

– das ganze tolle Gelärm von ich weiß nicht welcher Geschwindigkeitsfabrik. Man ist trunken von wirbelnden Spukgestalten, von ins Nichts vergossenem Schauen, von fortgerissenen Lichtern. Wie die Fahrt im Dunkel das Metall schmiedet, träumt man, die Zeit in Person schlage brutal auf die harte und tiefe Entfernung ein und zerstücke sie. Überreizt, zusammengestaucht von Mißhandlungen, erzeugt das Hirn aus sich selber und ohne es zu wissen notwendigerweise eine ganze moderne Literatur.

Paul Valéry

Inhalt

1. Schrott: Abgeschnittene Stücke und Kreisläufe. Für eine Kulturgeschichte des Autounfalls.	13
Es wird sich ereignet haben – Frequenz von Autounfällen – Trauma und Mythos – Öffentliche Wahrnehmung und abgeschnittene Stücke – Kreisläufe und Crash Culture – Diskurskreuzungen – Gewalt der Geschwindigkeit und Ästhetik des Fahrens – Gewöhnung an Tempi – Sicherheitstechniken – Grenzen der Phänomenologie – Technische Gedächtnisse und Crashtests – Opfer und Kulturgeschichte.	
STÜCKE 1: PHÄETON	43
2. Die Logik des Unfalls: Zufall & Notwendigkeit	47
Unfallbegriff – Fortuna – Unter die Räder kommen – Hals über Kopf: Robert Musils Sprachkritik – Geschwindigkeit und Lebensgefühl – Musils Gesetz des Unfalls – Zufall & Notwendigkeit: Akzidenz & accident – Paul Virilio und das Rätsel der Technik – Schiffbruch der Geschwindigkeit.	
STÜCKE 2: DAS EIGENLEBEN DES AUTOS. ILJA EHRENBURG (1930) . . .	65
3. Wie es zum Unfall kommt: Genealogie mit Ahnenbildern	69
»Wilde Autler« und die Eisenbahn – Mythenpool: Die Einheit von Schnelligkeit, Freiheit und Schönheit nach Otto Julius Bierbaum – Autos als Geschosse im öffentlichen Raum – Geschwindigkeit, Nervosität und traumatische Neurose – Diskursive Schlachten 1902: Baudry de Saunier gegen Emil Jung – Wirtschaftsfaktoren und Umstellung der Kultur auf Rekorde – Bernd Rosemeyers Tod – Autorennen, Stromlinienform und Raser – Herrenfahrer, Nervosität und Unzurechnungsfähigkeit – Freiherr von Pidolls Unfallberichte aus den Jahren 1909–1912 – Kafkas Rat.	

4. Ein lehrreicher Autounfall des Dichters Brecht	95
STÜCKE 3:	
FAKSIMILE: EIN LEHRREICHER AUTOUNFALL DES DICHTERS BRECHT (1929)	102
5. Historien von der Heimatfront. Über die Demokratisierung des Unfalls	107
Kriegstechniken und Automobilität – Henry Fords Strategien – Individualisierung, Kühlergrill und Design als Kollektivsymbolik mit Erwin Panofsky – Internationalisierung und Produktdifferenzierung: Sloanism und Fordism.	
STÜCKE 4: ANMUTIG FAHREN: WAS SCHILLER SAGT	117
6. Perfekionierte Kreisläufe: General Guderian fährt mit	119
Erfindung und Segnungen der Reichsautobahn – Hitlers Horror vacui – Volkswagenprojekte – Umkodierung des öffentlichen Raumes.	
7. Passive Sicherheit im Wohlfahrtsstaat	127
Nachkriegssymbolik: Das Auto als Bescheidenheitstopos – Umkodierung der Landschaft – Das ADAC-Manifest der Kraftfahrt – Unfallursache Nr. 1: Der Mensch – Gegenmaßnahmen und die Ersetzung des Fahrers – Crashtest-Dummys: Verabschiedung des Humanismus oder der zweite Aufprall – Sicherheitstraining jenseits von Gut und Böse.	
STÜCKE 5: DURCH DIE LEITPLANKE. JAMES G. BALLARD (1983)	139
8. Liebe zum Objekt: Erotik, negative Lust & Obszönität	143
Lust am Grauenhaften – Kurvenerotik und Beziehungskisten – Nekrophilie (Arnolt Bronnen) – Der obszöne Körper – Das Erhabene und die negative Lust – Weibliche Liebe & homosexuelle Einigkeit (Thomas Pynchon) – Schockdidaktik, der Verkehrserziehungsfilm »Signal 30« – Unfall als ultimativer Orgasmus: J. G. Ballards <i>Crash</i> und David Cronenbergs Verfilmung – Ballards Zivilisationskritik.	

9. Vom Unfall der Sprache:	
Werbung und Journalismus	163
Recycling von Topoi – Nachher/Vorher: Unfallberichterstattung und Werbung – Der journalistische Setzkasten – Töten wir den Tod: Symbolische Werte der Werbung – Technik als Symbol von Gefahr und Sicherheit	
STÜCKE 6: DIE LETZTE SEKUNDE	177
10. Geschwindigkeitsfabrik und Komfort.	
Ein vorläufiges Nachwort	179
Das Normalitätsgesetz – Der Ort der Insassen: Heimat des Fahrens (Roland Barthes) – Utopien der Transport- und Kommunikationsmedien – Unfälle als virtuelle Realität – Aktive Sicherheitstechnik und die Zukunft des Fahrens.	
ENDSTÜCK: HERMANN HARRY SCHMITZ, DAS NEUE AUTO (1913)	199
11. Anhang	
Memorial: Verzeichnis einiger berühmter Autounfallopfer	207
Literaturverzeichnis	213
Abbildungsverzeichnis	219
Über dieses Buch	220

Auf der Straße werden jahraus, jahrein mehr Menschenopfer dargebracht, als alle terroristischen Akte, alle Machenschaften der Atomlobby, alle Überfälle, Polizeiaktionen und Drogensyndikate zusammen je gefordert haben. An den sogenannten Feiertagen werden regelmäßig die Höhepunkte dieses mörderischen Mehrheits-Rituals zelebriert. Dieses fortwährende Massaker gilt als das Gewöhnlichste von der Welt; es ist das Gewöhnlichste von der Welt.

Hans Magnus Enzensberger



Abb. 1: Der Schiffbruch der Geschwindigkeit. Arnold Odermatt, Dallenwil, 1977.

1. Schrott: Abgeschnittene Stücke und Kreisläufe. Für eine Kulturgeschichte des Autounfalls

Jeder Unfall belichtet die Welt.
Paul Virilio

Ein Wagen hat seine Bahn verlassen. Die Karosserie ist aufgerissen. Motorteile und Kabel sichtbar geworden. Die organische Assoziation vom Kadaver stellt sich ein. Einige Fahrzeugteile fehlen. Die Felgen sind absurd intakt, aber in der Windschutzscheibe sieht man das Spinnennetz aus Sprüngen und Rissen. Das Bild zeigt entweder das von starren Statisten der Aufräumarbeiten umringte Wrack oder die in der Dunkelheit vom Blitzlicht überraschte Ruine deformierten Blechs. Keiner hat dieses Bild je gesehen, aber wir kennen es alle.

Das ist, was man aus der Kulturgeschichte des Autounfalls als Erstes lernen kann. Der Autounfall *ist bereits* in unser aller Gedächtnis. Er ist bereits da und beweist damit seine kulturelle und kollektive Priorität vor dem individuellen Schicksal. Auch das zwingt zu einer veränderten Optik, in der die üblichen Unterscheidungen von Gegenwart, Vergangenheit und Zukunft anders miteinander verschränkt sind. Das Unfallgeschehen ist weder nur ein Vorfall der Vergangenheit, noch der reinen Gegenwart oder der einfachen Zukunft, sondern der Autounfall untersteht der Logik des Futur II: Er wird sich ereignet haben.

