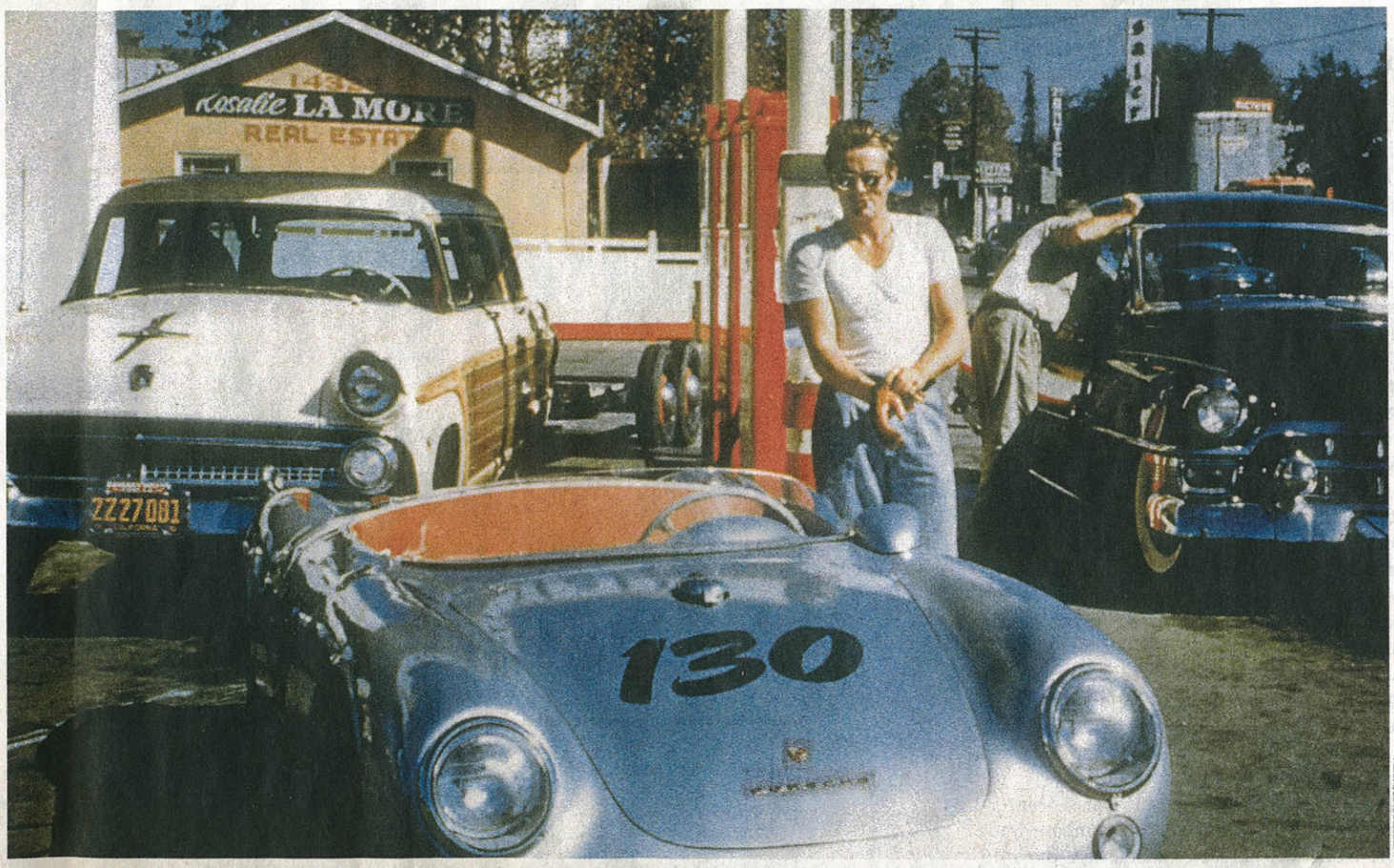
Die Natur der Sache

Alles Fahren ist Gewalt: Eine neue „Geschichte des Autounfalls“ sammelt Schrott und Lebenslügen der Moderne • *Mladen Gladic*



INTERTOPICS/MPTV

Letzter Halt: James Dean und sein Porsche 550 Spyder am 30. September 1955. Ihr Ziel war ein Autorennen in Salinas. Sie erreichten es nie

Mach hier nicht den Brinkmann“, rief mir ein amerikanischer Germanist einmal ins Ohr, als wir uns im englischen Oxford zu einer Konferenz trafen. Gerade waren wir im Begriff, eine Straße zu überqueren. Ich hatte meinen Kopf zuerst zur linken Seite gedreht, um zu sehen, ob denn da ein Auto herannahte. In England fährt man aber links: Fußgänger sind gut beraten, beim Überqueren der Straße zuerst nach rechts zu schauen. Das ist Rolf Dieter Brinkmann wahrscheinlich zum Verhängnis geworden, als er im April 1975 noch kurz vor der Sperrstunde im Londoner Pub „The Shakespeare“ vorbeischauen wollte. Auf der Westbourne Grove erfasste ihn ein Auto. Brinkmann war sofort tot.

