

# 1. »Fahr' mal wieder U-Bahn – schau' dir mal die Menschen an«:<sup>1</sup> Die U-Bahn und ihr kinematographisches Potenzial

»U-Bahn-Fahren ist kein Abenteuer. Normalerweise passiert hier nichts:  
nichts Außergewöhnliches, nichts von Bedeutung.  
Kein Zug kann verloren gehen.  
Oder ist jemals ein Zug in einem Tunnel verschwunden?«<sup>2</sup>

Lukas Cejpeks Worte sind kaum verklungen, da hat das Kino bereits Einspruch erhoben – einen Einspruch, der in seiner mehr als hundertjährigen Tradition bzw. seiner Natur liegt, dem Alltag und dessen Wahrnehmungspotenzialen ein multiperspektivisches Paralleluniversum entgegen zu stellen, welches die Grenzen von »Normalität« in jeder Hinsicht sprengt. Cejpek ist sich dessen natürlich bewusst: Mit seinem Eingangsstatement übernimmt er eine kollektiv-imaginäre Perspektive, die sich ganz der vermeintlich nicht-narrativen, funktionalen Alltagsrolle der U-Bahn als einem der beliebtesten Film-Schauplätze verpflichtet. Dieser sowohl besondere als auch besonders »paradigmatische Ort«<sup>3</sup> der Großstadt findet jedoch nicht im nur Kino seinen Fürsprecher, sondern auch in der Sozialwissenschaft, allen voran in der Kulturanthropologie. Zwei der nachhaltigsten Arbeiten aus diesem Wissenschaftsbereich stammen von dem Ethnologen und Philosophen Marc Augé, der nach Abschluss seiner Forschungen in Afrika, einem flächendeckend von natürlichem Licht

---

1 Vers aus einem Song des (Film-)Musicals *LINIE 1* (1987, R: Reinhard Hauff) (der Verf.).

2 Cejpek, Lukas: *Dichte Zugfolge*. Wien, 2006, S. 5.

3 Lindner, Rolf: Die U-Bahn als paradigmatischer Ort. In: *Kuckuck. Notizen zu Alltagskultur und Volkskunde*, Jahrgang 9 (1994), Heft 1, S. 20.

geprägten Ort, den Kontrast in der unterirdisch-urbanen Sphäre von gewölbter Dunkelheit und künstlicher Beleuchtung suchte.<sup>4</sup> Seine Arbeiten »Ein Ethnologe in der Métro«<sup>5</sup> und »Le métro revisité« fragen aus einer kulturphilosophisch-individuellen Perspektive nicht nur nach einer möglichen Systematik und einer globalen Ritualität des U-Bahn-Nutzens- und Erlebens, sondern streben bereits danach, das dabei Außergewöhnliche und Erzählenswerte zu extrahieren bzw. zu imaginieren.

Blickt man auf die Filmgeschichte und das Kino zurück, das seit jeher dieses Ziel verfolgt, so fällt auf, dass bereits zwei Jahre nach der erstmaligen Präsentation des Kinematographen der Gebrüder Lumière die U-Bahn als städtisches Motiv auf der Leinwand debütiert. *BOSTON'S SUBWAY* (1897, American Mutoscope), welcher sich der dienstältesten U-Bahn der USA widmet, liest sich motivisch wie folgt:

»This picture shows one of the entrances to Boston's famous »Subway«. Several trolley cars emerge at rapid speed; and the picture gives a very accurate idea of how the much-vexed problem of rapid transit was solved in this city.«<sup>6</sup>

Gemäß den Paradenummern des frühen Kinos stehen Geschwindigkeit, das plötzliche, vermeintlich zufällige Auftauchen der Bildelemente, Bewegung als dessen Inbegriff und nicht zuletzt die Stadt, die der Bewegung einen kartographischen Rahmen verleiht, im Mittelpunkt dessen, was die Kamera als »außergewöhnlich« registriert. Der ebenso allmächtige wie flüchtige Panoramablick der Fahrt verweist, wie auch in *PANORAMIC VIEW FROM BOSTON SUBWAY FROM AN ELECTRIC CAR* (1901, Edison Company), auf die geographische Makrostruktur, die für eine Beschäftigung mit dem Schauplatz U-Bahn im Film, wie sie die vorliegende Arbeit vornimmt, relevant ist: Die Untergrundbahn, dessen Ursprünge auf das Jahr 1863 zurückda-

