

Peter Itzen

AUS VERKEHRSUNFÄLLEN LERNEN?

Der Tod auf deutschen Straßen und die vergangenen Träume des 20. Jahrhunderts

Seit 1950 sind mehr als 778.000 Menschen auf deutschen Straßen gestorben und mehr als 31 Millionen Menschen verletzt worden (in der Bundesrepublik und der DDR zusammen).¹ In anderen Industriestaaten liegen die Zahlen der Opfer von Verkehrsunfällen in vergleichbarer Höhe, in den Schwellenländern steigen sie angesichts einer zunehmenden Mobilität weiter.² Wie lässt sich erklären, dass eine moderne Gesellschaft wie die deutsche des 20. Jahrhunderts bereit war, diesen Blutzoll zu zahlen? Die Frage weist über sich selbst hinaus, denn sie macht auf ein zentrales Problem der Epoche der Industriemoderne aufmerksam: Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden neue, von industriellen Produktionsweisen geprägte Technologien, die die Lebensgewohnheiten tiefgreifend veränderten und mit denen sich Hoffnungen einer überaus fortschrittlichen Zeit verbanden. Beide Dimensionen, sowohl die neue Materialität einer durch die Industrialisierung verwandelten Gesellschaft als auch die daran geknüpften Sinnzuschreibungen, gehören zu den Kennzeichen einer Industriemoderne, die im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts entstand und deren Ende sich erst in den späten 1960er-Jahren ankündigte. Das Automobil schien das Sinnbild dieser Ära zu sein.

-
- 1 Eigene Berechnungen auf Grundlage von: Statistisches Bundesamt, Verkehrsunfälle. Zeitreihen 2016 [2017], URL: <https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/VerkehrsunfaelleZeitreihenPDF_5462403.pdf?__blob=publicationFile>. Der Autor dankt Christopher Neumaier und Jan-Holger Kirsch herzlich für die Lektüre und Kritik des Beitrags.
 - 2 Die OECD schätzt die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr für das erste Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts auf jährlich 1,3 Millionen Menschen, die Zahl der Schwerverletzten auf 50 Millionen: OECD, *Die OECD in Zahlen und Fakten 2015–2016. Wirtschaft, Umwelt, Gesellschaft*, Paris 2016, S. 116, URL: <<http://dx.doi.org/10.1787/factbook-2015-de>>.

So schön die neue Welt der Industriemoderne mit ihren Träumen und Versprechen sein mochte: Sie brachte auch neue Gefahren und Risiken hervor – wofür der massenhafte Tod auf den Straßen seit der Einführung des Automobils eines der wichtigsten Beispiele ist. Im Folgenden möchte ich danach fragen, inwiefern die Bereitschaft zur Hinnahme dieser Opfer mit sich wandelnden Gerechtigkeitsvorstellungen zusammenhing. Ich möchte also klären, wie die Frage nach sozialer Gerechtigkeit im Zusammenhang mit dem Problem des Verkehrsunfalls gestellt wurde und welche Antworten auf diese Herausforderung entwickelt wurden. Dadurch ist ein besseres Verständnis des Umgangs mit Alltagsrisiken in modernen Gesellschaften möglich. Gleichzeitig vertieft sich damit unser Zugang zur Geschichte der Industriemoderne. Denn solche Konzeptionen von Gerechtigkeit waren mit Träumen und Leitbildern der Epoche logisch eng verknüpft. Erst als diese Träume der Vergangenheit angehörten, war eine grundlegend veränderte Wahrnehmung des Todes auf den Straßen möglich.³

1. Die Zukunft der Industriemoderne und das Paradigma sozialer Gerechtigkeit

Kaum ein Produkt verkörperte die positiven Sinnzuschreibungen, die mit der Industriemoderne des späten 19. und des frühen 20. Jahrhunderts verbunden wurden,⁴ in vergleichbarer Weise wie das Automobil. Zwar hatte schon die Eisenbahn Mitte des 19. Jahrhunderts neue Dimensionen der Mobilität eröffnet. Aber es war das Auto, in dem einzelne Merkmale von Modernität auf besondere Weise zusammentrafen: Mobilität, Individualität, Vielfalt, Wettbewerb und moderne Technik. Die ökonomischen Beschränkungen einer traditionellen Knappheitsgesellschaft, die in Deutschland beim Aufkommen des Automobils nur wenige Jahrzehnte zurücklagen und in der Erinnerung vieler Menschen noch präsent waren, schienen durch eine Wachstum

3 Die Darstellung konzentriert sich weitgehend auf Deutschland. Eine »atlantische Automobilgeschichte« für die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts hat Gijs Mom vorgelegt: Gijs Mom, *Atlantic Automobilm. Emergence and Persistence of the Car, 1895–1940*, New York 2015. Außerdem mehrten sich die Versuche, Forschungsergebnisse für die einzelnen Automobilnationen zusammenzutragen: Mike Esbester/Jameson M. Wetmore, Introduction. *Global Perspectives on Road Safety History*, in: *Technology and Culture* 56 (2015), S. 307–318. Aus meiner Sicht sind dabei zahlreiche Parallelen zu den Beobachtungen festzustellen, die Peter Norton für die amerikanische Automobilgeschichte gemacht hat: Peter Norton, *Four Paradigms: Traffic Safety in the Twentieth-Century United States*, in: *Technology and Culture* 56 (2015), S. 319–334. Während Norton sich für die Entwicklung seiner Chronologie der Debatten um Verkehrssicherheit vor allem auf die inneren Paradigmen konzentriert hat, versuche ich nachfolgend deutlich zu machen, durch welche begleitenden Zusammenhänge und Funktionsmuster diese Debatten beeinflusst wurden.

