

Destruktion und Ästhetik

Maik Schlüter

Die Unfallopfer-Statistik zählt jährlich die Opfer und Verletzten: In Europa sterben pro Jahr fast 50.000 Menschen im Straßenverkehr. Hunderttausend weitere Verkehrsteilnehmer werden verletzt. Obwohl die hohe Zahl an Verkehrsunfällen auch die Wahrscheinlichkeit steigert, darin verwickelt zu werden, geht niemand davon aus, im Straßenverkehr zu sterben oder schwer verletzt zu werden. Weniger wahrscheinliche Todesarten halten die meisten Menschen für vorstellbarer: Flugzeugabstürze, Terroranschläge, Vergiftungen oder unbekannte Krankheiten drohen die eigene Existenz viel eher zu vernichten als ein banaler Unfall. Ein einfacher Impuls liegt dieser Selbsttäuschung zu Grunde: Alles, was Routine ist, was täglich geschieht, entzieht sich allmählich der genauen Überprüfung und erscheint als unumstößlich, als stabil und sicher. Was weit weg ist, unklar und unbekannt, kaum überprüfbar, was selten und ohne tatsächliche Erfahrung aufgenommen wird, erscheint tendenziell als bedrohlich. Aber Tod und Gefahr, Schicksal und Trauma sind im Alltag verortet und entfalten mitten im Leben eines jeden ihre destruktiven Kräfte. Auch wenn die Werbung in Bezug auf Autos eine grenzenlose Freiheit und Sicherheit suggeriert. Ein Auto zu besitzen ist synonym mit verschiedenen existenziellen Bedürfnissen wie Freiheit, sozialem Status, Identität, Mobilität oder auch Modernität. Nicht von ungefähr spielen Autos im Leben der meisten Menschen eine zentrale Rolle und ist die Autoindustrie einer der wichtigsten Industriezweige überhaupt. Die Produktivkräfte, die das Auto hervorbringt und verkörpert, sind nach wie vor positiv besetzt. Aber Fortschritt und Freiheit werden immer erkaufte mit einer schmerzhaften Investition auf der Opferseite.

In Raffael Waldners Arbeit „Cars“ sehen wir keine Opfer. Auf den großformatigen Fotografien begegnen uns keine zerquetschten Körper oder amputierte Körperteile. Waldner zeigt auch keine blutverschmierten Airbags oder andere körperliche Spuren einer schweren oder sogar tödlichen Verletzung. Im Mittelpunkt seiner Arbeit stehen der Wagen selbst und die im Auto wirksamen mechanischen Kräfte. Diese garantieren ein schnelles und reibungsloses Vorankommen oder entfalten im Falle eines Unfalls ihre desaströsen zerstörerischen Kräfte.

Indem er die menschlich-körperliche Seite ausblendet, öffnet er in seinen Bildern den Blick für die technischen und materiellen Abgründe der mobilen Wirklichkeit. Würde er Unfallopfer oder eindeutige Spuren zeigen, rückte sofort die menschliche Tragödie in den Fokus der Betrachtung. Waldner würde also „Opferfotos“ präsentieren, die aufgrund der damit verbundenen Affekte immer die Tendenz haben, das einzelne Schicksal zu betonen, die Ursachen für das Ereignis aber auszublenden. Sein klarer und radikaler Blick auf die verunfallten Wagen macht in der Vielgestaltigkeit der fotografischen Perspektive deutlich, dass es sich um ein massenhaftes, ja kulturelles Phänomen handelt. Denn die Einzelschicksale sind das Ergebnis einer auf Geschwindigkeit, Individualität, Mobilität und Konsum setzenden Gesellschaft. Die Autos, die er fotografiert, sind luxuriöse Fetische, da es sich nicht um Kleinwagen oder Nutzfahrzeuge handelt, sondern um edle und teure Sportwagen oder Limousinen. Der Kontrast zwischen Luxus, Geld und Besitz und dem brutalen Einbruch des Unfalls in diese scheinbar ungetrübte Sicherheit verdeutlicht einmal mehr die Unkontrollierbarkeit technischer Gewalt. Das verweist auf ein grundsätzliches Phänomen der hoch entwickelten Mobilität in Zeiten des Individualverkehrs: gerade die Luxusautos suggerieren durch ihren großen Komfort auch eine unbeschränkte Sicherheit. Fahrgeräusche und Vibrationen sind weitestgehend ausgeblendet. Der Fahrer oder die Fahrerin sollen sich im gepolsterten und veredelten Interieur aufgehoben fühlen und verlieren dabei das Gefühl für die Relationen der Geschwindigkeit und die damit verbundenen Gefahren. Diesen Kontrast zwischen den Möglichkeiten einer Technik und ihren Risiken benennt der Begriff der technischen oder kulturellen Fallhöhe. Je höher die Konzentration von Energie, die im Erzeugnis gebunden ist, desto höher ist die Destruktion und die daraus resultierende Zerrüttung im Falle einer Kollision. Die Unfallwagen zeigen durch die Massivität ihres Zerstörungsgrades, dass diese Fallhöhe extrem sein muss, da der Aufprall die Karosserie fast zerreißt. Die Illusion der Kontrolle wird durch Unfälle immer wieder Lügen gestraft. Gerade das „Sich-in-Sicherheit-Wähnen“ erzeugt die Intensität des Schocks. Unfälle sind nicht vorhersehbar, sie geschehen willkürlich und kommen wie aus dem Nichts auf den Betroffenen zu. Der natürliche Reizschutz, den jeder Mensch aufbaut, um seine Umwelt überhaupt ertragen zu können, mutiert durch das technische Equipment zu einem Verlust der Sinneswahrnehmung: Wie unter einer Glocke werden die potenziellen Gefahren