Manch großer Schreiber ist durch ein oder in einem Auto zu Tode gekommen. Roland Barthes stirbt am 26. März 1980. Tags zuvor ist er in der Pariser Rue des Écoles von einem Lkw angefahren worden. Zeugen berichten, Barthes habe nach links und rechts geschaut, den Laster aber wohl übersehen. „Kaum zwanzig Jahre ist es her“, schrieb „Le Monde“ über die Trauerfeier, „seit Camus auf dem Vordersitz seines Autos den Tod fand und seitdem hat die Literatur der Göttin des Chroms einen harten Preis bezahlt.“ Albert Camus stirbt 1960 bei Kilometer 90 der Route Nationale 5 zwischen Sens und Fontainebleau. Am Steuer des mit 355 PS übermotorisierten Wagens: der Neffe seines Verlegers Gallmard. In der Jackentasche des Theoretikers des Absurden wird sich ein Ticket für den Zug finden, den Camus eigentlich hat nehmen wollen.

Die Liste der schreibenden Berühmtheiten, deren Todesursache schlicht Autounfall lautet, ist lang: Sie verzeichnet auch Villém Flusser, den tschechischen Philosophen: Er stirbt 1991 auf einer Reise von Prag nach Deutschland. W. G. Sebald findet auf einer Straße in Norfolk den Tod. Italo Svevo stirbt 1928 an den Folgen der Verletzungen, die er sich bei einem Crash zugezogen hat. Wer will, kann hier auch noch tote Rocker, Adlige und Schauspieler von James Dean über Grace Kelly und Lady Di bis Johann Hölzel, der sich den Bühnennamen Falco gab, hinzufügen. Oder Hitlers Botschafter in Paris, Otto Abetz, und den US-Panzergeneral George Patton.

Natürlich finden Prominente ihren Tod nicht öfter hinterm Steuer, auf dem Beifahrersitz oder beim Zusammenstoß mit einem Auto als Normalsterbliche. Etwa alle neunzehn Sekunden ereignet sich in Deutschland ein Autounfall, 2.293.663 waren es im Jahr 2008. Die volkswirtschaftlichen Schäden liegen für den Zeitraum von 2004 bis 2008 bei etwa 30 Millionen Euro, rund die Hälfte davon entfällt auf Personenschäden. Gut eine Million Tonnen Schrott wird pro Jahr durch Autounfälle „produziert".

In die Nachrichten, die überregionalen zumal, schaffen es Unfälle allerdings nur in Sonderfällen. Wenn es sich eben um Prominente handelt, die dabei Täter, Opfer oder beides zugleich sind. Oder ganz besondere Unfälle, wie ein durch einen Geisterfahrer verursachten oder eine Massenkarambolage auf der Autobahn, die berichtenswerte Ausmaße annimmt. Dann beginnt die Suche nach Ursachen, Fragen nach technischem oder menschlichem Versagen werden gestellt.

Was allerdings wirklich in dem Moment passierte, in dem Gallimards Facel Vega 3B – ein Auto, das als schön, aber technisch fehlerhaft galt und dessen großer Vorteil darin gelegen haben soll, dass es nie in Flammen aufging, sodass Camus' unvollendetes Manuskript von „Der erste Mensch" erhalten blieb – von der Straße abkam, wird sich nicht erzählen lassen. Nicht, wie es dazu kam, dass sich der Motorblock – er galt immer als zu schwer für die leichte Karosserie des schnittigen Autos – plötzlich 20 Meter links von der Straße fand und das Armaturenbrett 30 Meter rechts von ihr. Müßig, darüber nachzudenken, was wirklich dazu führte, dass Camus sofort tot war, Gallimard sechs Tage später seinen Verletzungen erlag, aber seine Frau Janine, seine Tochter Anne und der Hund Loc den Unfall unverletzt überlebten.

Matthias Bickenbach, Michael Stolzke:
Die Geschwindigkeitsfabrik.
Eine fragmentarische Geschichte des Autounfalls.
Kadmos, Berlin.
220 S., 19,90 €.