4 Zur allgemeinen Technikbegeisterung und den sich daran knüpfenden Visionen: Michael Salewski, *Technik als Vision der Zukunft um die Jahrhundertwende*, in: ders./Ilona Stölken-Fitschen (Hg.), *Moderne Zeiten. Technik und Zeitgeist im 19. und 20. Jahrhundert*, Stuttgart 1994, S. 77–92.

und Fortschritt bietende Industriemoderne zunehmend abgelöst zu sein. Das Auto brachte diese Zeit zum Ausdruck und machte sie erlebbar – wenn auch anfangs nur für eine kleine Minderheit. Es stand damit zugleich für die Ablösung der skeptischen, von Mangel bestimmten Zukunftsvorstellungen vergangener Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts. Die mit dem Auto verknüpften Attribute passten zu den überwiegend optimistischen Perspektiven auf die weitere technische, wissenschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung – gerade in Deutschland, das in den Augen vor allem von Bürgerlichen als kommende führende Nation anzusehen war.⁵ Das bedrohliche Szenario eines möglicherweise verhängnisvoll verlaufenden Unfalls verblasste vor diesem Deutungshintergrund gegenüber den neuen Möglichkeiten, die das Auto versprach. Das galt zumindest für den solventen Eigentümer eines Automobils, während für weniger vermögende Verkehrsteilnehmer bei einem Unfall fast immer mehr auf dem Spiel stand – Gesundheit, Auskommen, oft sogar das Leben. Die frühen Debatten in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts um die Risiken des Automobils und seiner Nutzung überkreuzten sich dabei von Beginn an mit Vorstellungen von sozialer Gerechtigkeit einerseits und Technik, Abenteuer, Fortschritt und Wohlstand andererseits.

In dieser Situation war es allerdings schwer, gegen die positiven Zuschreibungen des Automobils durchzudringen. Das Auto galt als technologisch fortschrittlich, Unabhängigkeit schenkend, sportlich und herausfordernd. Mit der Verknüpfung dieser Merkmale schuf es Möglichkeiten zur sozialen Distinktion. Zudem machte es das Potential der Moderne individuell erfahrbar: Während in den Einzelstaaten des Kaiserreichs Geschwindigkeitsbegrenzungen festgelegt wurden, die dem Pferdekutschenzeitalter entsprachen, gab es zugleich eine Begeisterung für die Leistungsfähigkeit und die enormen erreichbaren Geschwindigkeiten des Autos. Diese konnte der Mensch nun nicht mehr lediglich erleben (wie als Passagier in der Eisenbahn), sondern selbst bewirken. Mehr noch: Durch die Unabhängigkeit des Fahrzeugs von Schienen und Zeitplänen konnte der Fahrer Strecke, Geschwindigkeit und Ziel eigenständig bestimmen, die Landschaft dabei in veränderter Form wahrnehmen und konsumieren⁶ – und er machte all diese Erfahrungen, ohne sie mit zahlreichen unbekanntenen Personen teilen zu müssen. Mit Hilfe des Automobils war der Fahrer (in seltenen Fällen auch die Fahrerin) zudem in der Lage, die neue globalisierte Welt der

5 Dies gilt m.E. trotz der Tatsache, dass Automobile im Deutschen Reich anfangs nicht so häufig waren wie in Frankreich oder Großbritannien. Die Debatte über die Zukunftsgewandtheit dieser neuen Technologie war in Deutschland dennoch weit verbreitet; vgl. nur Kurt Möser, *Fahren und Fliegen in Frieden und Krieg. Kulturen individueller Mobilitätsmaschinen 1880–1930*, Heidelberg 2009. Vgl. für eine ähnlich verlaufende Debatte: Klaus Saul, *Wider die »Lärmpest«*. Lärmkritik und Lärmbekämpfung in Deutschland, in: Dittmar Machule (Hg.), *Macht Stadt krank? Vom Umgang mit Gesundheit und Krankheit*, Hamburg 1996, S. 151–192.

6 Hier lag noch einmal ein qualitativer Sprung zur neuen Erfahrung von Zeit und Raum durch die Eisenbahn. Siehe dazu Franz-Josef Brüggemeier, *Schranken der Natur. Umwelt, Gesellschaft, Experimente 1750 bis heute*, Essen 2014, S. 86f.; Wolfgang Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, Frankfurt a.M. 2000.

Jahrhundertwende zu erkunden und seinen Pioniergeist zu betonen.⁷ Selbst wenn nicht jeder Autofahrer eine Reise durch die Sahara oder in den Wäldern Kanadas absolvieren konnte, so zählte er doch zu einer internationalen Gemeinschaft und nahm durch die Lektüre der Reportagen in den Automobilzeitschriften imaginär an den Erkundungsfahrten teil. Der Wagemut, der Voraussetzung und Folge dieses Pioniergeists sein musste, wurde unter den Automobilisten überaus positiv bewertet,⁸ jedoch zugleich von der Vorstellung ergänzt, dass das Autofahren gesund sei und den Körper erfrische.⁹

Diese Entwicklungen sind wichtig, um zu verstehen, wieso sich das neue Mobilitätskonzept des Autos so schnell durchsetzte und in der Wahrnehmung andere neue, ebenfalls erfolgreiche Mobilitätsformen wie das Motorrad dominierte. Doch schuf gerade der Erfolg des Autos Voraussetzungen für die kritische Diskussion um seine Nachteile. Denn der Besitz und die Verwendung eines Autos erzeugten zwar neue Erlebniswelten und Nutzerkulturen, beförderten aber auch eine Debatte über soziale Gerechtigkeit. Auf der einen Seite lag die Bedeutung der erwähnten positiven Leitbilder darin, dass aus ihnen neue Inhalte und Zielvorstellungen entstehen konnten, die sich noch Jahrzehnte später auswirkten: Soziale Gerechtigkeit war also erreichbar, wenn nur möglichst viele Menschen an den Leitbildern teilhaben konnten, wenngleich dies in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts wie eine ferne Vision wirken musste. Auf der anderen Seite schien das Auto in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts die Gesellschaft noch in Nutzer und Leidtragende zu teilen – ein typischer Effekt moderner technisch verursachter Risiken.¹⁰ Für Arbeiter und Bauern waren automobile Fahrzeuge zunächst unerschwinglich, und sie hatten besonders auf dem Land unter einer vom Auto provozierten Staubbelastung zu leiden, vor allem aber unter den Gefahren von Verkehrsunfällen.¹¹ Für Mitglieder der alten

7 Vgl. die Berichte über Autofahrer-Expeditionen in unwirtliche Weltgegenden beispielsweise in der »Allgemeinen Autozeitung«. Die Automobilzeitschriften kamen schon im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts auf – die »Allgemeine Autozeitung« 1909 – und erfreuten sich großer Beliebtheit.

