norbert und Bernd Kiefer u. a. (Hrsg.). 2006. *Nouvelle Vague*. Mainz: Bender Verlag. S. 70–82.

Grob, Norbert und Bernd Kiefer u. a. (Hrsg.). 2006. *Nouvelle Vague*. Mainz: Bender Verlag.

Grob, Norbert und Thomas Klein (Hrsg.). 2006. *Road Movies*. Mainz: Bender Verlag.

Grob, Norbert und Thomas Klein. „Das wahre Leben ist anderswo ...“ In: Grob, Norbert und Thomas Klein (Hrsg.). 2006. *Road Movies*. Mainz: Bender Verlag. S. 8–20.

Grob, Norbert. „Lovers on the Run. Gangsterpärchen.“ In: Grob, Norbert und Thomas Klein (Hrsg.). 2006. *Road Movies*. Mainz: Bender Verlag. S. 67–68.

- Grob, Norbert. „Martin Scorsese.“ In: Prinzler, Hans Helmut und Gabriele Jatho (Hrsg.). 2004. *New Hollywood 1967–1976. Trouble in Wonderland*. Berlin: Bertz. S. 190–191.
- Grob, Norbert. „New Hollywood.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). 2002. *Reclams Sachlexikon des Films*. Stuttgart: P. Reclam jun. S. 418–422.
- Großklaus, Götz und Ernst Oldemeyer (Hrsg.). 1983. *Natur als Gegenwelt – Beiträge zur Kulturgeschichte der Natur*. Karlsruhe: Loeper Verlag.
- Großklaus, Götz und Ernst Oldemeyer. „Einleitung.“ In: Großklaus, Götz und Ernst Oldemeyer (Hrsg.). 1983. *Natur als Gegenwelt – Beiträge zur Kulturgeschichte der Natur*. Karlsruhe: Loeper Verlag. S. 8–12.
- Großklaus, Götz. „Der Naturtraum des Kulturbürgers.“ In: Großklaus, Götz und Ernst Oldemeyer. 1983. *Natur als Gegenwelt – Beiträge zur Kulturgeschichte der Natur*. Karlsruhe: Loeper Verlag. S. 169–196.
- Großklaus, Götz. „Reisen in die fremde Natur – Zur Fremdwahrnehmung im Kontext der bürgerlichen Aufstiegsgeschichte.“ In: Großklaus, Götz und Ernst Oldemeyer. 1983. *Natur als Gegenwelt – Beiträge zur Kulturgeschichte der Natur*. Karlsruhe: Loeper Verlag. S. 265–276.
- Großklaus, Götz. „Zu Tendenzen des Films der siebziger Jahre – in der Bundesrepublik Deutschland.“ In: *Zeitschrift für Literaturwissenschaft und Linguistik*. Jahrgang: 9/1979. Heft: 36. S. 100–120.
- Heller, Heinz-B. „Nouvelle Vague.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). 2002. *Reclams Sachlexikon des Films*. Stuttgart: P. Reclam jun. S. 423–428.
- Hickethier, Knut. „Genretheorie und Genreanalyse.“ In: Felix, Jürgen (Hrsg.). 2002. *Moderne Film Theorie*. Mainz: Bender Verlag. S. 62–103.
- Hochschule für Film und Fernsehen der DDR „Konrad Wolf“ (Hrsg.). 1987. *Beiträge zur Theorie der Film- und Fernsehkunst*. Berlin: Henschelverlag.
- Hofmann, Werner. „Die Romantik – Eine Erfindung?“ In: Gaßner, Hubertus (Hrsg.). 2006. *Caspar David Friedrich – Die Erfindung der Romantik*. München: Hirmer Verlag. S. 20–31.
- Hollows, Joanne und Mark Jancovich (Hrsg.). 1995. *Approaches to popular film*. Manchester: Manchester University Press.
- Horwath, Alexander (Hrsg.). 1995. *The Last Great American Picture Show. New Hollywood 1967–1976*. Wien: Wespennest.

