

Zeitschrift: Pamphlet
Herausgeber: Professur für Landschaftsarchitektur, Christophe Girot, ETH Zürich
Band: - (2019)
Heft: 23: Auf Abwegen

Artikel: Die Autopanne : wenn Fahren zu Gehen wird
Autor: Fehlmann, Isabelle
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-984690>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 04.05.2025

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

DIE AUTOPANNE – WENN FAHREN ZUM GEHEN WIRD

Isabelle Fehlmann

«Language is like a road; it cannot be perceived all at once because it unfolds in time, whether heard or read»¹, schreibt Rebecca Solnit in ihrem Buch *Wanderlust* und bezeichnet dabei die zeitliche Dimension als gemeinsame Grundvoraussetzung, um sowohl Raum wie auch Sprache zu erfahren. Sich auf einer Strasse zu bewegen lässt sich folglich mit einer Erzählung vergleichen.² Zurückgelegtes und noch Zurückzulegendes scheinen sich in einer Linie zu artikulieren. Das Erleben der durchreisten Landschaften entfaltet sich in einem raumzeitlichen Kontinuum. Wolfgang Schivelbusch erläutert in seiner *Geschichte der Eisenbahnreise* die These, dass die Erfindung der Eisenbahn mit ihrer landschaftsdurchschneidenden Infrastruktur, gesteigerten Geschwindigkeit sowie der einhergehenden Entmündigung des Passagiers vom Manövrieren genau dieses Kontinuum vernichtete. Abfahrts- und Zielort wurden zu rezeptiven Orientierungspunkten. Das Dazwischen, die durchquerten Landschaften entrückten der unmittelbaren Wahrnehmung und wurden abstrakt, gar irrelevant.³ Mit dieser Begebenheit ging unter anderem der bis heute geläufige Usus einher, Reisen nicht mehr in Distanzangaben zu beschreiben, sondern in Zeitangaben.⁴

In der Zwischen- wie Nachkriegszeit entwickelte sich das Auto neben der Eisenbahn in den Industriestaaten zum verbreiteten Transportmittel. Die Infrastrukturen zu seiner Nutzung wurden stetig ausgebaut und kulminierten schliesslich in den Autobahnen und Highways, wie wir sie heute kennen – richtungsgetrennt und kreuzungsfrei durchschneiden sie Landstriche und verändern deren Topografie, um einen möglichst effizienten Verkehrsfluss zu erlauben. Ähnlich wie bei der Eisenbahn wird die Reise zu einem scheinbar kalkulierbaren Element, das Narrativ des Wegs löst sich auf in eine abstrakte Zeiteinheit. Und doch unterscheidet sich das Auto als Fortbewegungsmittel von der Eisenbahn: Der Begriff des Automobils leitet sich ab von dem

1 Rebecca Solnit, *Wanderlust. A History of Walking*, new ed., first paperback ed. (London: Verso, 2002), 269.

2 «Als eine der Ausgangsbedingungen literaturwissenschaftlicher und zugleich sozial- und kulturwissenschaftlicher Raumkonzepte kann die Einsicht gelten, dass «Raum» ohne «Bewegung» nicht denkbar ist.» Wolfgang Hallet und Birgit Neumann, «Raum und Bewegung in der Literatur: Zur Einführung», in *Raum und Bewegung in der Literatur. Die Literaturwissenschaften und der Spatial Turn*, hrsg. v.

Wolfgang Hallet und Birgit Neumann (Bielefeld: Transcript Verlag, 2009), 20.

3 Wolfgang Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert* (München und Wien: Hanser, 1977; Wiederabdruck, Anthropologie, hrsg. v. Wolf Lepenies und Henning Ritter, Frankfurt a. M.: Ullstein, 1979), 27–29, 39.