8 Er war auch Gegenstand der Werbung, etwa der als besonders abenteuerauglich beworbenen Michelin-Reifen. Siehe Stephen L. Harp, *Marketing Michelin. Advertising & Cultural Identity in Twentieth-Century France*, Baltimore 2001, S. 48f., S. 57. Vgl. allg. Kurt Mser, Zwischen Systemopposition und Systemteilnahme. Sicherheit und Risiko im motorisierten Straßenverkehr 1890–1930, in: Armin Hermann/Harry Niemann (Hg.), *Geschichte der Straßenverkehrssicherheit im Wechselspiel zwischen Fahrzeug, Fahrbahn und Mensch*, Bd. 1, Bielefeld 1999, S. 159–168; ders., The Dark Side of »Automobilism«, 1900–30. Violence, War and the Motor Car, in: *Journal of Transport History* 24 (2003), S. 238–258.

9 Mser, *Fahren und Fliegen* (Anm. 5), S. 151–156.

10 Niklas Luhmann, Verständigung über Risiken und Gefahren, in: ders./Detlef Horster (Hg.), *Die Moral der Gesellschaft*, Frankfurt a.M. 2008, 4. Aufl. 2016, S. 348–361.

11 Uwe Fraunholz, *Motorphobia. Anti-automobiler Protest in Kaiserreich und Weimarer Republik*, Göttingen 2002; Christoph Maria Merki, *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, Wien 2002. Diese Kritik konnte anknüpfen an ein diffuses Unbehagen am Modernen, das neben der Begeisterung für das Neue bestand. Vgl. für die Parallelität beider Phänomene: Saul, Wider die »Lrmpest« (Anm. 5); Detlef Mares/Dieter Schott, 1913 – Annäherungen an ein Jahr der Möglichkeiten, in: dies. (Hg.), *Das Jahr 1913. Aufbrüche und Krisenwahrnehmungen am Vorabend des Ersten Weltkriegs*, Bielefeld 2014, S. 7–22; Dieter Schott, Die Großstadt als Lebensraum des modernen Menschen, in: ebd., S. 71–94.

Eliten bedeutete das Auto eine Herausforderung im Hinblick auf den eigenen Status und die damit verbundene positiv bewertete Alltagskultur. Mit diesen Gegensätzen war ein Ansatzpunkt geschaffen für eine Skandalisierung des Verkehrsunfalls, da dieser nun mit dem Verhalten einer bestimmbar Schicht verknüpft zu sein schien (den »Herrenfahrern«¹² oder »Autlern«, wie ihre Gegner sie nannten) – eine Konstellation, wie sie auch in anderen frühen Automobilgesellschaften zu beobachten war.¹³

Seit den 1920er-Jahren wurde das Auto in den Großstädten zu einem Teil des Berufsverkehrs und damit des Alltags. Die Industriemoderne veränderte ihr Bild: Sie wurde zunehmend als widersprüchlich, zum Teil sogar als chaotisch und bedrohlich erfahren. Tatsächlich galten die Versprechen von Zukunftserleben, von Freiheit und Modernität im Alltag der Großstadt nur eingeschränkt und schlugen mitunter in ihr Gegenteil um: Die Freiheit der Verkehrsteilnehmer wurde vor allem seit Einführung der Straßenverkehrsordnungen 1926 durch eine nie dagewesene staatliche Regulierung des öffentlichen Raums eingeschränkt.¹⁴ Berufsgenossenschaften versuchten das Verhalten von Arbeitern und Angestellten mit minutiösen Vorgaben und Vorschriften zu steuern; im Falle eines glimpflich verlaufenen Unfalls wurden Verkehrsteilnehmer zu Objekten quasistaatlichen Handelns wiederum von Berufsgenossenschaften oder von Versicherungen;¹⁵ und schließlich konnte ein tragischer Unfall der automobilen »Freiheit« abrupt und unwiderruflich ein Ende setzen. Doch zugleich zeigt sich in den Automobilzeitschriften im Hinblick auf die Verheißungen des Autofahrens eine starke Kontinuität. Sie wurde sogar verstärkt durch Berichte aus den Städten der Zukunft – etwa aus London und New York, wo ein automobiler Alltag herrschte, der bei allen Schwierigkeiten als fortschrittlich und erstrebenswert dargestellt wurde. Auch in Kunst und Literatur war das Auto schnell zu einer Ikone der Industriemoderne geworden. Selbst die Bedrohung durch einen Unfall erhielt hier etwas im positiven Sinne Aufregendes.¹⁶

12 Christoph Maria Merki, Vom »Herrenfahrer« zum »Balkanraser«. Zur Geschichte des Automobilismus in der Schweiz, in: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 56 (2006), S. 46-56, hier S. 50ff.

13 Brian Ladd, *Autophobia. Love and Hate in the Automotive Age*, Chicago 2011; Clive Emsley, »Mother, What Did Policemen Do When There Weren't Any Motors?« The Law, the Police and the Regulation of Motor Traffic in England, 1900–1939, in: *The Historical Journal* 36 (1993), S. 357-381; Bill Luckin/David Sheen, Defining Early Modern Automobility. The Road Traffic Accident Crisis in Manchester, 1939–45, in: *Cultural and Social History* 6 (2009), S. 211-230.

14 Kurt Volkmann, *Die Straßenverkehrsordnungen nebst den einschlägigen Nebenbestimmungen*, Berlin 1929; ders., *Kraftfahrzeugunfälle und Kraftfahrzeugrecht. Psychologie der Unfälle – Unfallstatistik – Gesetzliche Vorbeugung – Praktische Unfallbekämpfung und Verkehrspolitik*, Berlin 1929.

15 Als Beispiele für die Unfallverhütungskampagnen der Berufsgenossenschaften und ihre Versuche, Lehren aus Unfällen zu ziehen und Verhaltensvorgaben zu entwickeln: Bundesarchiv (BArch) R 89/14132 (Mälzerei- und Brauerei-Berufsgenossenschaft); BArch R 89/14604 (Berufsgenossenschaft Einzelhandel).