- Horwath, Alexander. „A Walking Contradiction (Partly Truth and Partly Fiction).“ In: Horwath, Alexander (Hrsg.). 1995. *The Last Great American Picture Show. New Hollywood 1967-1976*. Wien: Wespennest. S. 83–106.
- Hugo, Chris. „New Hollywood: Ökonomie und Filmstil.“ In: Horwath, Alexander (Hrsg.). 1995. *The Last Great American Picture Show. New Hollywood 1967-1976*. Wien: Wespennest. S. 248–270.
- Jaeggi, Urs. „La strada.“ In: Engelhard, Günter und Horst Schäfer u. a. (Hrsg.). 1989. *111 Meisterwerke des Films*. Frankfurt a. M.: Fischer. S. 57–59.
- Jansen, Peter W. „innen/außen/innen – Funktionen von Raum und Landschaft.“ In: Jansen, Peter W. und Wolfram Schütte (Hrsg.). 1976. *Herzog/Kluge/Straub*. München, Wien: Carl Hanser Verlag. S. 69–84.
- Jansen, Peter W. und Wolfram Schütte (Hrsg.). 1976. *Herzog/Kluge/Straub*. München, Wien: Carl Hanser Verlag.
- Jenkins, Henry. „Historical Poetics.“ In: Hollows, Joanne und Mark Jancovich (Hrsg.). 1995. *Approaches to popular film*. Manchester: Manchester University Press. S. 99–122.
- Jeremias, Brigitte. „Die hoffnungslose Jugend der siebziger Jahre.“ In: *Frankfurter Allgemeine Zeitung*. 29. März 1975.
- Karpf, Ernst (Hrsg.). 1991. *Auf der Suche nach Bildern. Zum Motiv der Reise im Film*. Frankfurt a. M.: Gemeinschaftswerk d. Ev. Publizistik.
- Kiefer, Bernd und Peter Ruckriegel. „Realismus / sozialistischer Realismus / poetischer Realismus / Neorealismus.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). 2002. *Reclams Sachlexikon des Films*. Stuttgart: P. Reclam jun. S. 493–499.
- Kiefer, Bernd. „Western.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). 2002. *Reclams Sachlexikon des Films*. Stuttgart: P. Reclam jun. S.664–668.
- Kinder, Marsha. „The Return of the Outlaw Couple.“ In: *Film Quarterly* 27, no. 4, 1974. S. 2–10.
- Klein, Thomas. „Abenteuerfilm.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). 2002. *Reclams Sachlexikon des Films*. Stuttgart: P. Reclam jun. S. 7–9.
- Koch, Gertrud. „Endlich Fahren. Geschwindigkeit und Autofahren im Film.“ In: Bode, Peter und Sylvia Hamberger u. a. (Hrsg.). 1991. *Alptraum Auto. Eine hundertjährige Erfindung und ihre Folgen*. München: Raben Verlag. S. 205–209.



