

wespennest//187//leseprobe

Karin NungeBer

Verkehr als Unfall

Über die Lücken der Wahrnehmung

Wer ab Anfang der Sechzigerjahre in diesem Teil der Welt geboren wurde, für den war Verkehr immer schon da. Er war ein Faktor, den es zu berücksichtigen galt, der entschied, wie weit man sich als Kind von zu Hause entfernen durfte – bis zur nächsten stark befahrenen Straße –, auf welchem Weg man zur Schule oder in den Kindergarten ging, wo man spielen durfte und wo man allenfalls zeitweilig, nach kurzem, konzentriertem Umsehen – erst links, dann rechts, dann noch einmal links – für die Dauer eines raschen Querens, niemals diagonal, immer den kürzesten Weg nehmend, geduldet wurde. Verkehr war das, was im öffentlichen Raum der Fall war, selbst wenn kein Auto weit und breit zu sehen war, konnte jederzeit eines um die Ecke kommen. Die einzige Straße, auf der wir deshalb manchmal zu unserer Freude an langen Sommer-

abenden Federball spielen durften, war unsere eigene: weil dort um diese Uhrzeit kaum noch Autos durchkamen und unsere Väter, die morgens darauf zur Arbeit und am Abend wieder nach Hause fuhren, schon zu Hause waren.

Unfälle waren ein ständiges Thema. Die Generation, die über die Bombennächte und ihre eigene Kriegs- und Nachkriegs-kindheit nur selten und meist ohne große innere Beteiligung sprach, wie von etwas, das lange her, unerfreulich, aber überstanden und damit im Grunde erledigt war, wurde nicht müde, uns vor den potenziell tödlichen Gefahren zu warnen, die der Verkehr mit sich brachte. Anders als spätere Kindergenerationen durften und sollten wir ja noch alleine nach draußen gehen. Der Kampf um den öffentlichen Raum war noch nicht vollends zugunsten des Autos entschieden; dass Kinder sich dort alleine oder in Gruppen aufhielten, galt noch nicht als prinzipiell unzulässig. Von einem Auto überfahren zu werden, war das Damoklesschwert, das dafür über uns hing. 1970 gab es in Österreich so viele Verkehrstote wie nie zuvor, ebenso in der Bundesrepublik, wo im selben Jahr fast 600 000 Menschen bei Verkehrsunfällen verletzt wurden, 20 000 davon tödlich. Sogenannte Schulwegunfälle führten die Statistik an, und es waren keine abstrakten Zahlen; allein in meinem unmittelbaren Umfeld verunglückten Ende der Siebziger-, Anfang der Achtzigerjahre drei Kinder auf dem Weg zur Schule schwer: Eine Klassenkameradin wurde überfahren und lag wochenlang mit einem Schädelbasisbruch im Krankenhaus (sie leidet bis heute an den Spätfolgen), ein anderer Mitschüler erlitt schwere Rückenverletzungen, als er mit seinem Fahrrad von einem Lkw überrollt wurde, wenig später starb die Schwester eines guten Freundes bei einem Radunfall, ebenfalls auf dem Schulweg von einem Auto erfasst und überfahren.

Es ist kein Zufall, dass mir das alles jetzt, Jahrzehnte später, wieder einfällt. Vor einiger Zeit hatte ich selbst einen Fahrradunfall. Ein Taxifahrer riss die Fahrertür auf, ich stürzte mit meinem Rad auf den Asphalt. Ich habe das Ganze ohne größere körperliche Blessuren überstanden; ich war nicht besonders schnell gewesen, der Fahrer hinter mir konnte zum Glück rechtzeitig bremsen; ich kam, wie man so schön sagt, mit dem Schrecken davon. Doch das Gefühl ist zurück; wie eine späte Wiederkehr des Verdrängten: Verkehr bedeutet Gefahr. Ich spüre es, wenn ich auf dem Rad an parkenden Autos vorbeimuss oder an haltenden Lieferwagen, vor jeder viel befahrenen Kreuzung springt es mich an. Es begegnet mir in den Illustrationen des schwedischen Grafikers Karl Jilg, der Straßen als metertiefe Abgründe zeichnet, über die Fußgänger*innen auf wackligen Brettern balancieren, unerbittlich an den Rand gedrängt, immer kurz vor dem Absturz, sobald sie den ihnen knapp zubemessenen Platz verlassen. Und weil es für mich selbst plötzlich wieder so präsent ist, fällt mir sein Fehlen in der öffentlichen Debatte über die Verkehrswende, über die Zukunft unserer Städte und das Leben auf dem Land besonders auf. Was wäre möglich, zu welchen Schlüssen kämen wir, wenn wir Verkehr konse-