Weder anonymisierende Statistik noch individuelles Narrativ darüber, wie der Einzelfall zustande kam, können diesen restlos erklären. Überlebende von schweren Autounfällen selbst sind nicht in der Lage, sich oder anderen darüber Zeugnis abzulegen, was genau geschehen ist, als die Kontrolle über Zeit und Raum, die das Autofahren verspricht, sich in die Katastrophe verkehrte. Die menschliche Wahrnehmung ist dem Tempo, in dem ein Unfall geschieht, nicht gewachsen: Der Traum vom Fahren wird zum Trauma, das nur symptomhaft von den wahren Ereignissen berichten kann. Statistik und Unfallbericht sind nur Teile, nur „Schrott": Das Wort verweist etymologisch auf „Schrot", wie in „Schrot und Korn", d. h. unregelmäßig zerriebene Stücke vom Ganzen, abgeschnittenes Stück. Sie stehen für ein Ganzes, das die Kulturwissenschaftler Matthias Bickenbach und Michael Stolzke in einer jetzt erschienen „fragmentarischen Geschichte des Autounfalls" mit dem Valéry-Wort „Geschwindigkeitsfabrik" bezeichnen.

Gemeint ist damit ein ganzes kulturelles System, dem zwar Statistiken und Berichte angehören, dass aber historisch auf etwas ganz anderes verweist, dem das Auto scheinbar ideal entspricht: dem Mythos der Moderne nämlich, der Vorstellung individueller Selbstbestimmung. Das Auto ist den Kulturwissenschaftlern weder rein funktionales Fortbewegungsmittel noch Statussymbol. Vielmehr symbolisiert es eine Vielzahl von Werten der modernen Gesellschaft: „Kraft oder Potenz, Funktionalität und Ästhetik, Status, Lifestyle, Individualität und nicht zuletzt Freiheit". Und diese werden, so die Autoren, vom Unfall dekonstruiert. Unfallpsychologie, Geschichte des Versicherungswesens, Ingenieurskunst, Kunstgeschichte oder Literatur – sie alle spielen in die Kulturgeschichte dieses Mythos hinein, verdecken aber meist, was für Bickenbach und Stolzke als Hauptmotiv des Automobilismus gelten muss: Gewalt nämlich. Statistiken führen uns nur abstrakt das Risiko vor Augen, das wir historisch damit erkauft haben, andere, weniger individuelle Transportmittel zu ignorieren. So veröffentlichte das statistische Bundesamt 2006 die gute Nachricht, dass Autofahren vor 100 Jahren viel gefährlicher als heute gewesen sei. Rein rechnerisch, so die Behörde, sei das Unfallrisiko heute 56-mal geringer als 1906, als die Regierung des deutschen Reichs sich genötigt fühlte, die „Statistik der beim Betrieb von Kraftfahrzeugen vorkommenden schädigenden Ereignisse" einzuführen.

Die Statistik aber und ihre Einführung sind zuallererst ein Effekt der Gefahr, die vom Vehikel ausgeht. Die öffentliche Meinung wusste das in dieser Frühphase genau, galt ihr doch der Automobilist zugleich als rücksichtsloser, wilder „Autler" und überheblicher „Herrenfahrer". Wie von diesem Bild nur das des männlichen Abenteurers übrig bleiben konnte, der auch Gefahrensituationen mit technischer Unterstützung souverän meistert und gleichzeitig mit dem Wadenmuskel am Gaspedal – im alten Maßstab der Kraft – ein ganzes Heer von Pferden kontrolliert, davon berichtet diese Kulturgeschichte. Und auch davon, wie gerade Literatur und Kunst dazu beigetragen haben, die Gefahr und das Risiko, die der Geschwindigkeit und damit dem modernen Mythos der Selbstbestimmung zugrunde liegen, unsichtbar zu machen.

Natürlich darf hier Marinettis Diktum, wonach ein „aufheulendes Auto, das auf Kartätschen zu laufen scheint" schöner als die Nike von Samothrake sei, nicht fehlen. Aber auch Warhols berühmte Bilder von Autowracks wie etwa „Green Disaster Ten Times" von 1963 laufen Gefahr, die automobile Zerstörungskraft aus dem Blick geraten zu lassen, wenn man sie nur mit einem Gefühl der Erhabenheit, nach den Maßgaben einer Burkschen Wirkungsästhetik, nach der das Schreckliche stärker ist als das Schöne, betrachtet. „Das intakte Auto ist unsichtbar, weil wir daran gewöhnt sind", schreibt der Essayist Michael Rutschky. Erst im Schrott wird das, was der Geschwindigkeitsfabrik und dem Traum von der freien Fahrt zugrunde liegt, handgreiflich. Im Schrott hat sich die Gewalt, die das automobile Tempo nicht aufgehört hat zu sein, eingeschrieben. Kein Wunder, dass wir den Unfall nicht als das sehen wollen, was er ist: „genuiner Bestandteil des Autos und kein von außen hereinbrechender Zufall".