4 Vgl. Augé, Marc: *Le métro revisité*. Paris, 2008, S. 13ff.

5 Augé, Marc: *Ein Ethnologe in der Métro*. Frankfurt, 1988.

6 <http://www.imdb.com/title/tt0217288/plotsummary>. Aufgerufen am 27.07.2009.

tieren<sup>7</sup>, ist nicht vom Bild der Großstadt zu lösen, gerade von der Metropole und den darin vorherrschenden architektonischen, psycho-sozialen, ästhetischen und narrativen Strukturen und Diskursen. Über den U-Bahn-Film zu sprechen, dessen »Genre«-Konstruktion diese Arbeit versucht, heißt also auch, den Großstadtfilm zu diskutieren. Besonders deutlich bekommt der Zuschauer die Engführung dieser beiden Klassifikationen beispielsweise in Amos Poes Drama *SUBWAY RIDERS* (1981) zu spüren. Hierin entlädt dessen Hauptfigur, ein Straßen-Saxophonist, in der U-Bahn von New York seinen seelischen, von großstädtischer Vereinzelung und gleichzeitigem urbanen Reizüberfluss herrührenden Druck in disharmonischem Spiel und nächtlichem Mord.

Obleich Vorstellungen von der U-Bahn nicht vom Bild großstädtischen Treibens zu lösen sind, beansprucht sie als sozialer wie filmischer Schauplatz eine besondere Autonomie, eine individuelle Identität, vergleichbar mit der des Pathologen im Kriminalfilm. Dieser scheint seinen oft unterirdisch gelegenen Arbeitsplatz nie zu verlassen, gleichwohl jedoch mit den Ereignissen der Tagwelt in ständiger Verbindung zu stehen. Michael Barchet stellt mit seiner Analyse des Films *INTERIOR NEW YORK SUBWAY* (1905, R: G. W. Bitzer) sogar die Hypothese auf, dass »[...] mit der U-Bahn das Versprechen der kontrollierten, von der heterogenen ›Natur‹ des städtischen Alltags vollständig geschützten Navigation erreicht [ist].«<sup>8</sup> Er liefert hierbei erste grundlegende Anhaltspunkte, auf welche Art und Weise der Schauplatz eine signifikante dramaturgische Rolle spielen kann. Obwohl er im Hinblick auf das gesamte Motiv-Spektrum der hier untersuchten U-Bahn-Filme lediglich einen Teilaspekt formuliert, bieten seine Analysen eine erste, für das Thema wesentliche Lesart an.

Die vorfilmische wie filmische Autonomie der U-Bahn verdankt sich dabei besonders einer mythischen Aufladung des Schauplatzes,

---

7 Londons Metropolitan Railway eröffnete in diesem Jahr als erste U-Bahn der Welt den Verkehrsbetrieb. Siehe dazu u.a. Fitzpatrick, Tracy: *Art and the Subway*. New York Underground. New Brunswick, 2009, S. 19.

8 Barchet, Michael: Vom Sieg des Kinos über die Stadt oder ›A Subway Called Desire‹. In: Lange, Sigrid: *Raumkonstruktionen in der Moderne*. Kultur, Literatur, Film. Bielefeld, 2001, S. 316.

die seiner charakteristischen Lage im Untergrund geschuldet ist, der damit verbunden architektonischen Spezifik, den Bedingungen des Lichts und den dortigen Blickoptionen. Großstadt und U-Bahn verhalten sich quasi zueinander wie im Film der »cadre« zum »cache« bzw. zum »hors champ«: Der Mythos nährt sich aus einer Nicht-Sichtbarkeit des Schauplatzes an der städtischen Oberfläche und damit aus einer Imaginationsleistung, die ganz auf einer narrativen als auch zeichenhaft-referentiellen Präsenz des Ortes gründet. Nicht zuletzt damit ist der Boden für eine potenzielle Erzählbarkeit des Schauplatzes U-Bahn bereitet, wie David Pike in seinen Arbeiten am Beispiel urbaner Mythen und Vorstellungen veranschaulicht, die sich um den städtischen Untergrund ranken<sup>9</sup>. Vorstellungen von Okkultem, von mysteriösen Ritualen oder monströsen und geisterhaften Wesen und Erscheinungen erlangen besonders im Genre-Paradigma des Horrorfilms eine konkret sichtbare körperliche Ausdrucksform, u.a. in *DEATH LINE* (1972, R: Gary Sherman), *AN AMERICAN WEREWOLF IN LONDON* (1981, R: John Landis), *CREEP* (2004, R: Christopher Smith) oder *MIDNIGHT MEAT TRAIN* (2008, R: Ryûhei Kitamura). Darüber hinaus entwickeln Filmemacher Motive des Mystery-Films als Metaphern innerer bzw. gesellschaftlicher Zustände bisweilen zu modernen wie politischen Kinoerzählungen. So verschwinden letztlich im Film auch – entgegen Cejpeks Annahme – ganze Züge und hinterlassen Rätsel, die dem Funktionsgedanken des Orts zuwider laufen, wie in Matti Geschonneck's *MOEBIUS* (1993, R: Matti Geschonneck) oder dem gleichnamigen argentinischen Pendant von Gustavo Mosquera (1996).