Das Ereignis wiederholt sich über zwei Millionen Mal jährlich in Deutschland. Leichte und schwere Autounfälle, Deformation von Blech und menschlichen Körpern. Neben der Umweltbelastung ist dies die Schattenseite dessen, was im Fachjargon Verkehrsgeschehen und in der Öffentlichkeit Freude am Fahren heißt. Eine Million Tonnen Schrott, grob gerechnet. 2.293.663 Autounfälle im Jahr 2008, 2.313.453 Autounfälle 2009, 2.411.271 oder 2.361.457 in den Jahren 2010 und 2011. Die Statistik produziert und differenziert immer neue, aktuelle Zahlen, doch insgesamt und schon mindestens seit 1990 bleibt das Ergebnis sich selbst ähnlich. Mit einer Frequenz von etwa neunzehn Sekunden

produziert die automobiler Gesellschaft hierzulande ein Ergebnis, das Schrott heißt.¹

Die Nachrichten vom Unfall erreichen uns im Radio, im Fernsehen, in der Zeitung. In Zeitungsbildern erscheint das Menetekel: Obszön deformierte Wracks, brutal zerteilte Karosserien, Reste oder Schrott dessen, was als Normalität gilt. Wir lesen: »Völlig zerstört wurde der Wagen, über den der Fahrer die Kontrolle verloren hatte.« Diese Ruinen einst unversehrten Blechs tauchen im Rauschen der Informationen regelmäßig auf, aber sie erinnern nur kurz an die Realität jenseits des Traumzustands, in dem die Wagen glänzend und reibungslos dahingleiten und die Versprechen der reinen Geschwindigkeit erfüllen.

Der Blick auf den Unfall ist nicht nur individuell, sondern auch kollektiv von einem Trauma überdeckt. Es ist das Trauma an sich: Der Verlust über die Kontrolle des Wagens ist das Trauma des Verlustes der Selbstbestimmung. Das, was das Automobil verspricht, die Herrschaft über Zeit und Raum im Bilde des souveränen Führers, wird vom Unfall dekonstruiert. Über das Zustandekommen des Unfalls können die Beteiligten meist wenig sagen. Seine physischen und psychischen Wirkungen löschen, was allenfalls in Millisekunden hätte gespeichert werden können. Die Wahrnehmung wird immer schon zu spät gewesen sein und auch das ist ein Trauma. Indem die Geschwindigkeitsmaschine im Unfall die menschlichen Verarbeitungsgeschwindigkeiten überschreitet, ist auch die Erinnerung an den Unfall *Schrott*, ein abgeschnittenes Stück.² Was der menschlichen Wahrnehmung entgeht, bewahren Unfalldatenspeicher auf, die zunächst und noch immer die verunfallten Wagen selber sind. Technische Unfalldatenspeicher werden seit den 1980er Jahren entwickelt (Mannesmann-Kienzle), serienmäßig geworden sind sie im PKW bis heute nicht.

Die öffentliche Repräsentation des Phänomens als Zeitungs- und Tagesnachricht entspricht jedoch nur scheinbar den saisonalen Konjunkturen von Wintereinbruch oder Blitzeis und spiegelt keineswegs die Realität, sondern nur Momentaufnahmen. Auch sommerliche Hitze etwa provoziert massenhaft Unfälle aufgrund der verminderten Konzentrationsfähigkeit der Verkehrsteilnehmer. Das Unfallgeschehen insgesamt ist eine Frequenz, ein Rauschen, das nur ausschnitthaft repräsentiert werden kann. Was auf den Straßen schnell wieder dem blockierten Verkehrsfluss

¹ Statistisches Bundesamt, vgl. <https://www-genesis.destatis.de> (10.2.2013).

² Das Wort »Schrott« stammt etymologisch von »Schrot« ab: Unregelmäßig zerriebene Stücke von einem Ganzen, abgeschnittenes Stück von etwas.

und gaffenden Blicken entzogen wird, taucht daher unzusammenhängend im Rauschen der Informationen auf. Nur stellvertretend werden einzelne deformierte Wagen gezeigt, abgeschnittene Stücke aus der dauerhaften Frequenz des sogenannten Unfallgeschehens. Sie melden lediglich das immer gleiche Ergebnis: »nur noch Schrott«. Doch der vermeintlich besondere Fall erhält Nachrichtenwert. Blitzeis: 240 Autounfälle in Nordrhein-Westfalen an einem einzigen Tag im Januar 2005. Über 1200 Unfälle am Ende desselben Jahres an einem einzigen kalten Wochenende deutschlandweit. Ein Geisterfahrer tötet vier unschuldige Menschen im November 2012. So erreichen uns Nachrichten: als spektakulärer Einzelfall, der vom Zufall erzählt. Zufall des Blitzeises, tragischer Zufall eines alkoholisierten Geisterfahrers. Das Unfallgeschehen selbst bleibt anonym. Einzelfall oder nackte Zahlen der anonymisierten Statistik: Beide Repräsentationsformen des Unfallgeschehens sind selbst nur Bruchstücke, genauer gesagt Metonymien, Teile, die für das Ganze stehen. Was aber dieses Ganze ist, das kann erst eine Kulturgeschichte des Autounfalls sehen lehren.

Der subjektiven Wahrnehmung entgeht das Unfallgeschehen. Ihr stehen der Stau als Störung der eigenen Mobilität und das persönliche Verhältnis zum Wagen näher. Als Wunschmaschine prägt das Auto nicht nur unseren Lebensstil, sondern auch unsere Erwartungen. Es ist nicht einfach Funktion und nicht nur Statussymbol. Es vereint eine Vielzahl unterschiedlicher Werte der modernen Gesellschaft: Kraft oder Potenz, Funktionalität und Ästhetik, Status, Lifestyle, Individualität und nicht zuletzt Freiheit. Sie alle basieren auf einer Wertvorstellung, die der Mythos der Moderne genannt werden kann. Es ist die Vorstellung der individuellen Selbstbestimmung, der das Automobil scheinbar ideal entspricht.

Der spezifische Unfalltyp, den das Automobil historisch produziert, ist daher mehr als nur individuelles Schicksal. Der traumatische Verlust der Kontrolle, der so oft in Unfallnachrichten benannt wird, korrespondiert dem Risiko, das die Geschwindigkeitsmaschine selbst hervorbringt. »Die Gefahr, die das Automobil in sich birgt, ist also Teil seiner Erscheinung.«³ Anders als bei Schiffen, Flugzeugen oder Atomkraftwerken ist der Autounfall der Fall der Geschwindigkeit selbst, die Brechung der Linearität des Vektors, den der Vortrieb erzeugt. Es ist der »Schiffbruch der Geschwindigkeit« (Paul Virilio). Wie schnell Autos dabei fahren oder fahren, ist für diese Perspektive nebensächlich:

³ Charles Grivel: Automobil. Zur Genealogie subjektiver Maschinen, in: Martin Stingelin, Wolfgang Scherer (Hg.): *HardWar/SoftWar*. München 1991, S. 171–196, hier S. 173.

Das Automobil muß als Geschwindigkeit gedacht werden: mit zehn Stundenkilometern in den Anfangszeiten, mit fünfzehn Stundenkilometern, mit vierzig, sechzig oder hundert fuhr es »schnell«. [...] Es ist eine Geschwindigkeit für sich. Eine Geschwindigkeit, deren rein mentale Macht durch zwei Faktoren bedingt ist: die Existenz eines individuellen Führerhauses und die Passivität des Passagiers [...], der Fahrer wird sozusagen zum Projektil seines Fahrzeugs: wenn er fährt, schießt er auf eine wie auch immer geartete Zielscheibe zu.⁴

Indem sich diese Geschwindigkeit in die Deformation des Wagens buchstäblich einschreibt, sind Autounfälle jedoch nichts weniger als Information. Doch der Blick und die Reflexion auf diese Zusammenhänge sind vom Trauma des Kontrollverlustes und von der Dekonstruktion des Traums individueller Selbstbestimmung blockiert.