16 Thomas Wagner, Kunst und Crash. Ohne Liebesbenzin läuft es nicht: Kunst und Automobilität in einem sich wandelnden Sorgenklima, in: Annette Vogel/Katharina Henkel (Hg.), *Das Auto in der Kunst. Rasende Leidenschaft. Ausstellungskatalog Kunsthalle Emden 2017*, Köln 2017, S. 100-107; Matthias Bickenbach/Michael Stolzke, *Die Geschwindigkeitsfabrik. Eine fragmentarische Kulturgeschichte des Autounfalls*, Berlin 2014.



Kampagnen zur Unfallverhütung hatten besonders innerhalb der Berufsgenossenschaften eine lange Tradition. Wie hier auf einem Plakat der Deutschen Arbeitsfront (DAF) vom November 1938 waren diese Kampagnen im Nationalsozialismus oft beeinflusst vom Konzept einer »Verkehrsgemeinschaft«, deren Mitglieder sich »kameradschaftlich« zu verhalten hatten, um Unfälle zu verhindern. Zu sehen sind Pferdefuhrwerke, Personen- und Lastkraftwagen, Fußgänger und Radfahrer, die auf einer ungewöhnlich breiten Straße alle genug Raum haben.

(Bundesarchiv, Plak 003-017-036)

In der nationalsozialistischen »Verkehrsgemeinschaft«¹⁷ schien mit einer großen Kampagne gegen den Verkehrsunfall auf den ersten Blick die moralische Dimension wieder dramatisch aufzukommen. Dies wurde jedoch erneut begleitet von positiven, in die Zukunft gerichteten Vorstellungen des Autofahrens: Die angestrebte, wenngleich letztlich weitgehend gescheiterte Massenmotorisierung war Teil des nationalsozialistischen Wohlstandsversprechens und wurde noch um weitere Elemente der Legitimation ergänzt, vor allem um das Konzept der Sozialnützlichkeit des modernen Verkehrs, dessen Risiken angesichts der mit ihm verbundenen ökonomischen und politischen Vorteile letztlich zu vernachlässigen seien.¹⁸ Diese Verheißungen schienen sich erst in der Nachkriegszeit der 1950er- und 1960er-Jahre zu verwirklichen, als der »Traum vom guten Leben« für die Mehrheit der Bevölkerung in erreichbare Nähe rückte.¹⁹ Trotz

17 Aus dem Konzept der »Verkehrsgemeinschaft« wurde auch eine Verpflichtung für den Staat abgeleitet, für Sicherheit auf der Straße zu sorgen: BArch R 2301/5821.

18 Geradezu klassisch die Argumentation in: Martin Kirschner, Der Verkehrsunfall und seine erste Behandlung, in: *Archiv für klinische Chirurgie* 193 (1938), S. 230-302.

19 Arne Andersen, *Der Traum vom guten Leben. Alltags- und Konsumgeschichte vom Wirtschaftswunder bis heute*, Frankfurt a.M. 1997.

der nun dramatisch steigenden Unfall- und Todeszahlen (sie lagen in Westdeutschland 1960 schon bei 14.400 Getöteten und gut 450.000 Verletzten)²⁰ ließ die Begeisterung für das Autofahren und das eigene Auto nicht nach, sondern wurde als Verwirklichung jener Traumbilder einer verheißungsvollen Zukunft gesehen, die ihren Ursprung in den Anfangsjahrzehnten des Automobilmus hatten.²¹ Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung der Nachkriegszeit und der Ausbreitung der Konsumgesellschaft war das Problem des Unfalltodes zwar keineswegs behoben. Im Gegenteil: Die Massenmotorisierung führte – verbunden mit dem stark zunehmenden Lastwagenverkehr – vielmehr zum eben genannten Anstieg der Schadensfälle. Sie hatte aber auch den Effekt, die zuvor noch spürbare Zweiteilung der Bevölkerung in Verursacher und Betroffene verschwimmen zu lassen: Verkehrsunfälle wurden nun weniger als eine soziale Frage und damit weniger als ein moralisches Problem erfahren.²²

2. Das Ende der Schuld: Problembearbeitung in funktional differenzierten Gesellschaften des 20. Jahrhunderts

Bis in die 1920er-Jahre wurde das Automobil in allen Ländern der Industriemoderne kontrovers beurteilt. Die dargestellten positiven Leitbilder können zum Teil erklären, wieso sich das Auto gegenüber seinen Kritikern behauptete. Aber diese Erklärung reicht angesichts der weitverbreiteten Kritik nicht aus. Vielmehr war es ein Kennzeichen der Industriemoderne, dass sie in der Lage war, differenzierte Lösungsangebote zu entwickeln bzw. zumindest für die Zukunft zu versprechen.²³ Dadurch wurde das Problem des Verkehrsunfalls zwar nicht behoben, aber es erschien bearbeitbar und verlor seinen skandalösen Charakter. Experten klammerten die Idee der »Schuld« als moralischen Beurteilungsmaßstab zunehmend aus der Debatte um Verkehrsunfälle aus. Für die Suche nach Möglichkeiten, Unfälle weniger wahrscheinlich zu machen oder ihre Folgen abzumildern, war dies zeitweise fraglos ein Vorteil, weil es die Verständigung über Vorgehensweisen erleichterte. Das hatte aber seinen Preis. Denn

20 Norbert Stieniczka, *Das »narrensichere« Auto. Die Entwicklung passiver Sicherheitstechnik in der Bundesrepublik Deutschland*, Darmstadt 2006, S. 106.

21 Ein ähnliches Muster zeigt sich in den Vereinigten Staaten der Vorkriegszeit, wo die »Liebe zum Automobil« den Verkehrstod gesellschaftlich erträglich machte: David Blanke, *Hell on Wheels. The Promise and Peril of America's Car Culture, 1900–1940*, Lawrence 2007.

22 Dietmar Klenke, *Freier Stau für freie Bürger. Die Geschichte der bundesdeutschen Verkehrspolitik, 1949–1994*, Darmstadt 1995.