U-Bahn, Großstadt und Film stehen ferner zueinander in paradigmatischer Wechselwirkung, so dass sich ebenso flüchtige wie dauerhafte Momente des narrativ gestreuten Zufalls entfalten, die je nach Charakter des Zufälligen nicht selten einem bestimmten filmischen Genre zurechenbar sind. Das urbane heterogene Personal, welches gerade der narrative U-Bahn-Film bisweilen genussvoll überzeichnet

---

9 U.a. Pike, David: *Metropolis on the Styx .The Underworlds of Modern Urban Culture 1800–2001*. New York, 2007, bzw. ders.: *Urban Nightmares and Future Visions*. In: *Wide Angle*, Ausgabe 4/1998, S. 8–50.

und an seinem Schauplatz versammelt, spielt dabei eine entscheidende Rolle. Es kennzeichne Rolf Lindner zu Folge im Wesentlichen »transitorische Existenz(en)«<sup>10</sup>, mit denen »Begriffe wie Augenblick, Moment, Situation, Begegnung, Kontakt, Zusammentreffen, Anonymität, Fremdheit [und] Mischung«<sup>11</sup> assoziiert werden. Marc Augé charakterisiert diese Zufallsgemeinden der U-Bahn gar als Spezies einer anderen Welt, »[...] des gens, d'un autre monde que le mien, qui ne prennent jamais le métro [...]«<sup>12</sup>. In der darin angelegten Komplexität des alltäglichen Lebens und Zusammentreffens liegen narrative akzidentielle Potenziale und Konfrontationen, die der Film gezielt zu generieren versteht, als »Gegenstand der Interaktion, [...] aber auch und vor allem [als] Gegenstand der Phantasie(n)«<sup>13</sup>, Wünsche und Vorstellungen seiner Benutzer. Im Kameraauge, welches Blicke im transitorischen Raum der U-Bahn organisiert und Einsichten in das Innenleben der Charaktere erlaubt, findet das Akzidentielle seinen Katalysator. In den filmischen Figuren als Zufallsträger innerhalb der urbanen Landschaft, speziell am unterirdischen Transit-Ort, drückt sich demnach ein Verlangen nach den »Schwankungen der Unberechenbarkeit [...], [dem] Schwinden des festen Grundes [...] [und der] Schwindelgefühle allerorten«<sup>14</sup> aus.

Das Umsteigen bzw. das Nicht-Umsteigen kann und wird somit im U-Bahn-Film, wiederum als Gegenentwurf zu Cejpek, für die Protagonisten häufig zur »Lebensentscheidung«<sup>15</sup> par excellence, nicht zuletzt sogar zum signifikanten Ausdruck seelischer und körperlicher Passagenrituale. Deren filmische Dramaturgie bezieht der Schauplatz maßgeblich aus einer konkreten wie symbolischen Heterogenität, welche u.a. als Prinzip und Spiel der Gegensätze zwischen Ober- und Unterwelt, Licht und Dunkelheit, Stillstand und Bewe-

---

10 Lindner (Anm. 3), S. 21.

11 Ebd.

12 Augé (Anm. 4), S. 12.

13 Ebd., S. 22.

14 Kaiser, Tina Hedwig: Aufnahmen der Durchquerung. Das Transitorische im Film. Bielefeld, 2008, S. 48.

15 Cejpek (Anm. 2), S. 79.

gung oder Masse und Anonymität narrative und ästhetische Potenziale freisetzt.