Der Zusammenhang von Traum und Trauma sind Effekte einer Kulturgeschichte des Automobils, die in diesem Buch freigelegt wird. Anders als die wohlbekannteren Legenden berühmter Wagen, Hersteller und Rennfahrer, scheint die Geschichte des Autounfalls, trotz vieler »Weckrufe«, in der Kulturgeschichte des Automobils nahezu vergessen.⁵ Und doch kann schon ein oberflächlicher Blick in die Automobilgeschichte zeigen, dass der Unfall von Anfang an den Automobilismus mitbestimmt und das Auto selbst (in)formiert. Sämtliche Sicherheitstechniken, angefangen von »Stoßfängern«, stabiler Fahrgastzelle, »Knautschzonen«, Gurt und Airbag, bis hin zu den heutigen aktiven Sicherheitstechniken, sind Rekursionen des Unfalls in die nächsten Wagentypen. Ein erster Kreislauf zeichnet sich ab. Dass heute Abstandswarner, Sensoren für den toten Winkel und gegen Müdigkeit, automatische Notbremsen und Spurassistenten in die Wagen integriert werden, zeigt, dass die Geschichte des Autounfalls trotz aller Optimierungen nicht zu Ende ist, sondern dass die Industrie und ihr Produkt, anders als die Öffentlichkeit, sehr wohl begriffen haben, was das Futur II des Unfalls bedeutet.

Erst wenn dem Affekt der Verdrängung des Obszönen widerstanden wird, kann sichtbar werden, was Schrott heißt. *Nur noch Schrott* – nehmen wir die Floskel beim Wort. Was auf Unfallbildern immer wieder zu sehen ist, das ist zunächst buchstäblich die Katastrophe, die Umkehrung

⁴ Ebd., S. 179.

⁵ Zur Kulturgeschichte des Automobils vgl. Wolfgang Sachs: *Liebe zum Automobil*. Reinbek 1984 und Wolfgang Ruppert: *Das Auto. »Herrschaft über Raum und Zeit«*, in: ders.: *Zur Kulturgeschichte der Alltagsdinge*. Stuttgart 1993, S. 119–161 sowie Hermann Glaser: *Elf Konfigurationen aus der Kulturgeschichte des Automobils*, in: Raimar Zeller (Hg.): *Das Automobil in der Kunst 1886–1986*. München 1986, S. 11 ff. Vgl. auch Peter Sloterdijk: *Eurotaoismus. Zur Kritik der politischen Kinetik*. Frankfurt/M. 1989, S. 102 ff. sowie Heathcote Williams: *Automobilmachung*. Frankfurt/M. 1992.

automobiler Ästhetik und Funktion. Der schöne Wagen wird zum deformierten Unfallwagen, Wert wird zu Unwert.



Abb. 2 Nur noch Schrott. Unfallfotografie für eine Tageszeitung.

Dem Blick auf solche Bilder folgt ein gemischtes Gefühl, das zwischen Faszination und Abwehr schwankt. So fallen Unfallbilder ästhetisch unter die Kategorie des Erhabenen. Das mag überraschen, doch in der Geschichte der Ästhetik wird das Paradox einer angstvollen Lust als »angenehmes Grauen« seit dem 18. Jahrhundert unter dieser Kategorie gefasst, die ganz anders als das Schöne wirkt.⁶ Das Schöne eint die Sinne, harmonisiert und befördert so, nach Immanuel Kant, das Leben, doch das Erhabene als »negative Lust« verstört, weil es etwas vor Augen führt, das alle menschlichen Dimensionen übersteigt und so zeigt, dass das Leben endlich ist. Während Kant das Erhabene als Reflexion des Verstandes setzt, in der das Subjekt sich als frei erlebt und erhebt, gerade weil es sich angesichts der übermächtigen Natur als endlich reflektieren kann, hatte Edmund Burke schon 1758 das Erhabene ganz einfach als Wirkungsästhetik des Schreckens etabliert, deren Effekte stärker sind, als die des Schönen. So wurde jedes Grauen, jede Angst potenziell zum

⁶ Vgl. Carsten Zelle: Angenehmes Grauen. Literaturhistorische Beiträge zur Ästhetik des Schrecklichen im achtzehnten Jahrhundert. Hamburg 1987.

ästhetischen Objekt.⁷ Vor allem aber hatte Burke darauf verwiesen, dass wir dem Grauen mit Lust begegnen können, wenn wir uns selbst in Sicherheit wissen. Der *delightful terror* wird möglich, weil der Betrachtende gerade nicht in der Situation ist, die ihm Schauerromane oder Horrorfilme vor Augen und zu Gemüte führen.

Wie auch immer diese Wirkungsästhetik des Schauers zu diskutieren ist, sie lässt ahnen, dass Bilder von Autounfällen keineswegs einfach dokumentarische Medien sind. Dass sie verstören und irritieren, dass ihre Wahrnehmung Faszination und Abwehr zugleich produzieren, gehört zu ihrer Ästhetik, die sich noch im Vorwurf des Zynismus, der Obszönität und der augenblicklichen Verdrängung beweist. Eine doppelte Wirkung wird sichtbar. Wie der Unfall das Automobil vom Traumzustand der Schönheit in die brutale Deformation seiner Teile abspaltet, so spaltet das Unfallbild den Betrachter. So bewahrheitet sich der Begriff »Schrott« buchstäblich. Es wird Zeit zu fragen, wovon Autounfälle abgeschnittene Stücke sind.

Der Unfall scheidet Form und Funktion von dem, was der Fall ist. Aber der Schrott ist nicht nur bedeutungsloser Rest, sondern selbst Information. Der Schrecken, den Unfallbilder zeigen, liegt nicht in der Destruktion des Schönen an sich, sondern vielmehr darin, dass die abgeschnittenen Stücke auf etwas verweisen, das sich selbst nicht sehen lässt. Es ist die Gewalt der Geschwindigkeit, die sich, von der Maschine erzeugt, in sie selbst wieder eingeschrieben hat. So zeigt jedes Unfallbild die Unfallursache der Geschwindigkeitsmaschine an, die gemeinhin als ungeklärt gilt, weil sie als äußerer Umstand gilt. Unfallbilder erinnern jedoch daran, dass es die Maschine selbst ist, die ihren Unfall hervorbringt. Dem steht die Definition von Unfall freilich entgegen. Der Unfall ist als »plötzliches« und »von außen eintretendes« Ereignis definiert. So werden Unaufmerksamkeit, Bäume, Fußgänger, Gegenverkehr, Straßenglätte oder ein Versagen der Technik zu »Unfallursachen«, nicht aber die Maschine und ihre Geschwindigkeit selbst. Dennoch gilt »überhöhte Geschwindigkeit« als häufigste Unfallursache und der damit verbundene Kontrollverlust der Fahrer lässt ihn selbst als erste Unfallursache verbuchen.

Gleich wie verkürzt dieser alte, klassische Unfallbegriff heute im Kontext von Technologiefolgeabschätzung und Risikomanagement ist, von ihm hängt viel ab. So wäre etwa gar keine Versicherung abzuschließen, wenn das Auto selbst als Unfallursache angesehen würde. Das ist kein

⁷ Vgl. ebd., S. 186–202.

Gedankenspiel. Ein Blick in die Geschichte des Versicherungswesens zeigt, dass Automobile um 1900 zunächst tatsächlich gar nicht versicherbar waren, weil man davon ausging, dass die Fahrer ihr damals noch neuartiges Risiko allein zu tragen hatten. Erst allmählich formieren sich im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts die Begriffe von Risiko und Unfall neu, zunächst unter dem Begriff der »Sondergefahren« und unter dem bezeichnenden Namen der »Karambolage-Versicherung«, sodass auch die Fahrt mit dem Automobil versichert werden konnten. Doch zunächst wurden grundsätzlich nur Schäden unbeteiligter Dritter erstattet, denen Autos plötzlich und von außen zufällig zustießen.⁸

Der kurze Blick in die Geschichte der Entstehung der heute so üblichen Kraftfahrzeugversicherung zeigt an, dass zu Beginn das Auto selbst als Risikotechnologie und als Unfallursache galt und dass es einer Vielzahl von Umdeutungen bedurfte, um das Risiko des Fahrens versicherungstechnisch zu integrieren. Eine eklatante Umkehrung der kulturellen Wertung wird im Rückblick sichtbar, die Ursache und Wirkung vertauscht, indem die Annahme der Sicherheit als Normalität an die Stelle des Unfallrisikos gesetzt wird. Es ist daher kein Zufall, dass bereits seit der allerersten Automobilwerbung von Carl Benz aus dem Jahre 1888 die Sicherheit des neuen Gefährts behauptet wird. Werbung und Unfallbilder sind daher die sprichwörtlichen zwei Seiten derselben Medaille. Unfallbilder zeigen und erinnern metonymisch an eine ganze Kulturgeschichte vergessener Umkehrungen.