23 Beispielhaft dafür ist die Diskussion auf dem Kongress der Unfallchirurgen 1938: *Archiv für klinische Chirurgie* 193 (1938).

angesichts der Vielzahl an Bearbeitungsrou­tinen fehlte es nun an einer integrierenden Perspektive. Die Entskandalisierung hatte zudem den Effekt, dass sich die Debatte von den Opfern der Verkehrsunfälle entfernte und diese zum Teil sogar zu Mitverantwortlichen stilisierte.²⁴

Wie eine funktional geordnete Bearbeitung des Problemkomplexes »Verkehrsunfall« entstand, lässt sich schon im frühen 20. Jahrhundert verfolgen. Sie begann unmittelbar parallel mit der Debatte über die Risiken der neuen Mobilitätstechnik und beschäftigte bald Ingenieure, Mediziner, Psychologen sowie im Deutschen Reich vor allem Juristen. Das Gerechtigkeitsparadigma war dabei nicht nur Impulsgeber, sondern beeinflusste auch die Lösungsansätze erheblich. Unter Rechtsexperten begann gleich nach der Einführung des Automobils in den Straßenverkehr die Debatte darüber, wie die Gefahren eingehegt und interpretiert werden könnten. Sie führte 1909 gegen den Widerstand der Automobil-Lobby zur Etablierung der Beweislast für Autofahrer und der damit verbundenen Entschädigungspflicht gegenüber Unfall­opfern – eine ökonomische Belastung für Autofahrer, die allerdings recht bald durch Haftpflichtversicherungen gedeckt wurde. Damit schien die Schuldfrage für die meisten Konstellationen von Verkehrsunfällen mit Autos und anderen Verkehrsteilnehmern vorerst eindeutig beantwortet zu sein. Allerdings war sie zugleich weitgehend ökonomisiert worden, denn in der Regel ging es in den Gerichtsverfahren um Entschädigungszahlungen für die Opfer von Unfällen.²⁵

Ingenieure und Techniker arbeiteten schon seit Beginn des 20. Jahrhunderts daran, diesen Fall seltener aufkommen zu lassen – vor allem durch eine Verbesserung der aktiven Sicherheit des Automobils. Dazu gehörten die Qualität von Scheinwerfern, die Zuverlässigkeit von Reifen, die Güte von Scheibenwischern und die Standfestigkeit von Bremsen. Dies war wiederum abhängig von rechtlichen Normen, die schon früh präzise technische Vorgaben für Automobile machten. Zugleich wurde Technik genutzt, um menschliches Verhalten zu steuern und rechtskonform zu gestalten, etwa durch die Entwicklung sogenannter Geschwindigkeitsmesser.²⁶

Die Medizin konnte bei der Bearbeitung des Verkehrsunfalls anknüpfen an Erfahrungen der Unfallchirurgie bei der Behandlung von Arbeitsunfällen und erhoffte sich durch die genaue Untersuchung von Verkehrsunfällen darüber hinaus Erkenntnisse zur Behandlung von Kriegsverletzungen ähnlichen Charakters. Daneben beschäftigte sich die Medizin mit dem Phänomen der »Unfall­er«, einer Gruppe von Menschen, denen eine besondere Veranlagung zugeschrieben wurde, Unfälle zu produzieren, und die daher möglichst dem Verkehr zu entziehen seien.²⁷ Schließlich wirkten

24 Peter Norton, *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*, Cambridge 2008, S. 65-101.

25 Merki, *Der holprige Siegeszug* (Anm. 11), S. 354-360.

26 Zur Debatte um den Geschwindigkeitsmesser: BAArch R 1501/113958/a.

27 John C. Burnham, *Accident Prone. A History of Technology, Psychology, and Misfits of the Machine Age*, Chicago 2009.

Zu den Strategien, Verkehrsunfälle einzudämmen, gehörte gerade in Deutschland ein wachsendes Dickicht von Normen für den öffentlichen Raum, die auch das Verhalten von Fußgängern und Radfahrern steuern sollten – wie es auf diesem Bild von 1934 zu sehen ist: Die Personalien einer Berlinererin werden im Rahmen einer allgemeinen Fahrradfahrerkontrolle aufgenommen, da die Frau auf der Mitte der Fahrbahn und nicht ganz rechts gefahren war. Die zeitgenössische Bildlegende der Agentur Scherl lautete: »Heute wieder Radfahrerrazzia (von 6.00 bis 20.00).« (Bundesarchiv, Bild 183-2004-0512-502)



Polizei und Berufsgenossenschaften schon in den 1920er-Jahren darauf hin, durch Unfallverhütungskampagnen das Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu steuern und auf die größere Verkehrsdichte hin auszurichten.²⁸

Bei diesen Prozessen spielte im Deutschen Reich der Staat eine zentrale, lenkende Rolle. Vor allem beeinflusste er die Wahrnehmung von Verkehrsunfällen durch seine Anstrengungen, den öffentlichen Raum zu verrechtlichen und dabei seit den 1920er-Jahren auch das Verhalten von Fußgängern und Fahrradfahrern zu regulieren.²⁹ Sein Ziel bestand darin, Unfälle zu verhindern, aber sein Handeln schuf auch

²⁸ Siehe Anm. 15.

²⁹ Die große Bedeutung rechtlicher Normierung wurde schon von damaligen deutschen Verkehrsexperten kritisch beurteilt. Siehe die Publikationen von Volkmann (Anm. 14); zur Entwicklung in anderen Ländern: Arwen P. Mohun, *Risk. Negotiating Safety in American Society*, Baltimore 2013; Merki, *Der holprige Siegeszug* (Anm. 11); zur Debatte in Belgien, wo ähnliche Antworten wie in Deutschland gesucht wurden, mit einer augenscheinlich etwas geringeren Rolle des Staates: Donald Weber, *Safety or Efficiency? Strategies and Conflicting Interests in Belgian Road-Safety Policy, 1920–1940*, in: *Technology and Culture* 56 (2015), S. 394-419.