4 Solnit, *Wanderlust*, 266.

griechischen *autós* («selbst») und dem lateinischen *mobilis* («beweglich»). Es ist per definitionem also selbstbeweglich, nicht auf eine externe Zugkraft und nicht auf Schienen angewiesen. Das Synonym Personenkraftwagen verdeutlicht den Charakter des Autos als individuelles Fortbewegungsmittel, bei dem, im Gegensatz zur Fahrt mit der Eisenbahn, Geschwindigkeit und Richtung autonomer reguliert werden können. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war das Auto noch vermögenden Bevölkerungsschichten vorbehalten. Es war ein Sportgerät, mit einer Aura von Noblesse, Luxus und Abenteuer. In dieser Zeit begründet sich auch die bis heute ambivalente Beziehung zwischen dem Fussgänger und dem Autofahrer; schneller und stärker fühlte sich letzterer, den zu Fuss Gehenden auf der Strasse überlegen, was bis zur Implementierung von Verkehrsregeln zu manchem Konflikt führte. Dieser Diskrepanz zwischen den beiden Fortbewegungsarten steht dafür eine Gemeinsamkeit im Erleben der durchreisten Landschaft gegenüber. So wurden Autofahrten über hohe Passstrassen oder durch entlegene Landstriche seit Anbeginn das gleiche Abenteuer und die gleiche Romantik beigemessen, wie diese zu erwandern.⁵ Über Strassen wie Wege, die sich der Topografie anschmiegen, wird der Blick geleitet, das Terrain körperlich spürbar und die Bewegung zum als Kontinuum wahrgenommenen Raumzeit-Erleben.

«Eine noch mögliche Geschichte»

Die Schwierigkeit, das Genussmittel Auto zu geniessen lautet der Titel eines Aufsatzes von Uta Rosenfeld, in dem sie die symbolische Seite des Autos als Prestigeobjekt, Tempomobil und Vehikel für Freiheit untersucht.⁶ Als es zum Fortbewegungsmittel der breiten Massen avancierte und zu einem festen Bestandteil des mobilen Alltags wurde, erreichte gleichzeitig die Identifikation mit dem Auto ihren Höhepunkt. Wie kein anderes Verkehrsmittel bietet es Mobilität und Individualität

5 Siehe dazu Charles L. Freeston, *Die Hochstrassen der Alpen. Ein Automobilführer zum Befahren von über einhundert Gebirgspässen* (Berlin: Verlag Richard Carl Schmidt, 1911).

6 Uta Rosenfeld, «Die Schwierigkeit, das Genussmittel Auto zu geniessen. Automobilität als

Alltagsphänomen und kulturelle Praxis», in Stapferhaus Lenzburg, *Autolust: Ein Buch über die Emotionen des Autofahrens* (Baden: Hier und Jetzt, Verlag für Kultur und Geschichte, 2002), 10–11.

in einem, Privatsphäre nach innen und Schutzhülle nach aussen – solange, bis geplatzte Reifen, leere Benzintanks oder das Versagen der Motoren die harmonische Einheit von Mensch und Maschine entzweien. Schivelbusch schreibt dazu: «Die Technik schafft ein künstliches Umfeld, an das sich die Menschen als an eine zweite Natur gewöhnen. Kollabiert die technische Grundlage, so fällt das auf ihr gründende Gefühl von Gewöhnung und Sicherheit in sich zusammen»⁷. Eine Panne kann somit einer Wendung hin zum Grotesken gleichen, im Sinne einer Struktur der wirklichen Welt, die nicht mehr vertraut ist, sondern entfremdet.

Seine Erzählung *Die Panne*⁸ ergänzte der Schweizer Schriftsteller Friedrich Dürrenmatt mit dem Untertitel: *Eine noch mögliche Geschichte*. Diese beginnt damit, dass dem Protagonisten der Erzählung eine effektive Autopanne widerfährt, weshalb er von seinem Plan, nach Hause zu fahren, abkommt und die Nacht als Gast bei einem pensionierten Richter verbringt. Diese unfreiwillige Ablenkung des vermeintlich geplanten Handlungswegs eröffnet eine Art Geschichte in der Geschichte. Im weiteren Verlauf neigt sich Dürrenmatts Erzählung immer mehr zum Grotesken hin. Es kommen noch weitere Personen dazu, allesamt pensionierte Juristen, und beim gemeinsamen Nachtessen wird der Protagonist in einen als Spiel angesetzten Prozess involviert, und zwar als Angeklagter. Im Sinne von «[...] ein Verbrechen lasse sich immer finden»⁹, wird über seine Biografie geurteilt. Dabei zeichnet sich immer deutlicher ab, dass die Autopanne nicht nur eine Wendung auf dem Heimweg, sondern auch eine auf dem Lebensweg des Protagonisten herbeiführte. Der Angeklagte glaubt sich zu Beginn unschuldig. Doch interpretieren die anderen seine Schilderungen so geschickt in ein Netz alternativer Erzählungen um, dass der Protagonist am Ende eine solche fremde Narration als gültig anerkennt. Er identifiziert sich – geschmeichelt durch die Tatsache, einen als genial deklarierten Mord begangen zu haben – mit einem Fremdbildnis seiner selbst,

7 Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*, 144–145.