Wenn Unfallbilder in Tageszeitungen denkbar konkret die Einschreibung der Gewalt der Geschwindigkeit in die Maschine vor Augen stellen, dann heißt dies auch, dass die Deformation der abgeschnittenen Stücke selbst zur Information wird. Deshalb kann man aus Unfallbildern und Unfalldaten lernen. Ingenieure optimieren seit rund sechs Jahrzehnten durch Crashtests die Sicherheit der nächsten Automobilgeneration. Der Kreislauf von Unfall und Sicherheitstechniken zeichnet sich erneut ab. Ein weiterer Kreislauf und eine andere Rückkopplung aber ist ganz einfach das Recycling des Schrotts. Zwei Millionen Unfälle pro Jahr sind rein materiell eine Größe, die wirtschaftlich alles andere als uninteressant ist. Auch dieser Kreislauf der abgeschnittenen Stücke ist nicht weniger obszön für den Traum vom Traumauto. Die volkswirtschaftlichen Schäden durch Autounfälle werden für den Zeitraum von 2004 bis

⁸ Dazu ausführlich Claudia Lieb: *Crash. Der Unfall der Moderne*. Bielefeld 2009, S. 71 ff., hier S. 97 f. Vgl. Alois Schnitzler: »Stella, ist dein Wagen versichert?« Von der »Karambolage«-Versicherung zum zweitgrößten Versicherungszweig. Eine Geschichte der Kraftfahrzeugversicherung, in: *Kultur & Technik* 10 (1986), S. 96–103.

2008 mit rund 30 Millionen Euro jährlich angegeben.⁹ Etwa die Hälfte entfallen jeweils auf Sach- und Personenschäden. Deutlich wird, dass das Automobil, so wie wir es kennen, nur eine Momentaufnahme aus Kreisläufen von Materialzuständen ist. Wir müssen das Auto und den Automobilismus vom Unfall her denken lernen.

Die bewusste Wahrnehmung von Unfallbildern öffnet daher eine erste Einsicht in dieses System von Kreisläufen einer Geschwindigkeitsfabrik, in der individuelle, materielle, technische und wirtschaftliche Komponenten miteinander in Wechselwirkung stehen. Der Autounfall zeigt sich als Schnittstelle oder Knotenpunkt in einem Netzwerk, das erst durch ihn sichtbar wird. Weitere abgeschnittene Stücke werden als Teile eines ganzen kulturellen Systems namens Geschwindigkeitsfabrik wahrnehmbar. Warum feiern Autounfälle im Kino schon seit den Anfängen des Films fröhliche Urstände? Warum soll in Hermann Hesses *Steppenwolf* auf Autofahrer in einer fröhlichen »Hochjagd« geschossen werden? Wieso greift Andy Warhol in seiner *Death and Disaster*-Serie Autounfallbilder aus Tageszeitungen auf? Das Auto und sein Unfall sind nicht nur in Tageszeitungen Thema, sondern seit jeher auch in Kunst und Literatur.¹⁰ Sie sind nicht nur technische oder juristische Angelegenheiten, sondern Themen, die in Kultur und Öffentlichkeit zirkulieren. Aufschlussreich ist eine solche Kulturgeschichte, die zwischen hoher und trivialer Kultur nicht unterscheiden darf, weil durch sie historische Veränderungen der Wahrnehmung deutlich werden. Hesses Roman weiß noch um die öffentlichen Debatten der 1920er Jahre, in denen Automobile mit Geschossen gleichgesetzt wurden und als Gefährdung der öffentlichen Ordnung galten. Andy Warhol sucht den »optical car crash« vor Augen zu stellen, indem er die Deformation von Unfällen als visuelle Attraktion aufnimmt und als Seriographie vor Augen stellt. »Ist es nicht großartig, wie schrecklich Autowracks sind!«¹¹ Dass hierbei Zeitungsbilder einfach multipliziert und eingefärbt

⁹ Volkswirtschaftliche Kosten durch Straßenverkehrsunfälle in Deutschland 2008, in: Forschung kompakt. Bundesanstalt für Straßenwesen Nr. 17 (2010). Vgl. insgesamt die Homepage der Bundesanstalt mit zahlreichen Erhebungen zum Unfallgeschehen unter www.bast.de (6.8.2013).

¹⁰ Vgl. Reto Sorg, Michael Angele: »Oh my Ga-od! Oh, my Ga-od! Oh, my Ga-od!« Automobil-Unfall und Apokalypse in der Literatur der Zwischenkriegszeit, in: *Compar(a)ison* 2 (1996), S. 137–173, Inka Mülder-Bach: »Abreißende Anfänge«. Über Literatur und Unfall, in: Winfried Mennighaus, Klaus Scherpe (Hg.): *Literaturwissenschaft und politische Kultur*. Stuttgart, Weimar 1999, S. 107–116 sowie Ulf Geyersbach: »... und so habe ich mir denn ein Auto angeschafft« – Schriftsteller und ihre Automobile. Berlin 2006.

¹¹ Vgl. Melitta Töller: *Narrative Strategien in Andy Warhols »Car crash«-Bildern*. Norstedt 2007.

werden (etwa *Green disaster. Ten times*, 1963), mag als Kunstgriff der Pop-Art gelten, doch vor allem ist es die Auswahl des Motivs als bereits öffentliches Bild, die hier zählt. Warhol führt vor Augen, was alle schon gesehen haben. Doch erst die Wiederverwendung zeigt, was gesehen wurde, ohne es wahrzunehmen. Dabei geht es nicht nur, wie in heutigen bundesdeutschen Zeitungsbildern, um die Deformation der Wagen, sondern wesentlich auch um die Konstellation des Zufalls. Nahezu programmatisch zeigt *Ambulance disaster* (1964) – heute als Kunstdruck erhältlich – einen verunfallten Rettungswagen, aus dem die Leiche des Sanitäters herausragt. Der Unfall bringt so nicht nur die Deformation des Blechs zu Bewusstsein, sondern zeigt sich als bitterböse Kreativität, die die unwahrscheinlichsten Konstellationen erschafft. Das Schicksal des Unfalls ereilt eben auch noch den Retter.

Ein anderes Bild zeigt einen brennenden Wagen. Ein Passant im Hintergrund geht scheinbar völlig unberührt vorbei, so lichtet ihn die Fotografie jedenfalls ab und dokumentiert etwas, das in der Realität kaum denkbar ist. Doch damit nicht genug. Dezentriert in der linken oberen Ecke des Bildes entdeckt der Betrachter erst auf den zweiten Blick einen jungen



Abb. 3 Das Originalbild John Whiteheads in *Newsweek*, 3. Juni 1963, das Andy Warhol für *Green burning car* verwendete.

Mann, der an einem Pfahl in etwa drei Metern Höhe hängt. Es ist der Fahrer des Wagens, den der Überschlag aus diesem herauskatapultierte und so an einen Telegrafmast geschleudert hat, dass er dort an einer Sprosse aufgespießt wurde. Dieses Unfallfoto von John Whitehead erschien am 3. Juni 1963 in *Newsweek*. Die Bildunterschrift erklärt das wahrlich groteske Szenario. Warhols Serialisierung dieses Zeitungsbildes als *Green burning car* wurde im Mai 2007 für die Rekordsumme von 71 Millionen Dollar bei Christies in New York versteigert.