- Koch, Manfred. „Die Amazone des Zauberers.“ In: *Neue Züricher Zeitung*. 5. November 2005.
- Koebner, Thomas (Hrsg.). 1999. *Filmregisseure. Biographien, Werkbeschreibungen, Filmographien*. Ditzingen: Reclam.
- Koebner, Thomas (Hrsg.). 2002. *Reclams Sachlexikon des Films*. Stuttgart: P. Reclam jun.
- Koebner, Thomas. „Perspektive.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). 2002. *Reclams Sachlexikon des Films*. Stuttgart: P. Reclam jun. S. 444–446.
- Kotulla, Theodor (Hrsg.). 1964. *Der Film – Manifeste, Gespräche, Dokumente*. München: Piper.
- Kries, Mateo und Alexander von Vegesack (Hrsg.). 1999. *Automobility. Was uns bewegt*. Weil am Rhein: Vitra Design Museum.
- Kries, Mateo und Alexander von Vegesack. „Vorwort.“ In: Kries, Mateo und Alexander von Vegesack (Hrsg.). 1999. *Automobility. Was uns bewegt*. Weil am Rhein: Vitra Design Museum. S. 94–95.
- Krusche, Dieter (Hrsg.). 1996. *Reclams Filmführer*. Stuttgart: Reclam.
- Kuon, Peter. „Möglichkeiten und Grenzen einer strukturellen Gattungswissenschaft.“ In: Albrecht, Jörn und Jens Lüdtke u. a. (Hrsg.). 1988. *Energeia und Ergon. Sprachliche Variation – Sprachgeschichte – Sprachtypologie. Studia in honorem Eugenio Coseriu*. Bd. 3. Tübingen: Narr. S. 237–252.
- Labenski, Jürgen. „Roberto Rossellini.“ In: Krusche, Dieter (Hrsg.). 1996. *Reclams Filmführer*. Stuttgart: Reclam.
- Link, Jürgen. „(Nicht) normale Lebensläufe, (nicht) normale Fahrten: Das Beispiel des experimentellen Romans von Sybille Berg.“ In: Gerhard, Ute und Walter Grünzweig u. a. (Hrsg.). 2003. *(Nicht) normale Fahrten: Faszinationen eines modernen Narrationstyps*. Heidelberg: Synchron. S. 21–36.
- Lippert, Werner. „Vom Rausch zur metaphysischen Vollbremsung. Das Automobil als Kulturobjekt.“ In: NRW-Forum Kultur und Wirtschaft Düsseldorf (Hrsg.). 2003. *AUTO-NOM – Das Automobil in der zeitgenössischen Kunst*. Ostfildern-Ruit: Hatje Canz Verlag. S. 13–56.
- Marschall, Susanne. „Natur im Film.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). 2002. *Reclams Sachlexikon des Films*. Stuttgart: Reclam jun. S. 404–406.

- Mast, Gerald und Marshall Cohen u. a. (Hrsg.). 1992. *Film Theory and Criticism*. New York, Oxford: Oxford University Press.
- Mattenklott, Gert. „Wegezeichen für eine Philosophie des Reisens.“ In: Karpf, Ernst (Hrsg.). 1991. *Auf der Suche nach Bildern. Zum Motiv der Reise im Film*. Frankfurt a. M.: Gemeinschaftswerk d. Evang. Publizistik. S. 39–52.
- Mecke, Jochen und Volker Roloff (Hrsg.). 1999. *Kino-/(Ro)Mania*. Tübingen: Stauffenburg.
- Mecke, Jochen. „Im Zeichen der Literatur: Literarische Transformationen des Films.“ In: Mecke, Jochen und Volker Roloff (Hrsg.). 1999. *Kino-/(Ro)Mania*. Tübingen: Stauffenburg. S. 97–123.
- Meise, Helga. „Reisen im Film – eine Einleitung.“ In: Karpf, Ernst (Hrsg.). 1991. *Auf der Suche nach Bildern. Zum Motiv der Reise im Film*. Frankfurt a. M.: Gemeinschaftswerk d. Evang. Publizistik. S. 5–10.
- Mills, Katie. „Revitalizing the Road Genre.“ In: Cohan, Steven und Ina Rae Hark (Hrsg.). 1997. *The Road Movie Book*. London, New York: Routledge. S. 307–329.
- Morisson, Susan. „The (Ideo)logical Consequences of Gender on Genre.“ In: *CineAction!* 13/14. Summer 1988. S. 40–45.
- Müller, Robert. „Kamera. 2) Ästhetik.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). 2002. *Reclams Sachlexikon des Films*. Stuttgart: P. Reclam jun. S. 280–285.
- Nichols, Bill (Hrsg.). 1976. *Movies and Methods: An Anthology*. Berkeley u. a.: University of California Press.
- Nierlich, Edmund (Hrsg.). 1978. *Fremdsprachliche Literaturwissenschaft und Massenmedien*. Meisenheim am Glan: Verlag A. Hain.
- NRW-Forum Kultur und Wirtschaft Düsseldorf (Hrsg.). 2003. *AUTO-NOM. Das Automobil in der zeitgenössischen Kunst*. Ostfildern-Ruit: Hatje Canz Verlag.
- Nünning, Ansgar (Hrsg.). 2001. *Metzler Lexikon Literatur- und Kulturtheorie*. Stuttgart, Weimar: Metzler.
- Oldemeyer, Ernst. „Entwurf einer Typologie des menschlichen Verhältnisses zur Natur.“ In: Großklaus, Götz und Ernst Oldemeyer (Hrsg.). 1983. *Natur als Gegenwelt – Beiträge zur Kulturgeschichte der Natur*. Karlsruhe: Loeper Verlag. S. 15–42.