quent vom Gesichtspunkt der Nichtgefährdung von Menschen aus denken würden? Ist das überhaupt vorstellbar?

Vielleicht müssen wir, um uns solchen Fragen widmen zu können, noch einmal zurück an den Anfang. Als Autos noch kein Massenverkehrsmittel, sondern ein Luxusgut für wenige waren (und für die meisten anderen ein ausgesprochenes Ärgernis). Auch wenn uns das heute undenkbar erscheint, beschränkte sich vor 120 Jahren die Zahl der Automobile auf deutschen Straßen auf wenige Tausend Exemplare. Es war zudem, wie die Mobilitätsforscher Weert Canzler und Andreas Knie in ihrem Aufsatz «Autodämmerung» schreiben, «keineswegs klar, dass aus den knatternden, stinkenden und gefährlichen Geräten einmal eine Massenbewegung werden sollte». Noch in den 1920er-Jahren wollte kaum jemand Autos kaufen, mehrere Hersteller mussten aufgrund wirtschaftlicher Schwierigkeiten fusionieren, zeitgenössische Beobachter, so die beiden Mobilitätsforscher, hätten Anfang der 1930er-Jahre bereits das Ende der gesamten Industrie prognostiziert. Es kam dann bekanntlich anders. Doch, wie Canzler und Knie deutlich machen, war die Dominanz, die das Auto ab den 1950er-Jahren erreichte, nicht zuletzt ein Ergebnis konzertierten Handelns und massiver verkehrsplanerischer, städtebaulicher und steuerlicher Anreize. Das Auto war weder ein Selbstläufer noch alternativlos. Es wurde dazu gemacht.

Ls gehört zum Vermögen der Kunst im Allgemeinen und der Literatur, des Romans im Besonderen, ein Archiv früherer Wahrnehmungsweisen und Befindlichkeiten zu sein. Wie es sich anfühlte, als der Verkehr neu war und die Motorisierung der Städte eben erst begann, lässt sich etwa bei Robert Musil erfahren, einem Autor, der 1880 zur Welt kam und damit Zeitzeuge der beginnenden Automobilisierung wurde. Gleich auf den ersten Seiten des berühmten Anfangskapitels seines *Mann ohne Eigenschaften* beschreibt Musil eine Straßenszene an «einem schönen Augusttag des Jahres 1913» in Wien. Kurz vor Beginn des Ersten Weltkriegs bricht sich der Großstadtverkehr hier als betäubendes Trommelfeuer akustisch-visueller Reize Bahn: «Autos schossen aus schmalen, tiefen Straßen in die Seichtigkeit heller Plätze. Fußgängerdunkelheit bildete wolkige Schnüre. Wo kräftigere Striche der Geschwindigkeit quer durch ihre lockere Eile fuhren, verdickten sie sich, rieselten nachher rascher und hatten nach wenigen Schwingungen wieder ihren gleichmäßigen Puls. Hunderte Töne waren zu einem drahtigen Geräusch ineinander verwunden, aus dem einzelne Spitzen vorstanden, längs dessen schneidige Kanten liefen und sich wieder einebneten, von dem klare Töne absplitterten und verflohen.»

Wenig später heißt es über die Stadt Wien: «Wie alle großen Städte bestand sie aus Unregelmäßigkeit, Wechsel, Vorgehen, Nichtschritthalten, Zusammenstoßen von Dingen und Angelegenheiten, bodenlosen Punkten der Stille dazwischen, aus Bahnen und Ungebahntem, aus einem großen rhythmischen

Von einem Auto überfahren zu werden, war das Damoklesschwert, das über uns hing.