8 Friedrich Dürrenmatt verfasste zur selben Geschichte eine Erzählung, ein Hörspiel sowie ein Drama, wobei die Enden und Erzählstrukturen variieren. Die Ausführungen in diesem Beitrag beziehen sich auf die erstmals 1956 veröffent-

lichte Erzählung: Friedrich Dürrenmatt, *Die Panne: Eine noch mögliche Geschichte* (Zürich: Diogenes, 2006).

9 Dürrenmatt, *Die Panne*, 18.

anstatt den Blick von aussen als Inspiration zur Selbstreflexion zu nutzen, was Dürrenmatt fatal enden lässt. In der Einleitung zu seiner Erzählung fragt der Autor: «Gibt es noch mögliche Geschichten, Geschichten für Schriftsteller?»¹⁰ Er antwortet damit, dass die Welt eine der Zufälle sei, in der Pannen das Geplante oder Voraussehbare beherrschen, weshalb es immer Geschichten geben werde.¹¹

Von der Möglichkeit, die Strasse zu verlassen

Im Narrativ einer Autofahrt bewirkt die Panne einen Transfer, bei dem der Fahrer zum Gehenden wird – wenn auch unfreiwillig. Aus dem Auto ausgestiegen, balanciert er auf dem schmalen Grat der Seitenlinie. Ohne das Auto besteht die Gefahr, auf der Strasse angefahren zu werden. Demgegenüber eröffnet sich ihm eine neue Möglichkeit, nämlich die Welt jenseits der Strassenböschung zu betreten – also die Landschaft, die der Autofahrende gewöhnlich nur als kinästhetisch vorbeiziehende, jedoch distanzierte Szenerie erleben kann. Das Bild des Wanderers entlang der Strasse gehend, den leeren Benzinkanister in der Hand, haben die Werbe- und Filmindustrie erfolgreich ins kollektive Gedächtnis überführt.

Trafic von Jacques Tati¹² ist sein fünfter Film und gleichzeitig das letzte Werk mit der Figur des Monsieur Hulot, die in skurrilen Situationen verschiedentlich den Herausforderungen der fortschreitenden Moderne ausgesetzt wird – und meistens daran scheitert. In *Trafic* widerfährt Monsieur Hulot die gesamte Palette an Autopannen bis hin zum leeren Benzintank. Und so wird auch er zum Wanderer entlang einer vielbefahrenen Autostrasse. Als er unterwegs auf der gegenüberliegenden Seitenlinie einen Schicksalsgenossen entdeckt, verlässt er die Strasse und folgt dem anderen auf dessen Weg querfeld-ein. Das Rauschen des Verkehrs vermengt sich mit Vogelgesang – ein von Tati geschickt eingespielter Hinweis für den Übergang von der «Welt des Asphalts» zur «Welt der Natur». Visuell inszeniert er dies mit aufsteigenden Staubwolken bei jedem Schritt der über ein Feld

10 Dürrenmatt, *Die Panne*, 5.

11 Dürrenmatt, *Die Panne*, 5–8.

12 Jacques Tati, *Trafic* (1971; Version restaurée, Issy-les-Moulineaux: Studiocanal [éd.], 2013), DVD.

rennenden Figuren. Ihre Abkehr von der Strasse hinein in die Landschaft mündet in einem idyllisch gelegenen Dorf und wird schliesslich mit der gesuchten Benzinsäule belohnt. Ein Autofahrer nimmt Monsieur Hulot mit und bringt ihn nach seinem kleinen Exkurs wieder in die Welt der Strasse zurück.

Im Abseits

Als eine Art Prothese beschreibt Solnit das Auto, das den menschlichen Körper ergänze und schnelleres Vorwärtskommen als zu Fuss ermögliche; jedoch sei diese Prothese nicht für eine Welt im menschlichen Massstab gestaltet worden, sondern im maschinellen. Dementsprechend würden die Maschinen eine eigens für sie erbaute Infrastruktur benötigen.¹³ Sogenannte «Spaghetti Junctions» versinnbildlichen heute die Klimax einer solchen Autoinfrastruktur. Es sind gewaltige Architekturen mit dem einzigen Zweck, die Verkehrsströme ungehindert fliessen zu lassen. Aus der Perspektive des Fussgängers wohnt ihnen als immense und ästhetisch geschwungene Figuren aus Asphalt eine Erhabenheit inne, wie sie in der Aufklärung gewaltigen Naturlandschaften zugesprochen wurde. Ohne seine «technische Prothese» scheint der Mensch aber darin verloren. In seinem Roman *Concrete Island*¹⁴ nimmt J. G. Ballard ebendiese Situation als Ausgangspunkt seiner Handlung. Auf dem Weg nach Hause kommt sein Protagonist aufgrund zu schnellen Fahrens mit seinem Jaguar vom Weg ab und wird auf einer Spaghetti Junction wortwörtlich ins Abseits befördert. Durch den Totalschaden des Autos wird er zum Fussgänger, gefangen in einem Zwischenraum der enormen Infrastruktur und des darauf fliessenden Verkehrs. Auf dieser Insel inmitten einer hochurbanisierten Welt wird er in seinem Überlebenskampf mit den inneren Abgründen des modernen Menschen konfrontiert. Was der Autor als Niemandsland beschreibt, als Dschungel aus wild wachsendem Gras, zerfallenden Autos und Gebäuderuinen, kommt einem *Terrain vague* gleich – eine Art vergessenes Nebenprodukt der Urbanisierung,