- Pias, Claus und Joseph Vogl u. a. (Hrsg.). 2002. *Kursbuch Medienkultur. Die maßgeblichen Theorien von Brecht bis Baudrillard*. Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt GmbH.
- Priessnitz, Reinhard. „Literatur und Landschaft.“ In: Achleitner, Friedrich (Hrsg.). 1977. *Die WARE Landschaft*. Salzburg: Residenz Verlag. S. 25–30.
- Prinzler, Hans H. „Die fünfte Generation.“ In: Prinzler, Hans Helmut und Gabriele Jatho (Hrsg.). 2004. *New Hollywood 1967–1976. Trouble in Wonderland*. Berlin: Bertz. S. 7–8.
- Prinzler, Hans Helmut und Gabriele Jatho (Hrsg.). 2004. *New Hollywood 1967–1976. Trouble in Wonderland*. Berlin: Bertz.
- Risholm, Ellen. „(Nicht) normale Fahrten US-amerikanischer und deutscher Road Movies.“ In: Gerhard, Ute und Walter Grünzweig u. a. (Hrsg.). 2003. *(Nicht) normale Fahrten: Faszinationen eines modernen Narrationstyps*. Heidelberg: Synchron. S. 107–130.
- Rivette, Jacques. „Lettres sur Rossellini.“ In: *Cahiers du Cinéma*. Band VIII, Nr. 46. April 1955.
- Roberts, Shari. „Western meets Eastwood. Genre and Gender on the road.“ In: Cohan, Steven und Ina Rae Hark (Hrsg.). 1997. *The Road Movie Book*. London, New York: Routledge. S. 45–69.
- Robertson, Pamela. „Home and Away. Friends of Dorothy on the road in Oz.“ In: Cohan, Steven und Ina Rae Hark (Hrsg.). 1997. *The Road Movie Book*. London, New York: Routledge. S. 271–286.
- Rother, Rainer (Hrsg.). 1997. *Sachlexikon Film*. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag.
- Rülicke-Weiler, Käthe. „Zur Entstehung und Spezifik künstlerischer Gattungen.“ In: Hochschule für Film und Fernsehen der DDR „Konrad Wolf“ (Hrsg.). 1987. *Beiträge zur Theorie der Film- und Fernsehkunst*. Berlin: Henschelverlag. S. 11–40.
- Rutschky, Michael. „Das Auto ist eine Kamera.“ In: *Kunstforum International*. 1997. Band: „Ästhetik des Reisens.“ S. 162–167.
- Sargeant, Jack and Stephanie Watson (Hrsg.). 1999. *Lost Highways. An Illustrated History of Road Movies*. London: Creation Books.