Schlag und der ewigen Verstimmung und Verschiebung aller Rhythmen gegeneinander, und glich im ganzen einer kochenden Blase, die in einem Gefäß ruht, das aus dem dauerhaften Stoff von Häusern, Gesetzen, Verordnungen und geschichtlichen Überlieferungen besteht.»

Das stakkatohafte Hin und Her, die Geschwindigkeit, die Kollisionen und semantischen Widersprüche, die Sprünge, schließlich die Kakophonie der Geräusche und Rhythmen – der Unfall, der sich wenige Zeilen später ereignen wird, ist hier klanglich wie visuell schon vorweggenommen. Er ist – sozusagen – nur noch eine Frage der Zeit.

Anders als bei Musil steht in Heimito von Doderers Roman *Die Strudlhofstiege*, dessen Geschehen die Zeitspanne der frühen Zehner- und Zwanzigerjahre des 20. Jahrhunderts umfasst, der Unfall nicht am Anfang der Romanhandlung, sondern an deren Ende. Dennoch prägt er deren gesamten Verlauf oder genauer: unsere Lektüre dieses Verlaufs, denn schon im ersten Satz enthüllt Doderers Erzähler mit geradezu chirurgischer Präzision, was seiner Protagonistin bevorsteht: Mary K., so heißt es dort, werde am 21. September 1925 bei einem Straßenbahnunfall ihr rechtes Bein verlieren, und zwar «oberhalb des Knies». Wie bei Musil, dessen Passantin angesichts des Unfalls mit einem Schwerverletzten, möglicherweise Toten, «das unberechtigte Gefühl [hatte], etwas Besonderes erlebt zu haben», prägt diesen Einschub ein seltsamer *double bind*: Das Spektakuläre, die «unerhörte Begebenheit» eines schweren, möglicherweise sogar tödlichen Unfalls wird benannt und gleichzeitig – durch die Charakterisierung als «unberechtigt» hier, den nüchternen Ton, die Beiläufigkeit und den nur vage gegebenen Zusammenhang mit dem übrigen Absatz da – gleichsam durchgestrichen, zumindest relativiert.

Das freilich hat geradezu prophetische Qualität, erinnert es doch nicht zufällig an die Art, wie wir heute mit den Gefahren des Straßenverkehrs umgehen. Wir wissen natürlich, dass es sie gibt; gleichzeitig verdrängen wir sie, so gut wir können; sobald wir uns selbst in den Verkehr begeben, denken wir nicht mehr daran. Doch seit Sigmund Freud wissen wir, dass das Unbewusste keine Negation kennt und das Verdrängte in entstellter Form wiederkehrt. Was das für unsere tägliche Verkehrspraxis bedeutet, ist nicht schwer zu erraten. Die alltägliche Aggressivität auf den Straßen, ob auf Autobahnen, Landstraßen oder innerhalb der Städte, dürfte sich zu einem nicht unbedeutenden Teil unserer unterschweligen Unfallfurcht verdanken. Wir wissen, dass wir einander dort potenziell den Tod bedeuten. Nirgendwo ist der Mensch dem Menschen so offenkundig Wolf wie im Straßenverkehr.

Das Wissen um einen Unfall, der jederzeit kommen kann – in Doderers *Strudlhofstiege* erzeugt es ein Unsicherheitsgefühl, das den unbeschwerten Plauderton und die feingeistigen philosophischen Reflexionen des Erzählers untergräbt. Spätestens wenn Doderer Mary nach knapp vierzig Seiten das erste Mal den Platz vor dem Wiener Franz-Josefs-Bahnhof, «unweit ihrer

Noch in den 1920er-Jahren wollte kaum jemand Autos kaufen.