In den 1920er- und 1930er-Jahren stellten Autos höchst bedrohliche Fortbewegungsmittel dar, über die vor allem ungeübte Fahrer aufgrund der Bauweise und der aus heutiger Sicht katastrophalen Bremsen, Reifen, Lenkung und Fahrwerksbestandteile schnell die Kontrolle verlieren konnten, wie auch dieser Unfall von 1929 in Marienburg/Westpreußen zeigt. Das Auto war »in einer unübersichtlichen Kurve« gegen das Gelände einer Brücke geraten und danach in den Mühlengraben gestürzt. (Bundesarchiv, Bild 102-08131)

Pfadabhängigkeiten, die in Deutschland eine starke Rolle für den Staat vorsahen. Er sah sich daher beispielsweise konfrontiert mit steigenden Erwartungen von Justiz und Bevölkerung, für sichere Straßen zu sorgen.³⁰

Mit anderen Worten: Der Unfall wurde durch den Staat geregelt (weitgehend unabhängig vom jeweiligen politischen System), durch Versicherungen ökonomisch kompensiert, durch die Medizin in seinen Folgen gemildert, durch die Technik in seiner Wahrscheinlichkeit abgesenkt. Allerdings nur in der Theorie: Die Schilderungen von Unfallereignissen der 1920er- und 1930er-Jahre zeigen, wie rasch ein Automobil außer Kontrolle geraten konnte, welche dramatischen Folgen schon leichte Unfälle haben konnten und wie wenig erfolgreich die frühen Versuche waren, das Verhalten von Verkehrsteilnehmern zu beeinflussen.³¹

30 Peter Itzen, Who is Responsible in Winter? Traffic Accidents, the Fight against Hazardous Weather and the Role of Law in a History of Risks, in: *Historical Social Research* 41 (2016) H. 1, S. 154-175.

31 Als ein Beispiel für die Vielzahl von dramatischen Unfallberichten, aus denen das überwältigende Gefühl des Ausgeliefertseins spricht, mag die Aussage eines Verkehrsjuristen dienen, der sich nach einem tragisch verlaufenen Unfall vor Gericht zu verantworten hatte. Aus dem Bericht der Tagespresse: »Die Steuerung habe plötzlich nach rechts gezogen. Der Wagen lag schräg. Er steuerte dagegen, spürte, dass das Vorderrad nicht folgte, da wahrscheinlich die Hartschicht auf der

3. Ein neues Gerechtigkeitsparadigma: Die Reskandalisierung des Unfalls im Zeichen der »Nachhaltigkeit«

In den 1950er- und 1960er-Jahren stiegen die Unfall- und Todeszahlen dramatisch. Doch auch wenn der Verkehrsunfall ein großes Risiko darstellte: Es wurde in Kauf genommen, weil das Auto Zugang zu den Verheißungen der Industriemoderne versprach und die damit verbundenen Risiken bearbeitbar wirkten. Durch die Massenmotorisierung in den westeuropäischen Ländern schien dieser Traum für breite Schichten der Bevölkerung erreichbar zu sein und verlor zudem seine gesellschaftspaltende Qualität, die ihn noch am Beginn des 20. Jahrhunderts zu einem Problem sozialer Gerechtigkeit hatte werden lassen.³²

Tatsächlich war die offensive Infragestellung dieser Leitbilder vonnöten, um ein neues Verhältnis gegenüber dem Massensterben auf den Straßen der Bundesrepublik aufzubauen. Als Ursprung dafür lässt sich ein komplexes Mischungsverhältnis von Entwicklungen und Debatten nennen, das seit den späten 1960er-Jahren zu einer kritischen Neubewertung der Industriemoderne im Allgemeinen und des Autoverkehrs im Speziellen führte, sich als ein Streben nach mehr »Nachhaltigkeit«³³ beschreiben lässt und ein wesentlich weiter gefasstes Verständnis von Gerechtigkeit bedeutete. Dies bot eine neue integrierende Perspektive für eine kritische Diskussion von Risiken des Verkehrs. Wie in den frühen Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts stand das Auto wiederum besonders für die Merkmale der Industriemoderne – nun jedoch oft in negativer Weise.

Eine wachsende Skepsis über die Zukunft der Gesellschaft sowie ein neues Verständnis von Umwelt und Gesundheit waren die Auslöser dieser Neupositionierung.³⁴ Schon seit den späten 1940er-Jahren war unter konservativen Kulturkritikern ein Unbehagen an der Industriegesellschaft zu vernehmen gewesen, ohne allerdings auf große öffentliche Resonanz zu stoßen.³⁵ Ende der 1960er-Jahre schienen sich die

Strasse [sic] ausgezackt war, und wollte nun den Wagen auslaufen lassen. Plötzlich sauste der Wagen jedoch links herum über die Strasse [sic]; er habe eine kolossale Bremswirkung gespürt und glaubte eine Sekunde lang, der Wagen würde stehen bleiben. In diesem Augenblick überschlug er sich jedoch.« Aus: *Berliner Tageblatt*, 27.5.1932.

32 Zur Debatte in den 1950er-Jahren in Westdeutschland: Thomas Zeller, *Mein Feind, der Baum. Verkehrssicherheit, Unfalltote, Landschaft und Technik in der frühen Bundesrepublik*, in: Friedrich Kießling (Hg.), *Mit dem Wandel leben. Neuorientierung und Tradition in der Bundesrepublik der 1950er und 60er Jahre*, Köln 2011, S. 247-266.

33 Der Begriffs- und Problemgeschichte gehen derzeit Elke Seefried und Eva Oberloskamp in einem Forschungsprojekt nach; siehe <<http://www.ifz-muenchen.de/forschung/transformationen-in-der-neuesten-zeitgeschichte/projektuebersicht/geschichte-der-nachhaltigkeiten-diskurse-und-praktiken-seit-den-1970er-jahren/>>.

34 Brüggemeier, *Schranken der Natur* (Anm. 6), S. 251-267.

35 Ebd., S. 248ff.

Befürchtungen einer Überlastung der Natur und einer Gefährdung des Menschen zu bewahrheiten: Nachrichten über Umweltschäden mehrten sich; sie verknüpften sich mit einer seit Jahrzehnten weitgehend im Stillen verlaufenen naturwissenschaftlichen und technischen Forschung, deren Relevanz nun schlagartig zum Vorschein kam. Das veränderte Umweltbewusstsein verband sich mit einer Kritik an gesundheitsgefährdenden Alltagspraxen der Wohlstandsjahrzehnte, vor allem am zum Teil exzessiven Alkoholkonsum und am Rauchen – eine Entwicklung, die im Kern die gesamte westliche Welt betraf.³⁶ Schließlich war seit Ende der 1960er-Jahre auch das Wirtschaftswachstum ins Stocken geraten. Kurzum: Die Verheißungen der Industriemoderne schienen zunehmend ihre Schattenseiten zu zeigen, ihr Ende als gesellschaftliches Modell schien sich anzukündigen.