- Sarris, Andrew. „Notes on the Auteur Theory in 1962.“ In: Mast, Gerald und Marshall Cohen u. a. (Hrsg.). 1992. *Film Theory and Criticism*. New York, Oxford: Oxford University Press. S. 585–588.
- Schatz, Thomas. „Genre.“ In: Crowdus, Gary (Hrsg.). 1994. *A Political Companion to American Film*. New York: Lake View Press. S. 177–185.
- Schneider, Werner. „Ortsfremd – Reflexionen auf der Reise in Theologie und Film.“ In: Karpf, Ernst (Hrsg.). 1991. *Auf der Suche nach Bildern. Zum Motiv der Reise im Film*. Frankfurt a. M.: Gemeinschaftswerk d. Evang. Publizistik. S. 55–61.
- Schweinitz, Jörg. „„Genre“ und lebendiges Genrebewusstsein.“ In: *montage/av*. 3/2/1994. S. 99–118.
- Schweinitz, Jörg. „Genre.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). 2002. *Reclams Sachlexikon des Films*. Stuttgart: P. Reclam jun. S. 244–246.
- Seeblen, Georg. „Genre – mehr als ein Begriff. Die Übermittlung von Botschaften in ästhetischen Strukturen.“ In: *medien + erziehung*. Heft 4. 1987. S. 209–218.
- Sloterdijk, Peter. „Rollender Uterus.“ In: *Der Spiegel*. 8/1995. S. 130.
- Sloterdijk, Peter. „Wir fahren immer auf dem Maternity Drive ...“ (Gespräch mit Sloterdijk) In: Kries, Mateo und Alexander von Vegesack (Hrsg.). 1999. *Automobility. Was uns bewegt*. Weil am Rhein: Vitra Design Museum. S. 102–113.
- Smith, Steve. „Godard and Film Noir: A Reading of A bout de souffle.“ In: *Nottingham French Studies* 32/1, 1993, S. 65–73.
- Stiglegger, Marcus. „Roadmovie.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). 2002. *Reclams Sachlexikon des Films*. Stuttgart: P. Reclam jun. S. 514–516.
- Trnek, Renate. „Der Wandel des Sehens und Empfindens von Landschaft durch die Kunst.“ In: Achleitner, Friedrich (Hrsg.). 1977. *Die WARE Landschaft*. Salzburg: Residenz Verlag, S. 31–41.
- Truffaut, François. „Une certaine tendance du cinéma français.“ In: *Cahiers du cinéma* 31. 1954. S. 15–29.
- Tudor, Andrew. „Genre and Critical Methodology.“ In: Nichols, Bill (Hrsg.). 1976. *Movies and Methods: An Anthology*. Berkeley u. a.: University of California Press. S. 118–126.

- Virilio, Paul. „Fahrzeug.“ (1975). In: Pias, Claus und Joseph Vogl u. a. (Hrsg.). 2002. *Kursbuch Medienkultur. Die maßgeblichen Theorien von Brecht bis Baudrillard*. Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt GmbH. S. 166–184.
- Virilio, Paul. „Langeweile am Steuer.“ In: *Kunstforum International*. Bd. 136 „Ästhetik des Reisens.“ 1997. S. 168–169.
- Visarius, Karsten. „Bewegung im Stillstand – ein Reiseführer zu Kinoreisen.“ In: Karpf, Ernst (Hrsg.). 1991. *Auf der Suche nach Bildern. Zum Motiv der Reise im Film*. Frankfurt a. M.: Gemeinschaftswerk der Evangelischen Publizistik. S. 13–26.
- Wenders, Wim. „In no city, and no country ...“ In: Grob, Norbert und Thomas Klein (Hrsg.). 2006. *Road Movies*. Mainz: Bender Verlag. S. 21–39.
- Wenzel, Peter. „Gattungstheorie und Gattungspoetik.“ In: Nünning, Ansgar (Hrsg.). 2001. *Metzler Lexikon Literatur- und Kulturtheorie*. Stuttgart, Weimar: Metzler. S. 206–209.
- Zacharias, Kyllikki. „Was du im Dunkeln gesehen 1999–2005.“ In: Gaßner, Hubertus (Hrsg.). 2006. *Caspar David Friedrich – Die Erfindung der Romantik*. München: Hirmer Verlag. S. 66–74.
- Zapf, Hubert (Hrsg.). 1997. *Amerikanische Literaturgeschichte*. Stuttgart: Metzler.
- Zoglauer, Thomas. „Das Natürliche und das Künstliche.“ In: Baumüller, Barbara und Ulrich Kuder u. a. (Hrsg.). 1997. *Inszenierte Natur – Landschaftskunst im 19. und 20. Jahrhundert*. Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt. S. 145–162.