Wohnung» ansteuern lässt, sind wir alarmiert. Dort befindet sich nämlich, wie wir sogleich erfahren, «eine Art Rangiergeleise der Straßenbahn [...], die da von allen Seiten mit den verschiedensten Linien eintraf». Auch hier herrscht das reizüberflutende Chaos großstädtischen Verkehrs: «[D]as jaulte und rollte durcheinander, klingelte, drehte überraschend in eine Seitenstraße ab oder sauste gradaus über die Brücke davon.» Doch anders als Musils Figuren, die geübte Großstadtmenschen und sozusagen darauf trainiert sind, sich vom

Verkehr weder beeindruckt noch ablenken zu lassen, ist Doderers Protagonistin plötzlich nicht mehr in der Lage, ihren Weg fortzusetzen: «Mary stand am Ufer dieses Sees von Verkehr, darin die rotweiße Straßenbahn noch das Bescheidenste, die Fülle der Lastautos aber das Anspruchsvollste war, während alles zusammen durchfädelt wurde von einer nicht abreißen Kette der Taxis, die von der Abfahrtsseite des recht modesten und veralteten Bahnhofsgebäudes anrollten oder hinter dessen Ankunftsseite hervorkamen.»

Noch zweimal wiederholt Doderer das Bild des Wassers, in das zu stürzen seine Figur sich nicht aufaffen kann, dann lässt er Mary auf den Gehsteig zurücktreten: «Man könnte sagen: sie bockte innerlich. Sie sah auf das verwirrende Gefahre der Wagen und das Gelaufe der Menschen, welches den weiten Platz allenthalben erfüllte, wie auf eine doch etwas starke Zumutung; niemand konnte sie zwingen, sich da einzulassen.»

Geradezu schlafwandlerisch – «ihr Körper hatte für diese ganze Aktion gar nicht nötig gehabt, sich einen Kopf aufzusetzen», wird es wenig später heißen – bricht Mary ihren Versuch, die Straßenbahn-Haltestelle nach Nußdorf zu erreichen, ab: «Ohne irgendeine Raison – welche bei einer Person wie Mary sogleich eine Gegenraison und also ein Raisonieren zur Folge gehabt hätte – wandte sie sich langsam um, schlenderte auf dem Gehsteig zurück, an ihrem Haustor vorbei, weiter, über die Brücke, nach rechts am Kanal entlang und – zufrieden wie jemand, der etwas Verlorenes oder Vermißtes gefunden hat – ging sie voll Behagen den Weg zum Augarten.»

Mit ihrer Entscheidung, zu Fuß zu gehen, sich den «doch etwas zu starken Zumutungen» des großstädtischen Verkehrs nicht länger auszusetzen, gewinnt Mary «etwas Verlorenes» zurück: Ihr Körper kann sich (wie der Text) nun wieder geschmeidig, intuitiv dem eigenen Rhythmus folgend, gleichsam fließend fortbewegen; sie nimmt, so erfahren wir im weiteren Verlauf, den Duft der am Kanal angebotenen Kaiserbirnen und Muskatellertrauben wahr, sie kauft davon und kostet das Obst mit Genuss. Das Visuelle und das Akustische dominieren die übrigen Sinne nicht länger, die Aufmerksamkeit ist nicht mehr alleine darauf gerichtet, Gefahr abzuwehren. Doderers Roman, 1951 erschienen, als die Motorisierung der westeuropäischen Innenstädte gerade richtig an Fahrt aufnahm, erweist sich an diesem Punkt als sozusagen doppelt prophetisch: Er lässt uns unseren verdrängten Ängsten im Verkehr ebenso nachspüren wie den – ebenfalls weitgehend aus dem Bewusstsein verdrängten und

erst langsam in den öffentlichen Raum zurückgeholt – erhol-samen Annehmlichkeiten autofreier Zonen.