Kurz: Der Film am Schauplatz U-Bahn verkörpert fortwährend einen materiellen Träger dramaturgisch spezifischer Momente, welche er gezielt aus dem beiläufigen Fluss urbaner Bewegung extrahiert. Dabei forciert er maßgeblich akzidentielle Ereignisse, welche der Zeitlogik und dem funktionalen Charakter seines vorfilmischen Schauplatzes zuwider laufen. Er erzeugt sozusagen eine Form erzählerischen Einhaltens inmitten derer, die

»jeden Abend [...] zusammengepfercht durch die Gänge hasten, Männer und Frauen, Junge und Alte, Schüler, Stenotypistinnen, Lehrer, Angestellte, Clochards, Europäer, Afrikaner, Zigeuner, Iraner, Asiaten, Amerikaner, all diese unterirdisch Reisenden, die sich so stark voneinander unterscheiden und deren nahezu regelmäßigen Bewegungen [...] trotzdem den Eindruck erwecken, dass ein und dieselbe Anziehungskraft sie belebt und in Bewegung versetzt, sie zusammenführt und wieder zerstreut.«<sup>16</sup>

Die Analyse der Titel, welche die U-Bahn als Schauplatz heranziehen, setzt an eben jenen Gegensätzen an, die der vorfilmische Ort produziert. Sie untersucht, wie der Film diese dramaturgisch und sinnlich potenziert, wobei ein grundlegendes Interesse den Transformationsprozessen gilt, die das Kino formal als auch narrativ an diesem Schauplatz sowie dessen räumlichen und habituellen Ordnungsprinzipien unternimmt. Darüber hinaus liegt ein Augenmerk auf einem alternativen und abweichenden Habitus der Protagonisten zwischen Subkultur (WHOLETRAIN, 2006; R: Florian Gaag) und krimineller Energie, welche auf der Leinwand institutionell und gesellschaftlich festgeschriebene bzw. festgefahrene Regeln beständig unterwandern. Die Untergrundbahn markiert dabei innerhalb all dieser Themenkomplexe vor und auf der Leinwand stets einen verdichteten Sammelpunkt großstädtischer Wahrnehmungsweisen – eine »neuartige

---

16 Augé (Anm. 5), S. 61f.

visuelle Erfahrung«, die dazu führt, »dass nicht länger nur mehr die Straßenzüge [...] das urbane Wahrnehmungsfeld strukturieren.«<sup>17</sup>

Um die Spezifik des filmischen Schauplatzes zu erfassen, geht die Arbeit zunächst von gesellschaftlichen Rahmenbedingungen aus, welche im 19. Jahrhundert u.a. die Entwicklung des Schienenverkehrs, der Großstädte und des Kinos beeinflussen. Im Anschluss widmet sich ein Kapitel den Ausdruckspotenzialen der Photographie als Vorläufer des filmischen Bewegungsbildes. In der U-Bahn entstandene Aufnahmen von Autoren wie Stanley Kubrick oder Walker Evans verdichten dabei nicht nur die Perspektive auf eine soziale Sphäre bzw. Atmosphäre, sondern eröffnen auch eine Reflexion über ortstypische Blickgesetze bzw. -verbote.

Hinsichtlich ihrer Raumszenierung geht es im weiteren Verlauf der Arbeit um ästhetische Dispositive und narrative Konzepte, welche die U-Bahn als vorfilmischer, soziologischer als auch architektonischer Raum transportiert, wobei die unmittelbare Anbindung an filmische Beispiele nicht ausbleiben soll.

Der Schauplatz produziert in diesem Zusammenhang narrative und historische Mythen, deren Ursprünge nicht zuletzt mit historischen Vorstellungen vom urbanen Untergrund und folglich auch dessen Erschließung durch die U-Bahn verknüpft sind. Diese kommen unter Berücksichtigung ihrer Einarbeitung in das Genre des Horrorfilms in einem weiteren Kapitel zu ihrem Recht.

Vor der eigentlichen Analyse der filmischen Beispiele muss eine Engführung von spezifisch filmischen Raumkonstruktionen mit philosophischen Perspektiven auf Räume und Orte erfolgen. Entscheidend ist dies, da die Filmanalysen verstärkt auf Zusammenhänge zwischen dem Schauplatz und der Identitäten bzw. Befindlichkeiten seiner Figuren abzielen. Welche autonome Identität oder atmosphärische Struktur die U-Bahn darüber hinaus selbst entwickelt, soll in diesem Kontext einen weiteren Untersuchungsgegenstand bilden.

---

17 Métraux, Alexandre. Lichtbesessenheit. Zur Archäologie der Wahrnehmung im urbanen Milieu: In: Smuda, Manfred (Hg.): Die Großstadt als »Text«. München, 1992, S. 31.