## Internetquellen

Bartmann, Christoph. „Im Bleistift-Ton. Ein Werk-Portrait.“ (07.10.2002). Onlineversion unter: *Deutschlandfunk*.

<http://www.dradio.de/dlf/sendungen/buechermarkt/165591/>

(Stand: 14.03.2009).

Bierbaum, Otto Julius. „Eine kleine Herbstreise im Automobil.“ In: Bierbaum, Otto Julius. *Die Yankeedoodlefahrt und andre Reisegeschichten*. E-Book-Version unter: *Project Gutenberg*.

[http://gutenberg.spiegel.de/?id=5&xid=182&kapitel=2&cHash=5e6ed328b32#gb\\_found](http://gutenberg.spiegel.de/?id=5&xid=182&kapitel=2&cHash=5e6ed328b32#gb_found)

(Stand: 12.10.2007).

Bierbaum, Otto Julius. *Eine empfindsame Reise im Automobil*. Kapitel I: „Von Berlin nach Wien.“. E-Book-Version unter: *Project Gutenberg*.

[http://gutenberg.spiegel.de/?id=5&xid=173&kapitel=3&cHash=5557128c802#gb\\_found](http://gutenberg.spiegel.de/?id=5&xid=173&kapitel=3&cHash=5557128c802#gb_found)

(Stand: 12.10.2007).

Bierbaum, Otto Julius. *Eine empfindsame Reise im Automobil*. Kapitel IV: „Von Eppan nach Venedig.“. E-Book-Version unter: *Project Gutenberg*.

[http://gutenberg.spiegel.de/?id=5&xid=173&kapitel=7&cHash=5557128c80auto04#gb\\_found](http://gutenberg.spiegel.de/?id=5&xid=173&kapitel=7&cHash=5557128c80auto04#gb_found)

found (Stand: 12.10.2007).

Hajduk, Thomas. „Badlands – Meditationen über das Böse.“ Onlineversion unter:

*Filmzentrale*. <http://www.filmzentrale.com/rezis/badlandsth.htm>

(Stand: 24.05.2008).

Hayes, Christian. „Phantom Rides.“ Onlineversion unter: *British Film Institute*

*Screenonline*. <http://www.screenonline.org.uk/film/id/1193042/index.html>

(Stand: 31.01.2009).

Hillenkamp, Sven. „Mosernd und motzend in den Westen.“ In: *Die Zeit*. 49/2006.

Onlineversion unter: <http://images.zeit.de/text/2006/49/Little-Miss-Sunshine>

(Stand: 12.05.2008).

*Internet Movie Database*. „Taglines for Easy Rider.“ Onlineversion unter:

<http://www.imdb.com/title/tt0064276/taglines> (Stand: 06.03.2009).

Jansen, Peter W. „Viaggio in Italia.“ In: *NZZ Online*. 5. Mai 2006. Onlineversion unter:

<http://www.nzz.ch/2006/05/05/fi/articleE3C37.html> (Stand: 09.06.2008).