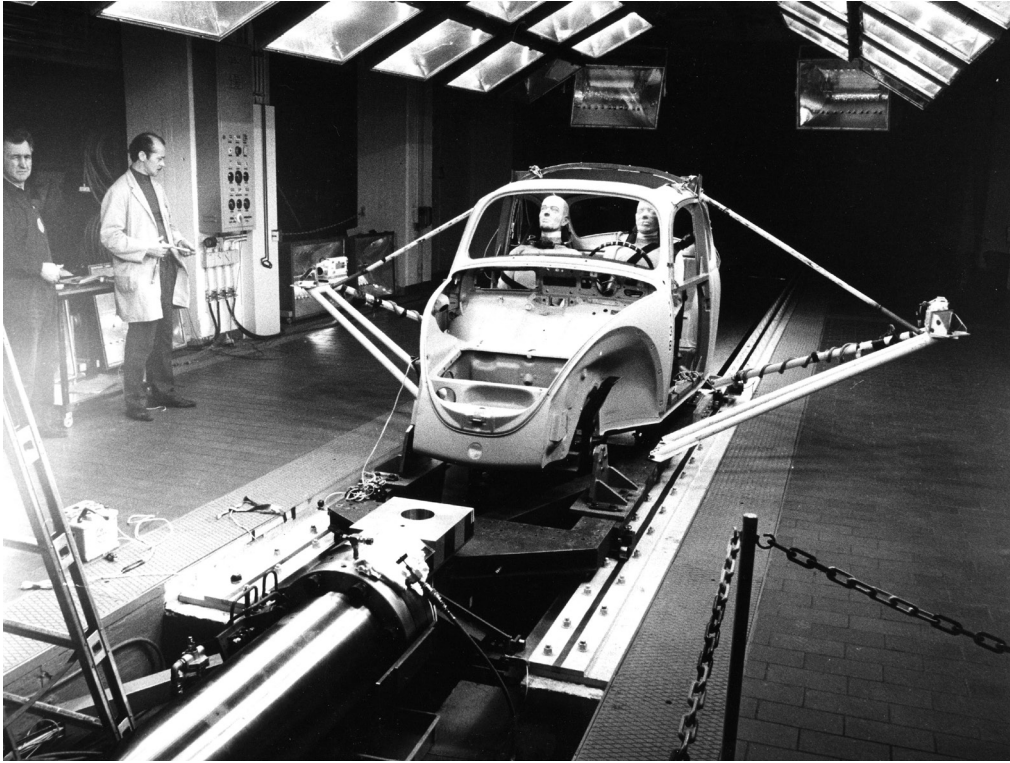
Dem entsprach auch die Lage auf den Straßen, denn die Zahl der Verkehrstote hatte gerade in Deutschland inzwischen ein Ausmaß angenommen, das das Verhältnis zwischen den Vorteilen des Autoverkehrs und seinen Risiken nun wieder zum öffentlichen Streitgegenstand machte, vorbereitet von einer seit Jahrzehnten betriebenen Aufklärungspolitik.³⁷ So begann in den 1970er-Jahren eine neue Phase der Automobilgeschichte, die in der Bundesrepublik gekennzeichnet war durch die Einführung von Tempolimits auf Landstraßen (1972), der stufenweisen Einführung der Gurtpflicht (seit 1974), von Verkehrsunterricht in der Schule (1972), einer niedrigeren Alkoholgrenze von 0,8 Promille für Autofahrer (1973), später von hochwertigen Bremssystemen (seit 1978 in Form von ABS), der systematischen Entwicklung passiver Sicherheit in Autos (Airbags seit 1980) sowie einer Professionalisierung der Intensivmedizin und des Rettungswesens.³⁸ Der Erfolg ließ nicht lange auf sich warten: Die Unfallzahlen sinken seit den 1970er-Jahren in Deutschland kontinuierlich – ein Trend, der auch für andere europäische Länder zu beobachten ist.³⁹ Seit Ende der 1960er-Jahre scheint wiederum eine funktional geordnete Reaktion auf die Reskandalisierung des Verkehrsunfalls stattgefunden zu haben, an der zuletzt auch die Europäische Union mit der Einführung von Vorschriften zum Fußgänger-

36 Vgl. zum Wandel der Gesundheitsvorstellungen nach dem Zweiten Weltkrieg am Beispiel von Großbritannien: Virginia Berridge, Post-War Smoking Policy in the UK and the Redefinition of Public Health, in: *Twentieth Century British History* 14 (2003), S. 61-82; außerdem zuletzt: Gerulf Hirt u.a. (Hg.), *Als die Zigarette giftig wurde. Ein Risiko-Produkt im Widerstreit*, Kromsdorf 2016; Dirk Schindelbeck, Vom Überlebensmittel zum Laster: Zur Kulturgeschichte der Zigarette, in: *Aus Politik und Zeitgeschichte* 64 (2014) H. 52, S. 32-38.

37 Kai Nowak, Teaching Self-Control. Road Safety and Traffic Education in Postwar Germany, in: *Historical Social Research* 41 (2016) H. 1, S. 135-153; Nadine Rossol, Policing, Traffic Safety Education and Citizenship in Post-1945 West Germany, erscheint in: *Journal of Contemporary History*.

38 Nils Kessel, *Geschichte des Rettungsdienstes 1945–1990. Vom »Volk von Lebensrettern« zum Berufsbild »Rettungsassistent/in«*, Frankfurt a.M. 2008, S. 69-72, S. 77-87.

39 European Commission, Road Safety Evolution in EU, November 2016, URL: <https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/observatory/historical_evolution.pdf>.