Linen letzten Aspekt will ich noch erwähnen, der den Unfall, nicht nur bei Doderer und Musil, im Besonderen charakterisiert. Der Unfall zerschneidet die Zeit, er zerteilt sie in ein klar wahrnehmbares, gut darstellbares Davor und Danach und ein fehlendes Währenddessen. Ich habe das nach meinem Unfall selbst erlebt, fast zwanghaft bin ich in den Tagen danach den Hergang immer wieder durchgegangen. Doch je mehr mein Hirn versuchte, die fehlenden Eindrücke und Bilder zu finden, umso unklarer wurde, wie weit ich meiner Erinnerung eigentlich trauen konnte. Hatte ich wirklich gesehen, wie der Taxifahrer sich zu der alten Dame mit ihren Krücken auf dem Gehsteig umsah, Sekunden bevor er seine Tür aufriss, um ihr behilflich zu sein? Oder hat mein Gehirn dieses Bild erst dazuerfunden, nachdem ich mich aufgerappelt und die alte Dame dort stehen sehen habe? An anderes erinnere ich mich genau: an meinen Schrei, als ich stürzte; die Stoßstange des Autos, die plötzlich beängstigend nah war; die Fahrtür des Taxis über mir, die sich erst schloss und dann wieder öffnete; das Entsetzen im Gesicht des Fahrers, das in Wut umschlug, nachdem ich mich aufgerappelt und die Straße geräumt hatte und nicht bereit war zu sagen, was er von mir hören wollte: dass ich unverletzt sei und er nicht schuld an meinem Sturz.

Seit diesem Unfall, einem, wie ich mittlerweile weiß, von drei Aufgerissene-Autotür-Unfällen, die in Berlin jeden Tag polizeilich gemeldet werden, steht mein Sicherheitsgefühl auch deshalb auf wackligen Beinen: Es gibt ein Davor und ein Danach, an die ich mich fast peinlich genau und wie im Zeitraffer erinnere, aber dazwischen ist jetzt ein Loch in der Welt, das ich nicht füllen kann.

Freud war der Erste, der solche Erinnerungslücken als mögliche Begleiterscheinung traumatischer Ereignisse beschrieb. Sie sind demnach gekennzeichnet durch eine massive Überflutung des Systems mit Reizen, die das Ich weder komplett abwehren noch in gewohnter Weise verarbeiten kann. Dabei ist es unerheblich, ob es sich um ein einmaliges Ereignis oder um eine Reihe kleinerer «Durchbrüche des Reizschutzes» handelt, deren Wirkungen sich gewissermaßen traumatisierend aufsummieren können. Entscheidend ist, dass große Reizmengen das System fluten und irgendwann nicht mehr weitergeleitet, sondern lediglich «psychisch gebunden» werden können. Das aber geht nach Freud zulasten der Erinnerung, weil das Bewusstsein einströmende Reize nicht gleichzeitig binden und zur Speicherung an «die reizaufnehmende Oberfläche dahinter» weiterleiten kann.

Der Unfall zerschneidet die Zeit, er zerteilt sie in ein klar wahrnehmbares, gut darstellbares Davor und Danach und ein fehlendes Währenddessen.



alter Benjamin hat Freuds Traumatheorie bekanntlich zu einer Theorie der modernen Wahrnehmung weiterentwickelt und verdichtet, als deren Beispiele (und Trainingsfelder) er neben der Fotografie und dem Film auch den Großstadtverkehr sah: «Durch ihn sich zu bewegen», schreibt Benjamin in seinem Aufsatz über Baudelaire, «bedingt für den einzelnen eine Folge von Chocks und Kollisionen.» Die Folgen hat Benjamin schon zuvor in Anknüpfung an Freud dargestellt beschrieben: «Je größer der Anteil des Chockmoments an den einzelnen Eindrücken ist, je unablässiger das Bewußtsein im Interesse des Reizschutzes auf dem Plan sein muß, je größer der Erfolg ist, mit dem es operiert, desto weniger gehen sie in die Erfahrung ein, desto eher erfüllen sie den Begriff des Erlebnisses. Vielleicht kann man die eigentümliche Leistung der Chockabwehr zuletzt darin sehen: dem Vorfall auf Kosten der Integrität seines Inhalts eine exakte Zeitstelle im Bewußtsein anzuweisen.»