wahrgenommen. Einzig ein Unfall durchschlägt noch die abgeschirmte Außenmembran des Bewusstseins und lässt traumatisierte und geschockte Protagonisten zurück.

Waldners „Cars“ sind zwar Totalschäden, nicht aber total zerstört. Zum einen erkennt man deutlich das Maß an Zerstörung, wenn man das Ganze im Verhältnis zu den mehr oder minder intakten Teilen der Karosse sieht, zum anderen geht es dem Fotografen aber auch darum, über einen Verwertungsprozess zu reflektieren, der im Anschluss an den Unfall stattfindet. Dessen Hauptinteresse richtet sich auf die verwertbaren Überreste der luxuriösen Unfallwagen. Denn nachdem die Wagen aus dem ersten Markt für Neuwagen und dem zweiten Markt für Gebrauchtwagen herausgefallen sind, findet sich immer noch ein Abnehmerkreis auf dem dritten Markt, dem für Unfallwagen. Diejenigen, die vom Besitz der Luxusautos und von anderen Bereichen des gesellschaftlichen Konsums ausgeschlossen sind, drängen in die Randbereiche von Konsum und Verbrauch und können noch mit dem scheinbar wertlosen Abfall etwas anfangen. Die Wiederverwertung von Produkten und Abfällen sind in einer hoch entwickelten Industriegesellschaft eine Selbstverständlichkeit. Recycling ist eine erneute Form der Ausnutzung von Ressourcen. Man erkennt daran die Qualität, die viele Güter in der westlichen Hemisphäre auszeichnet und deren Haltbarkeit fortbesteht, auch wenn bestimmte Moden oder vermeintliche Innovationen deren ideellen Wert längst bestreiten. Die Wirkmacht von Luxusartikeln ist enorm. Der luxuriöse Müll ist ein Fetisch allererster Güte. Die Teilhabe am gesellschaftlichen Wohlstand wird in unterschiedlichen Stadien vollzogen. Unfallwagen gehören zum Waren- und Konsumkanon der Gegenwart dazu.

Der äußere Reiz der Wagen ist groß. Design und Motorenkraft vereinigen sich zu einem ästhetischen Phänomen. Sexappeal und Virilität von Automarken sind reale Klischees. Die angewandte Fotografie kreiert Bildwelten, die Schönheit, Stärke und perfekte Funktionalität suggerieren: Landschaften und Städte werden durch Automobile nicht erschlossen, sondern überhaupt erst wahrgenommen. Orte und Menschen sind Momente des Verkehrs. Im Mittelpunkt steht der Wagen. Der Mensch, eigentlich Erfinder und Adressat der mobilen Technik, erscheint als Anhängsel. Der freigestellte Wagen, im Studio in der Totale oder im Detail fotografiert, goutiert das Luxusobjekt und damit einen bestimmten Lebensstil. Auf den