Während in Deutschland Unfallopfer und Leichen auf den Bildern niemals zu sehen sind und also der öffentlichen Wahrnehmung entzogen werden, so ist dies zu anderen Zeiten und in anderen Ländern ganz anders. Insbesondere in den USA wurden in den 1930–1960er Jahren Unfälle für die Presse oft so fotografiert, wie sie sich den Unfallrettern darboten, das heißt mit allen Leichen und auch Leichenteilen.¹² Legendar sind Enrique Metinides Fotografien für die »nota roja«, die rote oder eben blutige Sensationspresse in Mexiko-City, auf deren Titelseiten auch Mord- und Unfallopfer gezeigt wurden.¹³ Seine Fotografie der von einem PKW überfahrenen Journalistin Adela Legareta Rivas hat ihn berühmt gemacht.

Solche Schock-Ästhetik steht gemeinhin unter kritischen, abwertenden Vorzeichen, etwa der Sensationslust. Und doch ziehen nicht nur Autounfälle »Gaffer« magisch an. Metinides Unfallfotografien dokumentieren gezielt die bisweilen riesigen Menschentrauben, die sich um verunglückte Wagen aller Art versammeln. Doch die Obszönität solcher Bilder und die Gewalt der Deformation, die Blech und Menschenkörper erfasst, darf nicht einfach zur obszönen Lust abgewertet werden, ganz einfach, weil solche Bilder zeigen, was wir alle nicht sehen wollen. Demgegenüber hat sich eine ästhetische Strategie etabliert, die den Unfall zwar abbildet, ihn jedoch zu Scherz und freilich kritischer Satire formiert. Schon um 1915 gibt es zahlreiche Postkarten mit Karikaturen zu Autounfällen oder rasenden Fahrern. Auf diesen sogenannten Humorkarten werden Unfälle durchaus drastisch, aber ohne Konsequenzen

¹² Vgl. Mell Kilpatrick: *Car crashes & other sad stories*. Köln, London, Madrid u. a. 2000. Kilpatrick fotografierte Unfälle in Kalifornien um 1940, d. h. zu einer Zeit, in der die Wagen noch keine Sicherheitsgurte kannten. Berühmt sind die Fotografien Arthur Felligs, genannt Weegee »the famous«, der als erster Reporter mit Polizeifunk New Yorks Unfälle und Verbrechen dokumentierte. Vgl. *Weegee's New York. Photographien 1935–1960*. München, Paris, London 1996, S. 55–61.

¹³ Vgl. *101 Tragödien von Enrique Metinides. Fotografien und Anmerkungen von Enrique Metinides*. Hg. v. Trisha Ziff. Heidelberg 2012.

für Personen dargestellt. Gegenstand der Karikatur ist das Automobil ohnehin bereits von Beginn an.¹⁴



Abb. 4 Humorpostkarte, um 1930.

Dieser Humor, der oft genug die Rücksichtslosigkeit und Verantwortungslosigkeit der Autofahrer herausstellt, ist Vergangenheit. Er funktionierte nur so lange, wie Autofahrer eine kleine, elitäre Gruppe in der Gesellschaft waren, die als »Herrenfahrer« und elitäre Störenfriede der öffentlichen Ordnung wahrgenommen wurden. All das ist heute anders. Immerhin kann das Risiko des Autofahrens für die Öffentlichkeit schon 1907 zur Metapher für Politik und Politiker werden. Die erste »Automobil-Nummer« der damals bedeutenden Zeitschrift *Simplicissimus* setzt im Juni 1907 eine Karikatur auf den Titel, die unter dem Namen »Der Reichskraftwagen« den metaphorischen Bezug zwischen rasender Fahrt im Automobil und Staat in der gemeinsamen Analogie der Verantwortungslosigkeit zu sehen und zu denken gibt (Abb. 5).

Die bloße Tatsache der Möglichkeit einer solchen metaphorischen Übertragung, die hier die alte Schiffsmetaphorik vom »Steermann« ebenso persifliert wie aktualisiert, ist kulturgeschichtlich bedeutsam.¹⁵ Doch nur für kurze Zeit wird das Automobil Metapher der Verantwor-

¹⁴ Vgl. Hans-Otto Neubauer: Im Rückspiegel. Die Automobilgeschichte der Karikaturisten 1886–1986. Königstein i. T. 1986.

¹⁵ Vgl. Jürgen Link, Siegfried Reinecke: »Autofahren ist wie das Leben«. Metamorphosen des Autosymbols in der deutschen Literatur, in: Harro Segeberg (Hg.): Technik in der Literatur. Frankfurt/M. 1987, S. 436–482.



Abb. 5 Der Reichskraftwagen: »Vielleicht sollten wir uns doch mal eine Bremse anschaffen.« Titelblatt des Simplicissimus, 1907.

tungslosigkeit bleiben. 1928 kann Erich Kästner die Metapher noch weiter steigern: »Die Zeit fährt Auto. Doch kein Mensch kann lenken.«¹⁶

Nach dem Zweiten Weltkrieg und mit der Ära des Volkswagens wandelt sich das öffentliche Bild des Autofahrens. Es kann jetzt sogar als Bescheidenheitstopos fungieren.

Während Risiko und Verantwortungslosigkeit der »Herrenfahrer« in den Hintergrund treten und nur im Topos des »Rasers« als unbotmäßiger Ausnahme heute wiederkehren, überträgt sich die Ästhetik der folgenlosen Deformation schon vom Stummfilm an auch ins Kino. Buster Keatons Autos zerfallen sauberlich in Einzelteile, niemand wird verletzt. Die rasende Fahrt wird schon früh zur spannenden Unterhaltung. Das »angenehme Grauen« kann im Film ja risikolos genossen werden. Dass Kamerafahrt und Autofahrt zur Deckung kommen können, verstärkt den Effekt. Doch die ästhetisch sterilisierte Inszenierung, mit welchen pompösen *special effects* heute auch immer, entzieht der Wahrnehmung die Realität der Gewalt, die jene obszönen Bilder der Unfallfotografen nicht verschweigen.



Abb. 6 Deformation durch Geschwindigkeit, auch schon 1953.

¹⁶ Erich Kästner: Die Zeit fährt Auto, in: ders.: Gesammelte Schriften für Erwachsene. Bd. 1 Gedichte. Zürich 1969, S. 85.

Die Entstehung der Geschwindigkeitsfabrik als Zusammenhang von kultureller Wahrnehmung und technischem Fortschritt kann nicht durch einzelne Entwicklungen, durch Automobiltechnik, Design oder Wirtschaft, erfasst werden. Sie wird nur in den Kreisläufen zwischen Technik und öffentlicher Wahrnehmung sichtbar als Geschichte einer kulturellen Institutionalisierung des Automobilität, in der die Gewöhnung an das Risiko der Geschwindigkeit sich erst einmal etablieren musste. Autounfälle sind daher nicht nur technisch, juristisch und psychisch, sondern auch kulturell wirksam. Traum und Trauma sind in diesem Kreislauf auf das Engste verbunden. Was wir normalerweise sehen, sind nur die abgeschnittenen Stücke aus der Geschwindigkeitsfabrik, deren Insassen wir sind: Traumaautos in der Werbung, Verfolgungsfahrten im Kino, Unfallbilder in der Tageszeitung. Was alle Diskurse aber miteinander verbindet, ist die Geschwindigkeit selbst. Sie ist Traum und Risiko, Ästhetik, Unfallursache und Ziel zugleich. Wie es dazu kommt, dass die Gefahr des Fahrens zur Lust und Freiheit werden konnte, dazu, dass Unfälle oder Crashes in Actionfilmen die Zerstörung feiern dürfen, während Reflexionen über die Normalität von Unfällen als sarkastisch gelten, wird dieses Buch genealogisch, also von historischen Bedingungen und Umstellungen aus erläutern. Fragmentarisch ist dies dennoch zu nennen, weil sich immer noch mehr Geschichten finden lassen und in jedem Detail stets noch mehr Informationen und Geschichten stecken.¹⁷ Unfallpsychologie, Geschichte des Versicherungswesens, Ingenieurskunst, Kunstgeschichte oder Literatur – das Auto ist ein Medium, das verschiedenste Diskurse betrifft, vereint und überkreuzt.