Musils Paar ist danach so etwas wie der Prototyp des modernen Benjamin'schen Großstadtmenschen, der den Flaneur, seltener die Flaneurin des 19. Jahrhunderts abgelöst hat. Musils Figuren bewegen sich zwar mit völliger Selbstverständlichkeit durch den Straßenverkehr, aber sie erfassen den Inhalt dessen, was sie sehen, nicht mehr. Das zeigen ihre seltsam abgestumpften Reaktionen, nachdem sich der Unfall ereignet hat: «Die Dame fühlte etwas Unangenehmes in der Herz-Magen-grube, das sie berechtigt war für Mitleid zu halten; es war ein unentschlossenes, lähmendes Gefühl. Der Herr sagte nach einigem Schweigen zu ihr: «Diese schweren Kraftwagen, wie sie hier verwendet werden, haben einen zu langen Bremsweg.» Die Dame fühlte sich dadurch erleichtert und dankte mit einem aufmerksamen Blick. Sie hatte dieses Wort wohl schon manchmal gehört, aber sie wußte nicht, was ein Bremsweg sei, und wollte es auch nicht wissen; es genügte ihr, daß damit dieser gräßliche Vorfall in irgend eine Ordnung zu bringen war und zu einem technischen Problem wurde, das sie nicht mehr unmittelbar anging.»

Die beiden haben den Unfall nicht nur nicht kommen sehen, sie haben ihn nicht einmal als solchen erfasst, als er geschah. Erst als sie aufgehalten werden und nun sozusagen selbst betroffen sind, realisieren sie, dass etwas geschehen ist: «Diese beiden hielten nun plötzlich ihren Schritt an, weil sie vor sich einen Auflauf bemerkten. Schon einen Augenblick vorher war etwas aus der Reihe gesprungen, eine quer schlagende Bewegung; etwas hatte sich gedreht, war seitwärts gerutscht, ein schwerer, jäh gebremster Lastwagen war es, wie sich jetzt zeigte, wo er, mit einem Rad auf der Bordschwelle, gestrandet dastand.»

Anders als das Davor und Danach ist der Unfall selbst der Wahrnehmung entzogen, «er lässt sich», wie der Germanist Matthias Bickenbach im Hinblick auf Musils Darstellung

schreibt, «weder voraussehen, noch kalkulieren, noch nachträglich ergründen. Er entzieht sich der kausalen wie der chronologischen Ordnung», und der Versuch, ihn doch noch in «irgendeine Ordnung» zu bringen, ist in erster Linie ein Versuch der Abwehr, nicht der Integration.

Doderer geht mit Mary K. gewissermaßen den umgekehrten Weg. Am Kanal auf dem Weg zum Augarten zeigt er in ihr eine Flaneurin alter Schule, am Franz-Josefs-Bahnhof dagegen einen Menschen, dessen Bewusstsein außerstande ist, die Schocks zu parieren und den Zumutungen des großstädtischen Verkehrs standzuhalten. Sie kann sich *da* nicht einlassen, ohne unterzugehen. Um das in Szene zu setzen, treibt der Roman die Aufhebung der Chronologie zunächst erneut auf die Spitze: Während Mary nach über achthundert Seiten nun den abermaligen Versuch unternimmt, die Haltestelle der Straßenbahn nach Nußdorf zu erreichen, wo sie wenig später von ebendieser überrollt wird und dabei ihr Bein verliert, dreht er, als ließe sich das Unvermeidliche damit, wenn schon nicht abwenden, so doch wenigstens noch einmal hinauszögern, die Uhr um eine ganze Stunde zurück. In immer neuen Wendungen und Fügungen schildert Doderer nun, was andere Personen zur selben Zeit an anderen Orten tun, während er Mary sozusagen wie eingefroren vor unseren Augen inmitten des Verkehrs stehen lässt. Dabei beginnt die zweite Szene – Freuds Wiederholungszwang lässt grüßen – bis in Details der Formulierungen hinein als eine Wiederholung der ersten, nur dass es diesmal ausgerechnet Marys Körper ist, der sie ins Verderben treibt: «Der Straßenverkehr war nicht nur auf den Trottoirs zur größten Lebhaftigkeit gesteigert; und hier tat auch die Nähe des Bahnhofs das ihre. Mary stand am Ufer dieses Sees von Verkehr, darin die rotweiße Straßenbahn noch das bescheidenste [sic!] war, die Fülle der Kraftfahrzeuge aber am meisten Aufmerksamkeit erforderte. Sie fühlte freilich die Nötigung, hier gesammelt und planvoll vorzugehen, vor allem aber unter dem Schutze der allgemeinen Regelung. Jedoch sie erfaßte das gewissermaßen nicht klar genug, sie umfaßte es nicht. Es drängte sie nur ein wenig noch auf den Gehsteig zurück, während gleich danach als eine unvermutete Eigenmächtigkeit ihrer Glieder, als Welle von unten her durch den Körper laufend, schon der Start erfolgte: die Füße eilten weiter (...), ein Schritt gab den anderen. Nun war sie mitten darin, sozusagen bereits im Gefechte. Hier zurück, dort vor, jetzt Halt.»