ersten Blick erscheinen die Bilder von Waldner wie Studiosets, sie unterscheiden sich aber radikal von den Produkten der konventionellen Werbefotografie und lassen eine Synthese zwischen dem detailgetreuen Dokumentationsfoto, wie es die Polizei oder der Sachverständige einer Versicherung benötigt, und den Prämissen einer autonomen Bildsprache entstehen. Die großformatige Aufnahmetechnik garantiert Schärfe und Kontrast und lässt die destruktiven Kräfte, die das Auto zerstörten, noch deutlicher hervortreten, als es die allgemeine Anmutung eines Autowracks tut. Gleichzeitig vermeidet der Künstler, das schon fetischisierte Wrack zum Gegenstand eines neuen fotografischen Fetischs werden zu lassen, da er die Unfallautos eben nicht im Studio, sondern on location, in Polizeigaragen oder Werkstätten fotografiert. Meist setzt er mit einer Lichtquelle die Karosserien unpräzise in Szene. Dieses formale Wechselspiel erzeugt einen Spannungsbogen, der sich fortsetzt im Wechsel der Perspektiven und Ansichten. In den Details werden die Oberflächen nur so weit abstrakt, dass man immer noch die zerschlagenen Windschutzscheiben, die durchlöchernten Karosserien oder den zerkratzten Lack der Wagen erkennen kann. Jedes Detail bleibt rückführbar auf den Kontext der Unfallgewalten. Man kann daher die Autos auch nur für Momente als Skulpturen begreifen. Denn anders als bei z.B. John Chamberlains (*1927) Schrottskulpturen werden die formalen Kontraste von Abstraktion und Konkretion, autonomer und dokumentarischer Bildsprache im Kontext eines klar benannten kulturellen Phänomens verhandelt. Die Bilder sind auch nicht zynisch gemeint, wie es etwa bei dem Bildzyklus "It Rocks Us So Hard, Ho Ho Ho" (2002) des Malers Dirk Skrebers zu vermuten ist. Skreber zeigt in seinen surreal stilisierten Bildern um Laternenpfähle gewundene Autos, die auf leergefegten Autobahnen ihr tödliches Ende gefunden hatten. Seine großen Bilder strahlen Energie und Farbe aus. Waldner wählt in der Ausstellungspräsentation ebenfalls das große Format, zeigt die Autos aber ohne Dynamik im eigentlichen Sinne: Man begegnet eingefrorenen, „toten“ Maschinen, die in Kellern und Garagen wie im Leichenschauhaus auf ihre Obduktion warten. Waldner geht es um eine zeitgenössische Bestandsaufnahme, um ein Archiv oder eine Art Archäologie des Unfalls. In den Bildern ist dokumentiert, dass es dieselbe Kultur des Fortschritts, der Geschwindigkeit, der ökonomischen und technischen Diktate ist, die Tod und Verderben bringt. Gleichzeitig formuliert diese Kultur die Prämissen zur Beurteilung der ästhetischen Erzeugnisse die Design

oder Kunst hervorbringen. Die beflissenen Formen der Kunst und Kultur stehen auf demselben Grund der technischen und sozialen Destruktion.

Der Unfalltod ist alltäglich und trivial. Mit „Cars“ zeigt Raffael Waldner, wie eine ästhetische Erfahrung den formalen Wahrnehmungsmodus dezidiert unterlaufen kann, ohne dabei Aspekte der gesellschaftlichen Wirklichkeit aus dem Blick zu verlieren. Denn gerade die Alltäglichkeit läßt die Untiefen und Gefahren des Verkehrs in ihrer kulturellen Dimension vergessen. Dazu passt, dass Neurowissenschaftler unlängst erste Testphasen im Tierversuch mit einer Medikation vorstellten, die helfen soll, traumatische Erlebnisse wie z.B. technische Katastrophen, Unfälle, Kriegserfahrungen, körperliche Gewalt u.a. neu zu bewerten. Denn von traumatischen Erinnerungen geplagte Menschen können nur bedingt und mit langwierigen Therapien neue Instanzen zur Bewertung ihrer Erlebnisse auf psychologischer Ebene erlernen. In diesem Sinne erscheint eine Medikation, die die Symptome einer posttraumatischen Belastungsstörung lindert, willkommen. Wie sehr der Einzelne unter dem Erlebten leidet und seine Erfahrung individuell verarbeitet, so sehr zeigt sich im Trauma auch die spezifische gesellschaftliche Situation, die einen langen historischen und kulturellen Vorlauf hat. Wer anfängt, die Konsequenzen des eigenen Handelns durch äußere Einflüsse so weit zu verändern, dass er ihre Tragweite nicht mehr erkennt, der erleidet Realitätsverlust. Raffael Waldner zeigt die Wirklichkeit auf der Folie ästhetischer Zuspitzung. Die Unfallwagen erscheinen als Objekte, die wir so noch nicht gesehen haben. Ihr abstrakter, objektbezogener Reiz aber ist vordergründig, denn in ihnen wohnt der Tod.

© Maik Schlüter, 2009