Sichtbar wird dabei jedoch vor allem eines: Entgegen der Automobilgeschichte, die meist nur als Feier des schönen Lacks und der souveränen Technik geschrieben wird, bewahrt gerade die Kulturgeschichte paradoxerweise ein Motiv, das dem Automobilität in Vergessenheit geraten ist. Dieses zentrale Motiv heißt Gewalt. Die Ästhetik der Geschwindigkeit musste die rohe Gewalt, die den ersten Autos noch als Geschossen attestiert wurde, erst umdichten in eine Ästhetik der reibungslos gleitenden Perspektiven. Noch heute sollen automobile Kurven Kraft symbolisieren und doch nicht an die Gewalt erinnern, die ihr Gewicht von ein oder zwei Tonnen bei einer Geschwindigkeit von etlichen Stundenkilometern entfesselt. Wer hier ein natürliches Maß

¹⁷ Neben den Dissertationen von Claudia Lieb und Dorit Müller vgl. etwa Siegfried Reinecke: *Mobile Zeiten. Eine Geschichte der Auto-Dichtung*. Bochum 1986 oder Clemens Niedenthal: *Unfall. Porträt eines automobilen Moments*. Marburg 2007.

sucht, sei daran erinnert, dass man sich schon bei einem Aufprall mit 30 km/h nicht mehr abstützen kann, ohne sich die Arme zu brechen.

Während der »Autodichter« Otto Julius Bierbaum 1903 gerade die klassische Ästhetik als Ideal für das Autofahren als Einheit von Schönheit und Freiheit propagiert und den Slogan »Reisen statt rasen« prägt, wird spätestens seit 1909 mit dem *Futuristischen Manifest* Filippo Marinettis die Gewalt des Automobils auch in der Kulturgeschichte denkbar deutlich ausgesprochen. Die ersten Sätze des Manifestes beschwören geradezu eine Autofahrt. »Wir wollen die Liebe zur Gefahr besingen, die Vertrautheit mit Energie und Verwegenheit.« Wer dies noch als allgemeine Aussage jenseits der Automobilität versteht, der wird schon im vierten Grundsatz des Manifestes belehrt:

Wir erklären, daß sich die Herrlichkeit der Welt um eine neue Schönheit bereichert hat: die Schönheit der Geschwindigkeit. Ein Rennwagen, dessen Karosserie große Rohre schmücken, die Schlangen mit explosivem Atem gleichen [...], ein aufheulendes Auto, das auf Kartätschen zu laufen scheint, ist schöner als die Nike von Samothrake.¹⁸

Eine neue Ästhetik und eine neue Ordnung des Verkehrs etablieren sich. Robert Musil eröffnet seinen Roman *Der Mann ohne Eigenschaften*, der im Jahr 1913 spielt, mit einem Autounfall als Symbol der Normalität moderner Verhältnisse. Seitdem Automobile öffentlich, zunächst als Fremdkörper, den Verkehr bestimmen, produzieren sie unaufhörlich Geschichten, die an ihre reale und verdrängte Gewalt erinnern, die heute vergessen wird, weil die Gesellschaft selbst eine automobilen Gesellschaft geworden ist. Eine entscheidende Umkehrung war es, dass die deutsche Straßenverkehrsordnung schließlich festlegt, dass sich alle Verkehrsteilnehmer nach dem Auto zu richten haben – und nicht umgekehrt. Dass damit die Straßen frei von querenden und störenden »Unfallursachen« werden, gibt die Möglichkeit zur freien Fahrt, die auf Autobahnen zur Gewohnheit wird. Die Gewalt der Geschwindigkeit ist hier in, freilich trügerischer Sicherheit. Nicht zufällig ist der Geisterfahrer das absolute Schreckgespenst, kehrt er die Richtung des Vektors doch um.

Heute ist Mobilität Freiheit und Selbstbestimmung. Das Auto ist nie nur ein funktionales Objekt. Es ist eine Wunschmaschine, ein Medium, das Träume wahr werden lässt. Das Automobil hat, wie die Eisenbahn,

¹⁸ Filippo Tommaso Marinetti: Manifest des Futurismus (orig. in: Le Figaro, Paris, 20. Februar 1909), hier zitiert nach <http://www.kunstzitate.de/bildendekunst/manifeste/futurismus.htm> (11.2.2013). Ausführlich zu Text und Kontext Marinettis vgl. Claudia Lieb: Crash. Der Unfall der Moderne, S. 166ff.

einen festen Ort in der Kulturgeschichte, weil es an einer Schnittstelle der Wahrnehmungsveränderung steht. Der Rausch der Geschwindigkeit, der keineswegs an bestimmte Kilometerzahlen in der Stunde gebunden ist, erzeugt kulturgeschichtlich eine neue Kategorie der Wahrnehmung. Noch vor dem Medium Film wird die Ästhetik der gleitenden Landschaften vom Automobil etabliert. Die Geschwindigkeitserfahrung des Autofahrens steht am Ursprung der Kamerafahrt und es ist kein Zufall, dass im englischen Wort *screen* Windschutzscheibe und Bildschirm zusammenfallen. Der freie Fall in den Raum, in die dritte Dimension hinein und die von der Geschwindigkeit produzierten gleitenden Perspektiven rufen eine Anpassungsleistung der Wahrnehmung hervor, die für die neuen audiovisuellen Medien von Film und Fernsehen bahnbrechend sein werden. Es ist eine kulturelle Seherfahrung, die mit dem Automobil aufkommt und normalisiert wird, d. h. selbst zur Kultur und zum Signum der Geschwindigkeitskultur wird. Was zunächst noch als pathologisch und gefährlich schlechthin gilt, wird schon bald zum Abenteuer und zur Herausforderung.

Niemand anders als der Dichter Stephane Mallarmé hat um 1900 in einem kurzen Text als *Vision eines Verkehrsteilnehmers von Geschmack* den Autoingenieuren die »Erfindung« empfohlen, den Motor nach hinten zu setzen, damit Passagiere das magische Schauspiel der gleitenden Perspektiven besser genießen können.¹⁹ »Dieser Raum ist ›filmisch‹. Ich reise und sehe. Optische Effekte der Bewegung, die auf einem Bildschirm ›entlang der Straße‹ vorbeifliegen.«²⁰

Schon die Stummfilme zwischen 1900 und 1910 nehmen die rasende Fahrt des Automobils als Inhalt wie als Form der Fahrt gerne auf. Nicht minder häufig aber sind schon damals inszenierte Unfälle im Film.²¹ Der Verdrängung des Unfalls als realem Ereignis korrespondiert eine paradoxe Schaulust, die der Faszination des Unfalls erliegt. Die reale Gewalt der Eroberung des Raumes, seiner vektoriellen Durchdringung, wird dabei zu einer ästhetischen Wahrnehmung umgemünzt, die von der Realität der Masse, die durch den Raum schießt, abstrahiert. Es ist

¹⁹ Stephane Mallarmé: Sur le beau et l'utile, in: ders.: Œuvres complètes. Hg. v. Henri Mondor, Jean Aubry. Paris 1961, S. 880.

²⁰ Charles Grivel: Automobil. Zur Genealogie subjektiver Maschinen, S. 188. Grivel bezieht sich auf die Analysen von Paul Virilio: Der negative Horizont. München 1989.

²¹ Dorit Müller: Gefährliche Fahrten. Das Automobil in Literatur und Film um 1900. Würzburg 2004, S. 11. »Wie meine Filmrecherchen belegen, lassen sich schon in den vor 1910 gedrehten Kurzfilmen Szenen finden, in denen Autos explodieren, Unfälle provoziert werden, Verfolgungsjagden stattfinden und Beziehungskonflikte im Automobil ausgetragen werden.«

kein Zufall, dass Verfolgungsfahrten im Film als Attraktion erscheinen. Doch ob Raser oder Cruisen, das sind nur Nuancen desselben Systems, in dem das Automobil als Geschwindigkeitsfabrik die Funktionen des Transports mit einer Ästhetik der Wahrnehmung rekursiv verschränkt hat. Der amerikanische Anwalt Ralph Nader hatte 1965 im Kontext der Durchsetzung der Geschwindigkeitsbegrenzung in den USA im Titel seines Buches klargestellt, welche Risikokultur das Automobil darstellt: *Unsafe at any speed*.