- Knie, Andreas. „Vom Verkehrsteilnehmer zum Menschen. Ergebnisse sozialwissenschaftlicher Mobilitätsforschung.“ Zitiert nach: Barth, Sabine. „Nichts bewegt sie wie ein ... Die Automobilität als größter Mythos des Jahrtausends.“ Onlineversion unter: *Buchjournal*.  
<http://buchjournal.buchhandel.de/sixcms/detail.php?id=11471>  
 (Stand: 08.03.2009).
- Kreimeier, Klaus. "Mediengeschichte des 19. und frühen 20. Jahrhunderts." Skript zur am Medienstudiengang der Universität Siegen zwischen 2000 und 2004 gehaltenen Vorlesung. Onlineversion unter: [http://www.kreimeier-online.de/Mediengeschichte\\_19.htm](http://www.kreimeier-online.de/Mediengeschichte_19.htm) (Stand: 31.01.2009).
- Leisen, Johannes. „Marionetten des Lebens.“ Onlineversion unter: *35 Millimeter*.  
<http://www.35millimeter.de/artikel/marionetten-des-lebens.2.htm>  
 (Stand: 12.06.2008).
- MediaCulture-Online*. „Deutschland im Jahre Null.“ Onlineversion unter:  
[http://www.mediaculture-online.de/Deutschland\\_im\\_Jahre\\_Null.61.0.html#c154](http://www.mediaculture-online.de/Deutschland_im_Jahre_Null.61.0.html#c154)  
 (Stand: 14.03.2009).
- Meyers Lexikon online* (2008). „Henry Ford (Personen).“ Onlineversion unter:  
<http://lexikon.meyers.de/beosearch/permlink.action?pagelid=26202803&version=1>  
 (Stand: 12.09.2008).
- Meyers Lexikon online* (2008). „Binomialverteilung (Stochastik).“ Onlineversion unter:  
<http://lexikon.meyers.de/beosearch/permlink.action?pagelid=18637796&version=8>  
 (Stand: 04.12.2008).
- Nebel, Bettina. „Unterwegs in den 70er Jahren – Bewegungsmotive im bundesrepublikanischen Kino.“ Onlineversion unter: *Deutsches Filminstitut*.  
[www.deutsches-filminstitut.de/sozialgeschichte/dt109.htm](http://www.deutsches-filminstitut.de/sozialgeschichte/dt109.htm) (Stand: 06.03.2009).
- Novalis. *Hymnen an die Nacht*. E-Book-Version unter: *Project Gutenberg*.  
[http://gutenberg.spiegel.de/?id=5&xid=1968&kapitel=1#gb\\_found](http://gutenberg.spiegel.de/?id=5&xid=1968&kapitel=1#gb_found)  
 (Stand: 18.09.2007).
- de Quincey, Thomas. *The Confessions of an English Opium-Eater*. E-Book-Version unter: *Project Gutenberg*. <http://www.gutenberg.org/etext/2040>  
 (Stand: 17.09.2007).
- Riss, Heide. „Otto Julius Bierbaum.“ In: *Microsoft Encarta Online-Enzyklopädie 2008*.  
 Onlineversion unter:  
[http://de.encarta.msn.com/encyclopedia\\_721550129/Otto\\_Julius\\_Bierbaum.html](http://de.encarta.msn.com/encyclopedia_721550129/Otto_Julius_Bierbaum.html)  
 (Stand: 28.03.2009).

Schuler, Thomas. „Offline.“ In: *Die Zeit*. 46/2000. Onlineversion unter:  
<http://www.zeit.de/2000/46/Offline?page=1> (Stand: 18.09.2007).

Seeßlen, Georg. „Bonnie und Clyde. Sie wollten Stars sein – keine Helden.“  
Onlineversion unter: *Filmzentrale*.  
[www.filmzentrale.com/rezis/bonnieundclydegs.htm](http://www.filmzentrale.com/rezis/bonnieundclydegs.htm) (Stand: 08.03.2009).

Seeßlen, Georg. „Eine wahre Geschichte – The Straight Story.“ Onlineversion unter:  
*Filmzentrale*. <http://www.filmzentrale.com/rezis/straightstorygs.htm>.  
(Stand: 06.03.2009).