Es gilt ferner, ästhetisch-narrative Destillate aus ethnographischen Beobachtungen, wie Marc Augé sie für die U-Bahn angestellt hat, aus seinem theoretischen Konzept von »Orten und Nicht-Orten« sowie aus Michel Foucaults Überlegungen zu so genannten Heterotopien mit den Ideen filmischer Raum- und Zeittheorie (u.a. bei Deleuze) bzw. kinematographischer Erzählweisen in Beziehung zu setzen. Um auf dieser Basis einer Filmepochen, Genres und Länder übergreifenden potenziellen Signifikanz des Schauplatzes nahe zu kommen, behandelt die Arbeit in erster Linie Werke, welche beinahe ausschließlich in der U-Bahn selbst spielen bzw. diese als narrativ-strukturierendes, poetisches oder schlichtes Bewegungsphänomen nutzen. Alle anderen Titel, welche prägnante Szenen und Sequenzen vom Schauplatz aufbieten, sowie narrative Kurzfilme erweisen sich dabei jedoch als nicht minder wertvoll und komplettieren als signifikante, diverse Film-Genres aufgreifende Beispiele das Gesamtbild.

Die Auswahl der Hauptfilme legitimiert sich also damit, dass die Titel auf besondere Art und Weise Verbindungen zwischen sozialen und architektonischen Strukturen und Voraussetzungen entstehen lassen, die dem Makrokosmos Stadt und seinem Mikrokosmos U-Bahn anhaften. Die in erster Linie nicht-dokumentarischen Filme interessieren sich für die U-Bahn-Plätze als Dauer-Räume bzw. »[...] Illusionsräume, die den Raum des realen Lebens nahezu außer Gefecht setzen [...]«. <sup>18</sup> Die Auswahl umfasst daher mit *LA PREMIÈRE NUIT* (1958, R: Georges Franju) ein in der Nachbarschaft der Nouvelle Vague entstandenes Beispiel und mit *THE INCIDENT* (1967, R: Larry Peerce) einen kaum bekannten US-Film kurz vor der Welle des New Hollywood. Die 1980er Jahre repräsentiert Luc Bessons postmodernes Subkultur-Märchen *SUBWAY* (1985). Im bereits erwähnten *MOEBIUS* (1996) von Gustavo Mosquera spürt ein junger Mathematiker einem verschwundenen U-Bahn-Zug nach, bevor der ungarische Genre-Mix *KONTROLL* (2003, R: Nimród Antal) auf groteske Art und Weise beinahe alle untersuchten Charakteristika des U-Bahn-Films in sich versammelt.

---

<sup>18</sup> Kaiser (Anm. 14), S. 163.



Der Zusammenhang zwischen dem Film und dem Schauplatz der U-Bahn klingt in der medienwissenschaftlichen Literatur immer wieder an, wurde als übergreifende Untersuchung – im Sinne einer Herausbildung eines Raum-Genres – jedoch meist vermieden<sup>19</sup>. Die Heterogenität der Stoffe, Schauplätze, Themen, Architekturräume und Figuren steht der Beschäftigung hiermit allerdings nicht entgegen, sondern wird zu seiner spezifischen Qualität und Herausforderung, die der Film mittels seiner Fähigkeit eines erweiterten Sehens leichter zu meistern versteht als beispielsweise die Soziologie. So beklagt und begrüßt Marc Augé es gleichermaßen, den von Raum und Mensch transportierten Mysterien der U-Bahn bisweilen hypothetisch und über die individuelle Vorstellung beikommen zu müssen.<sup>20</sup> Den engen Zusammenhang von Großstadt, mit ihrer U-Bahn als Mikrokosmos und Filmerfahrung sieht Michael Barchet folglich in der Fähigkeit des Kinos, eine »nahezu magisch gedachte Denunziation urbaner Erfahrung«<sup>21</sup> herstellen zu können. Er erweitert diesen Punkt um den Aspekt der Filmrezeption, indem er bemerkt, dass der

»Kinoraum [...] radikale Disziplinierung gegen die Urbanität seines stadtgeographischen Kontexts positioniert. Ein Tausch also von Wahrnehmungsfülle gegen jene Bedingungen, die es Film wie U-Bahn erlauben, Körper in Bewegung zu setzen und in ihren Diegesen zu vernähen.«<sup>22</sup>

---

19 Einen der wenigen Beiträge zu diesem Thema liefert David Berry in seinem Aufsatz »Underground Cinema: French Visions of the Métro.« In: Konstantarakos, Myrto: Spaces in European Cinema. Exeter, 2000, S. 8–22.

20 Vgl. dazu mehrere Passagen bei Augé (Anm. 5), z.B. S. 51f.

21 Barchet (Anm. 8), S. 317.

22 Ebd.