Reale Unfallbilder aber erinnern daran, dass der lustvolle Blick auf das geliebte unversehrte Automobil seine Kehrseite hat, in der die Gewalt, die es entfesselt, wieder erscheint. Dennoch sind wir nur allzu bereit die hohen Kosten zu zahlen, nicht nur an der Tanksäule, sondern auch beim Blutzoll. Die Statistik der tödlichen Unfälle ist zwar konstant rückläufig in den letzten Jahren. Das Autofahren scheint sicherer denn je geworden zu sein. Um 1970, vor Einführung des Sicherheitsgurtes, war es noch gleichsam die Bevölkerung einer ganzen Kleinstadt, über 21.000 Verkehrstote, die der Automobilismus forderte. Heute schwankt die Zahl der Verkehrstoten »nur noch« um die 4.000 Opfer. Ein sogenannter historischer Tiefstand, der dennoch schlicht besagt, dass der Geschwindigkeitsfabrik in Deutschland rund elf Menschen pro Tag geopfert werden. Entscheiden sie selbst, ob das viel oder wenig ist.

Aber bald steigen wir selbst wieder in den schönen Wagen – und haben alles vergessen. Das Automobil ist auch eine Maschine, die vergessen macht. Es selbst hat gelernt, sein Unfallrisiko vergessen zu machen. Als Insassen der Geschwindigkeitsfabrik, die aus Mythen, Träumen und realen Maschinen zugleich besteht, fühlen wir in den komfortablen Innenräumen von diesem der Maschine innewohnenden Risiko so wenig wie möglich. Sounddesign und Rundumblick, Klimaautomatik, Navigation und optimierte Handhabung, wenn es sein darf Head-up-Display und Keramikbremsanlagen: Gerade die schnellsten Traumaautos werden uns als die sichersten erscheinen.

Diese wahrnehmungspsychologische Schleife, die das subjektive Sicherheitsgefühl wieder in höhere Geschwindigkeit übersetzt, zählt ebenfalls zur Kulturgeschichte des Unfalls. Die Gewöhnung an immer höhere Geschwindigkeiten ist nicht nur individuell, sondern auch in der Kultur kollektiv wirksam. Extremwerte wie Raser oder Helden des Rennsports sind dabei wiederum nur abgeschnittene Stücke eines ganzen Systems.

Anfangs fuhr Bernard langsam und gemessen. Er wußte, daß man mit einem neuen Wagen die ersten fünfhundert Kilometer nicht schnell fahren darf. So hatte man ihn in der Fahrschule belehrt. [...] Übrigens erschien eine Stundengeschwindigkeit von dreißig Kilometern Bernard als rasender Flug. Er konnte weder Hügel, noch Bäume, noch Menschen deutlich erkennen. Alles rings um ihn flimmerte wie damals im Kino. [...] Dann fuhr er weiter. Sich vergessen, beschleunigte er die Geschwindigkeit ein wenig. Der Zeiger machte einen Ruck, und der Wind wurde plötzlich riesengroß wie die Welt.²²

Die Geschwindigkeitsfabrik kennt das Gesetz der individuellen wie kulturellen Gewöhnung an immer höhere Tempi. Was einst schnell war, ist morgen langsam. Autos der jeweils nächsten Generation sind folglich stärker und schneller, auch wenn Stau oder Straßenlage dies nicht mehr unbedingt zulassen. Die 102 Pferdestärken des Golf GTI von 1980 sind heute nur noch unterer Mittelwert. Die lange Zeit magische Grenze von 300 km/h wird heute von etlichen Edelboliden überboten und 450 oder auch 1001 PS markieren heute die Werte dessen, was nicht Rennwagen, sondern TÜV und Straßenzulassung erlauben, auch wenn der Verkehr dicht und dichter wird. Doch Deutschland ist ein weltweit einzigartiger Geschwindigkeitsraum. Im Geburtsland des Automobils ist ein Tempolimit auf Autobahnen politisch nach wie vor nicht durchsetzbar. Jeder Unfallforscher kann zwar bestätigen, dass dies maßgeblich einen Rückgang von Unfällen und Unfallfolgen bewirken würde. Aber die Beschränkung der selbstgewählten Geschwindigkeit erscheint in der Geschwindigkeitsfabrik als Entzug des Persönlichkeitsrechts der individuellen Freiheit. Wie in den USA das Recht auf Waffenbesitz als unantastbar gilt, so ist es in Deutschland das Recht auf automobil Geschwindigkeit.

Dabei kann ein Kreislauf als Rückkopplungsschleife zwischen Sicherheitstechniken und Leistungssteigerung beobachtet werden. Das Automobil als Maschine zur Erzeugung von Geschwindigkeiten hat die Wirkung seiner Produktion schon früh als »passive Sicherheit« einbezogen. Was erzeugt wird, die rasende Fahrt, wird ästhetisch kodiert, doch die Macht der Geschwindigkeit offenbart sich in Überschlag und Aufprall, die das Tempo des Fahrzeugs in es selbst einschreiben. Früh schon sind daher »Stoßfänger« an den Wagen zu finden. Verstärkte Fahrgastzellen und Knautschzonen folgen, Gurtpflicht und Airbag. Mitunter sind die Erfindungen und ihre Durchsetzung in ihrer Zeit erst einmal gescheitert. Das »mitlenkende Kurvenlicht« etwa ist eine alte Erfindung, die bei Citroën einst nicht zum Durchbruch kam, heute aber wieder im oberen Preissegment angepriesen wird. Preston Tucker

²² Ilja Ehrenburg: Das Leben der Autos. Berlin 1930, S. 282.

hatte bereits in den 1940er Jahren in den USA die Vision von einem möglichst sicheren Auto. Er sah für seinen »Torpedo« von 1948 ein gepolstertes Armaturenbrett, Sicherheitsglas, Gurte, Scheibenbremsen und mitlenkendes Kurvenlicht vor. Doch seine Wagen wurden, auch auf Druck der etablierten Hersteller Chrysler, General Motors und Ford, nie serienreif. Tuckers Sicherheitsvorkehrungen, etwa den Sicherheitsgurt, übernahmen andere Hersteller dann später, vom »Torpedo« aber wurden nur genau 51 Stück gebaut.²³

Die heutigen elektronischen Brems- und Steuerungshilfen ABS und ESP werden zunehmend von »aktiven Sicherheitstechniken« begleitet: Spurassistenten, die automatisch lenken, Abstandsradar und automatische Notbremsen machen das Auto noch sicherer. So reiht sich Technologie um Technologie, um die Geschwindigkeiten, die das Automobil bietet, noch zu überleben. Denn gerade aufgrund der jüngeren Automobiltechnik im 21. Jahrhundert, aber auch durch eine Änderung der Versicherungstarife (Schadstoffklassen statt Leistungsstärke), wurde die Leistungssteigerung der Wagen in diesem jüngsten Kapitel der Autounfallgeschichte möglich. Die Sicherheitstechniken, die heute dem Fahrer unmerklich ins Lenkrad greifen, verhelfen zu höheren Kurvengeschwindigkeiten. Die Folge ist ein eklatanter Anstieg der schweren Unfälle, gerade bei jungen Fahrern. So lautet das Gesetz dieses Kreislaufs in der Geschwindigkeitsfabrik: Neue Sicherheiten führen zu höheren Risiken, die zu neuen Unfällen führen.

Risiken können einerseits schlicht höhere Geschwindigkeiten auf Geraden und in Kurven sein. Andererseits sind neue Sicherheitstechniken trügerisch. ESP verführt zu höheren Kurvengeschwindigkeiten. Aufgrund von Airbags verzeichnet die Unfallforschung heutzutage eine vermehrte Fahrlässigkeit gegenüber Sicherheitsgurten.