Turner, Frederick Jackson. *The Frontier in American History*. Chapter I. E-Book-  
Version der University of Virginia. Charlottesville. 1996. Unter:  
<http://xroads.virginia.edu/~HYPER/TURNER/home.html> (Stand: 08.03.2009).

Woytal, Bernd. „Vor 75 Jahren um die Welt.“ In: *Stuttgarter Zeitung*. 23.12.2002.  
Onlineversion unter: [http://www.stuttgarter-  
zeitung.de/stz/page/detail.php/340170?\\_skip=0](http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/detail.php/340170?_skip=0) (Stand: 26.09.2007).

Wulff, Hans J. „Reisefilm.“ In: Wulff, Hans J. und Theo Bender (Hrsg.). *Lexikon der  
Filmbegriffe*. Onlineversion unter: [http://www.bender-  
verlag.de/lexikon/suchergebnis.php](http://www.bender-verlag.de/lexikon/suchergebnis.php) (Stand: 06.03.2009).

## **Software**

Buovolo, Marisa. „Roberto Rossellini.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). 2001. *Reclams  
Elektronisches Filmlexikon*. Stuttgart: Reclam jun.

Koebner, Thomas (Hrsg.). 2001. *Reclams Elektronisches Filmlexikon*. Stuttgart:  
Reclam jun.

Koebner, Thomas. „La strada.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). 2001. *Reclams  
Elektronisches Filmlexikon*. Stuttgart: Reclam jun.

Messias, Hans. „My Own Private Idaho.“ In: Koebner, Thomas (Hrsg.). 2001. *Reclams  
Elektronisches Filmlexikon*. Stuttgart: Reclam jun.



## **Danksagung**

Mein Dank für die hilfreiche Unterstützung bei der Erstellung der vorliegenden Dissertation geht vor allem an meine Doktormutter Prof. Dr. Vittoria Borsò, die mit ihren wertvollen Ratschlägen und Anregungen zum Gelingen der Arbeit beigetragen hat. Ganz besonders bedanken möchte ich mich aber bei meiner Familie, die mich in meinem Tun immer wieder bestärkt und moralisch unterstützt hat – und deren Geduld dabei auf manche harte Probe gestellt wurde.

Düsseldorf, im November 2010

Sarah Bräutigam

# Curriculum Vitae

## Persönliche Daten

Sarah Bräutigam  
Geboren am 20.03.1977 in Aachen  
Ledig, keine Kinder

## Hochschulausbildung

Promotion im Fach Medienwissenschaft an der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf	09/2004–02/2010
Magisterstudiengang der Fächer Romanistik und Medienwissenschaft an der Heinrich-Heine-Universität in Düsseldorf	10/1997–12/2003
Auslandssemester in Frankreich mit einem <i>Contact-Stipendium</i> für die Universität in Nantes	10/2000–04/2001

## Schulbildung

Besuch des Gymnasiums <i>Zitadelle</i> in Jülich	Bis 06/1996
Besuch der 11. Klasse in Kanada Internat <i>Brentwood College School</i> auf Vancouver Island	09/1993–08/1994
Besuch der <i>Katholischen Grundschule</i> in Jülich	09/1983–07/1987

## Praktische Tätigkeiten

PR-Beraterin bei <i>JP / KOM</i> in Düsseldorf	Seit 01/2009
Volontariat bei <i>Bayer Technology Services (BTS)</i> im Bereich Corporate Communications	10/2007–12/2008
Freie Mitarbeit bei <i>RP Online</i> , dem Onlineportal der Tageszeitung <i>Rheinische Post</i>	01/2006–09/2007
Lektorin bei der Firma <i>Die Textklinik</i> in Düsseldorf	09/2004–12/2005
Sachbearbeiterin für Marketingaufgaben bei <i>Electronic Tools</i> in Ratingen	02/2004–09/2004