Die Sicherheit der Fahrzeuge selbst spielte in den Debatten um Verkehrsunfälle überraschend lange kaum eine Rolle. Erst seit den späten 1960er-Jahren stieg allmählich das Interesse an der sogenannten passiven Sicherheit der Automobile, bis es schließlich Ende der 1980er-Jahre für Firmen wie Mercedes-Benz oder Volvo zu einem zentralen Verkaufsargument wurde. Auf dem Bild ist ein 1973 bei VW durchgeführter Test von Gurtsystemen zu sehen (»Bendix-Horizontalbeschleunigungsschlitten zur Prüfung von Rückhaltesystemen unter Crash-Bedingungen mit seitlich montierten Hochgeschwindigkeitskameras«). (Bundesarchiv, B145 Bild-Fo38805-0005, Foto: Lothar Schaack)

schutz großen Anteil hatte.⁴⁰ In einer Gesellschaft von Autofahrern spielte ihr Schutz lange kaum eine Rolle,⁴¹ nachdem sie in den ersten Jahrzehnten der Massenmotorisierung von Opfern zu Verantwortlichen für Verkehrsunfälle gemacht worden waren.

40 Vgl. vor allem die EU-Richtlinien 2003/102/EG und 2005/66/EG.

41 Dies gilt letztlich auch für die Fahrradfahrer, die jedoch Ende des 19. Jahrhunderts noch ihrerseits als besonders gefährlich für die öffentliche Sicherheit angesehen wurden. Zur Diskussion, die in mancher Hinsicht ähnlich verlief wie die Automobildebatte: Ruth Oldenziel/Mikael Hård, *Consumers, Tinkerers, Rebels. The People Who Shaped Europe*, Basingstoke 2013, S. 125-161.

4. Lehren aus einer Geschichte des Verkehrsunfalls

Die Geschichte des Verkehrsunfalls ist ein Lehrstück dafür, wie Alltagsrisiken in modernen Gesellschaften verhandelt wurden und werden. Bei der Rekonstruktion dieser Debatten kann die Historiographie die Bedeutung des Alltags neu entdecken und dazu beitragen, die verschiedenen Perspektiven der Politik-, Sozial-, Kultur-, Konsum- und Umweltgeschichte zusammenzuführen. Denn dies ist nötig, will man verdeutlichen, wie auch gravierende Alltagsrisiken aus der öffentlichen Wahrnehmung zurückgedrängt werden können. Dabei zeigt sich, wie stark Risikodebatten in modernen Gesellschaften mit Vorstellungen von Gerechtigkeit verknüpft sind. Dieser Befund erklärt zugleich die großen Diskrepanzen, die international im Umgang mit dem Tod auf den Straßen bis zum heutigen Tag zu beobachten sind – und das, obwohl sich die grundlegenden Ansätze für eine Einhegung des Problem oft ähneln.

Das Auseinanderfallen zwischen Verursachern und Betroffenen des Risikos bildete den Kern der Debatte um den Verkehrsunfall in den ersten Jahren des Automobilitätszeitalters; es strahlte vor allem in die juristischen und politischen Lösungsansätze aus. Sie trugen im Rahmen der vielfältigen Reaktionen dieser funktional differenzierten Gesellschaft zu einer Entskandalisierung des Problems bei. Ebenso wichtig für die Einhegung der Gerechtigkeitsfrage war jedoch die Massenmotorisierung seit Mitte des 20. Jahrhunderts: Sie reduzierte die erwähnte Diskrepanz zwischen Verursachern und Betroffenen erheblich – eine Bekämpfung des Autoverkehrs wäre in den 1950er- und 1960er-Jahren daher geradezu als sozial ungerecht aufgefasst worden. Die Attraktivität des Autos als Ikone einer modernen Gesellschaft verstärkte diesen Effekt maßgeblich. Die zentralen Merkmale, die damit verbunden waren, hatten sich schon in den frühen Jahren des Automobilitätszeitalters herausgebildet und blieben seither wirksam, letztlich mit Abwandlungen mindestens bis in die 1970er-Jahre. Die kritische Neubewertung des Verkehrsunfalls hing vor allem mit der Uminterpretation der alten Gerechtigkeitsfrage zusammen, die nun im Sinne eines Nachhaltigkeitsstrebens wesentlich weiter gefasst wurde und auch die natürliche Umgebung sowie nachfolgende Generationen einbezog.

Im Umgang mit dem Verkehrsunfall und dem massenhaften Sterben auf den Straßen begrenzte die Gesellschaft im 20. Jahrhundert jedoch nicht nur das Ausmaß dieses Risikos, sondern griff tief in den Alltag ein und schuf neue soziale, kulturelle und politische Phänomene, etwa die umfassende Normierung des öffentlichen Raums durch Straßenverkehrsordnungen und Straßenschilder, das Einüben risikoarmer Verhaltensweisen und Routinen sowie – vor allem in Deutschland – die wachsende Erwartungshaltung gegenüber dem Staat, dieser müsse Alltagsrisiken bekämpfen oder verhindern.

Heute erscheint eine Zeit, in der man straflos unter starkem Alkoholeinfluss und ohne Geschwindigkeitsbegrenzung durch eine Innenstadt mit einem Auto fahren durfte, oft als abenteuerlich – und weit weg. Doch sterben weiterhin Jahr für Jahr

Tausende im deutschen Straßenverkehr, und Hunderttausende werden verletzt; 2016 waren dies 396.666 Menschen.⁴² Möglicherweise steht der epochale Wandel also noch bevor, und er könnte sich mit dem Konzept autonom fahrender Automobile verbinden. Denn damit sind völlig andere Nutzungskulturen und Nutzungsvorschriften verknüpft, und es ist durchaus denkbar, dass in wenigen Jahrzehnten das eigenhändige Lenken und Fahren eines Wagens durch einen Menschen nicht nur verboten sein, sondern auch als sinnlos gelten wird.

Dr. Peter Itzen

Albert-Ludwigs-Universität Freiburg | Freiburg Institute for Advanced Studies

Albertstr. 19 | D-79104 Freiburg i.Br.

E-Mail: peter.itzen@geschichte.uni-freiburg.de

⁴² Statistisches Bundesamt, 2016: Mehr Unfälle, aber weniger Verkehrstote als jemals zuvor, Pressemitteilung vom 6.7.2017.