Die trügerische Sicherheit neuer Sicherheits- und Leistungsstärken kommt in einer neuen Kategorie von Autounfällen zur Geltung, die erstmals um das Jahr 2000 auftauchte. Trennte man früher zwischen PKW und LKW, so sind heute Transporter mit sprechenden Namen wie »Vito« oder »Sprinter« inzwischen als eigene Kategorie im Unfallgeschehen bekannt. Die Ursache ist schlicht die Motorisierung der Großraumwagen, die sie mühelos mit 180 km/h auf der linken Spur der Autobahnen fahren lässt. Die Folge aber ist eine Welle von Überschlagen und zu hohen Kurvengeschwindigkeiten gepaart mit zu wenig Erfahrung im Umgang mit den hohen und daher windanfälligen Fahrzeugen. Zwischenzeitlich hat

²³ Vision und Schicksal Preston Tuckers hat Francis Ford Coppola 1988 mit dem Titel »Tucker: The man and his dream« verfilmt.

Mercedes für seinen »Vito« die stärkste Motorisierung aus dem Angebot genommen (2001) und dann 2004/05 erstmals in dieser Wagenklasse das elektronische Stabilitätsprogramm ESP angeboten.

Das Wissen um den Unfall zirkuliert heute als Expertenwissen in den Programmen der Planung und Produktion der Automobilhersteller und den anhängigen, unabhängigen Institutionen der Crashtests. Mit guten Noten oder Sternen, etwa beim europäischen Testprogramm NCAP, lässt sich für die neuen Wagen wiederum gut werben. Und so wird der Autounfall indirekt noch von der Werbung – im Versprechen der immer neuen oder erneut gesteigerten Sicherheit – beworben. Der Unfall selbst ist daher ein Programm, dessen Wirkungen von industrieeigenen und unabhängigen Unfallforschungsgruppen seit langem beobachtet und ausgewertet werden. Sie signalisieren das zentrale »Rätsel der Technik«, nach dem Zufälligkeit und Notwendigkeit des Unfalls als Einheit zusammenzudenken sind. Automobile werden heute von zwei Endzuständen her geplant und gefertigt, die beides Variationen von Schrott sind: Unfall und Recycling. Das Auto, wie wir es zu kennen glauben, ist nur eine Momentaufnahme aus dem komplexen Informations- und Produktionskreislauf, in dem wir Insassen der Geschwindigkeitsfabrik unterschiedliche Materialzustände handhaben.²⁴

»Jeder Unfall belichtet die Welt.« Dieser Satz des Geschwindigkeitshistorikers Paul Virilio koppelt nicht nur Fotografie und Unfall, sondern er verweist darauf, dass jeder Unfall als Information verstanden werden kann.²⁵ Aber erst eine Sammlung von Fotografien durchbricht die fragmentierte Wahrnehmung. Sie lässt in den abgeschnittenen Stücken eine Ordnung erkennen. Unfalltypen werden sichtbar, Deformationen systematisierbar. Diese beobachtende Phänomenologie stößt jedoch noch nicht zur historisch-kulturellen Ordnung des Unfalls vor. Sie kommt allenfalls den Versuchsanordnungen der Crashtests gleich, d. h. einer Typologie von Frontalzusammenstoß, versetztem Seitenaufprall, Überschlag oder »Pole Test«, wie sie Crashtests seit 1959 formalisieren und heute durch die Euro NCAP zum Standard für Sicherheit gesetzt werden. Und doch ist etwas anders. Die Gewalt der im Unfallwagen

²⁴ Zwei Bücher helfen die Kreisläufe der technischen Moderne besser zu verstehen. Michael Thompson: *Die Theorie des Abfalls. Über die Schaffung und Vernichtung von Werten.* Stuttgart 1981 sowie Volker Grassmuck, Christian Unverzagt: *Das Müll-System. Eine metarealistische Bestandsaufnahme.* Frankfurt/M. 1991.

²⁵ Während Unfallfotografien meist die Gesamtsituation und den Unfallwagen in Gänze zeigen, hat der Schweizer Künstler Raffael Waldner die Nahaufnahme als Studie von Deformationen über Jahre hinweg verfolgt. Vgl. Raffael Waldner: *Car Crash Studies 2001–2010.* Hg. v. Christoph Doswald. Zürich 2010.

eingeschriebenen Geschwindigkeit ist in der Realität, anders als im Crashtest, eben nicht streng limitiert.²⁶

Crashtests jedoch sind keine Programme der Erkenntnis, sondern der Berechnung innerhalb einer idealisierten Versuchsanordnung.²⁷ In ihnen wird das singuläre Datum des Unfalls zu pluralen Daten für Ingenieure. Der Schrott als konkrete Deformation wird so zu einer Information, die zur Entwicklung und Produktion der nächsten Fahrzeuggenerationen eingespeist wird, die dann sicherer ist. Berechnungen aber führen grundsätzlich nur zu Optimierungen von Schwachstellen.²⁸

Dieser Kreislauf reicht aus, um mit der nächsten Autogeneration die Sicherheit zu versprechen und so die Geschwindigkeit steigern zu können. Crashtests, die 1959 von Mercedes eingeführt wurden (und zuvor schon vom US-Militär), werden aber erst seit 1996 zentral durch die Euro NCAP durchgeführt. Sie haben zweifellos enormen Anteil an der Verbesserung der Sicherheit und decken immer wieder Mängel der Hersteller auf. Doch reale Geschwindigkeiten wie sie auf bundesdeutschen Landstraßen und Autobahnen normal sind, kommen in ihnen schlicht nicht vor. Immer wieder überraschen auch erstaunliche Lücken: Erst seit dem Jahr 2000 werden Pfahl-Unfälle im »Pole-Test« getestet, die seit einem Jahrhundert für die schlimmsten Folgen sorgen. Aber nur unter streng unrealistischen Bedingungen eines Aufpralls mit 29 km/h. Erst seit 2002 wird über Knautschzonen und Aufprallschutz für Fußgänger ernsthaft nachgedacht, über »weiche« Kotflügel, Stoßstangen und Motorhauben. Noch 2004 heißt es, dass viele Fahrersitze und Kopfstützen kaum dem obligatorischen Schädeltrauma bei Auffahrunfällen vorbeugen. Gerade diese Unfallfolge aber bedeutet oft jahrelange Folgekosten für das Gesundheitssystem.

²⁶ Vgl. die Homepage der European New Car Assessment Programme (NCAP): <http://www.euroncap.com> (31.7.2013). Die Aufprallgeschwindigkeiten liegen bei 64 km/h für einen Frontalaufprall und bei 50 km/h für einen Seitenaufprall. Geschwindigkeiten auf der Straße sind jedoch oft höher. Vor allem der »side impact pole test« mit 29 km/h erscheint unrealistisch.

²⁷ »Results should only be compared within the same group. The frontal testing method mirrors a crash between two similar sized cars. The Euro NCAP tests cannot be used to predict the outcome of such crashes between cars of different heights and masses.« Ebd. Was im wirklichen Leben, bei wirklichen Geschwindigkeiten und im Zusammenstoß mit unterschiedlichen Wagen geschieht, ist eine ganz andere Frage. Vgl. dazu die Studie von Anders Lie, Claes Tingvall: How does Euro NCAP results correlate to real life injury risks – a paired comparison study of car-to-car crashes. Montpellier 2000. Vgl. http://www.euroncap.com/content/test_procedures/downloads.php?area_ID=4 (28.8.2006).

²⁸ Vgl. Anders Lie, Claes Tingvall, P. Larsson: The crash safety of new car models – a comparative accident study of new versus old car models, in: Proceedings ESV Experimental safety vehicle, Melbourne 1996. Paper no. 96-S9-O-13, Vol. 2, S. 1441–1443.



Abb. 7-8 Versetzter Seitenaufprall (oben); Frontalaufprall eines Geisterfahrers auf der Autobahn A 1 (unten).



Abb. 9-10 Überschlag (oben); »Side impact pole test« auf der Landstraße (unten).