¹³ Solnit, *Wanderlust*, 258.

¹⁴ James Graham Ballard, *Concrete Island* (London: J. Cape, 1974).

ein «Raum der Unbestimmtheit», damit aber ebenfalls ein «Ort der Möglichkeiten».¹⁵ Das Terrain vague in Ballards Roman ist wie eine Allegorie der Handlung: Ohne seine «Prothese» – das Auto – kann der Protagonist die Spaghetti Junction nicht mehr regulär nutzen, er fällt wortwörtlich aus dem Rahmen der Norm – der Norm des Verkehrs, aber auch jener des bisher von ihm geführten Lebens. Ob der Protagonist am Ende wieder dahin zurückkehrt oder auf seiner Asphaltinsel bleibt, lässt Ballard offen.

Eine unerwartete Wendung

Wie eingangs erörtert, ist die Bewegung für das Erleben eines Raumes so grundlegend wie die Sprache für eine Erzählung. Terrains vagues irritieren Sehgewohnheiten durch ihre Charakteristik beim blossen Durchstreifen. Neue Perspektiven der Wahrnehmung in gewohnten und alltäglichen Räumen zu provozieren, kann ebenso durch die Manipulation der Bewegung selbst erfolgen, wie etwa, wenn Lucius Burckhardt mit seinen Studierenden im städtischen Raum zu Fuss unterwegs war, dabei aber bewusst auf der Strasse ging und jede und jeden eine Autowindschutzscheibe vor sich hertragen liess.¹⁶ In den hier aufgegriffenen Beispielen aus Literatur und Film nutzen die Autoren allesamt das Narrativ des «Auto-Verlustes», um ihre Protagonisten aus Alltagswelten, aus dem gewohnten Leben oder gewohnten Selbstbildern ausbrechen zu lassen. Es dient ihnen als Ausgangspunkt, um gängige Strukturen in Frage zu stellen. Das Abkommen von der Strasse, hinein in das, was dahinterliegt, setzen sie direkt in Szene und verwenden es gleichzeitig indirekt als Metapher für den gesamten Handlungsverlauf. Die dadurch geschaffenen grotesken Situationen bieten, wie Dürrenmatt es versteht, ein Mittel, sich der wahren Welt zu nähern, sie darzustellen und ihre negativen Seiten mit einem «gewissen Verständnis, das lebensbejahend und nicht resignierend ist»¹⁷ zu schildern. Einer Panne per se wohnt

15 Ignasi de Solà-Morales Rubió, «Terrain Vague», in *Anyplace*, hrsg. v. Cynthia Davidson (Cambridge, MA: MIT Press, 1995), 118–123.

16 Siehe dazu den Beitrag von Aline Schoch in diesem Band.

17 Liliana Mitache, *Intertextualität und Phraseologie in den drei Versionen der Panne von Friedrich Dürrenmatt. Aspekte der Groteske und Ironie* (Stockholm: Elanders Gotab, 1999), 40.

deshalb oft das Groteske inne, weil sie unvorhersehbar, unfreiwillig und unkalkulierbar ist – dies macht sie zum subversiven Katalysator, die geplanten Abläufe mit dem Moment des Unvorhersehbaren zu ersetzen. Naturgemäss kann eine Panne jedem widerfahren, der sich auf eine automobiler Reise begibt, als antagonistischer Moment von Gefahr und Chance. Wenn die technische Hülle wegfällt wird das Fahren zum Gehen und die Narration der Reise nimmt eine neue Wende. Die Panne bietet nicht nur Stoff für fiktive Erzählungen, sie liefert auch guten Stoff für reale Lebensgeschichten.



Document. Balade. *Le Raccordement* (Paris-Saint-Ouen). Saturday December 12, 2009.
Photo: Marie Preston