Marys Versuch, sich dem stakkatohaften Vor-und-Zurück des Verkehrs anzupassen, scheitert. Sie findet weder den Weg zurück auf den rettenden Gehsteig noch die Lücke im Verkehr, um den Platz unbeschadet überqueren zu können; sie ist nicht geistesgegenwärtig genug, nicht in der Lage, «gesammelt und planvoll vorzugehen». Den «Schutz einer allgemeinen Regelung», unter den sie sich begeben könnte, gibt es nicht. Wie von langer Hand angekündigt, gerät sie nun mit ihrem Körper unter

Unübersichtlich wie das Gefecht ist der Verkehr, unerbittlich wie der Krieg fordert er seine Opfer.

die Straßenbahn (wobei der eigentliche Unfallmoment auch hier ausgespart bleibt). Melzer, der im Ersten Weltkrieg «ein Soldat vieler wechselnder Schlachten» war, eilt ihr zu Hilfe: «Schon bei ihr. Schon im Blute, dessen Rot ihm entgegenspringt, jetzt den Knieenden bespritzt. (...) Er riss den Riemen vom Leib, zerfetzten und blutigen Stoff empor und bei Seite. Er griff vor sich hin, erkannte klar und kalt in diesen Bruchteilen von Sekunden die fast völlige Abtrennung des Beins über dem Knie, auch, wo nun das totbleiche noch unverletzte Fleisch verlässlich begann: und schnürte ab. Er stieß seinen Spazierstock (samt dem goldenen Knauf) geschickt durch den Riemen, fast gleichzeitig mit dem harten Anziehen von diesem: und nun drehte er. Die stoßweise, taktweise Blutwelle versiegte, nicht mehr wuchs die Lache um seine Knie.»

Spritzendes Blut, verletztes Fleisch, Doderer macht Ernst mit dem, was Unfälle bedeuten: Sie zerfetzen Körper. Auch seine Kriegsmeta-

phorik ist überdeutlich; unübersichtlich wie das Gefecht ist der Verkehr, unerbittlich wie der Krieg fordert er seine Opfer. Zugleich – und nicht zufällig – sind es die Schlachten des Ersten Weltkriegs, die den Soldaten Melzer gegen das Blut und das Leid, das Unfälle mit sich bringen, sozusagen imprägniert haben. Wo Mary geistesabwesend war, ist er nun in höchstem Grade fokussiert. Doch auch seine Wahrnehmung hat blinde Flecken: Dass ausgerechnet seine künftige Braut Thea Rokitzer ihm die ganze Zeit über beim Abbinden von Marys Wunde assistiert hat, erkennt Melzer erst, nachdem die Blutung gestoppt ist.

Wie ein solches höchst traumatisches Ereignis im Anschluss sozusagen eingemeindet, dem Bewusstsein assimiliert wird, beschreibt Doderer in der folgenden Passage: «Damit aber, daß sie nun nebeneinander im Blute knieten, war, nach dem Stoß der Katastrophe, schon eine verhältnismäßig stabile Lage eingetreten (und in mancher Hinsicht). Der Treffer saß. Lag still. Das Ereignis wurde zu einer Art Einrichtung, mit der man sich einrichten musste. Es waren jene Sekunden, in welchen eine Tatsache es vor unseren Augen erst eigentlich wird, nachdem sie bereits vollzogen: jedoch ihr meteorartiger Einschuß allein aus einem gleichsam außerweltlichen Raum (woher sie alle kommen und wo sie im Vorrat gelegen zu haben scheinen) läßt sie noch durchaus von uns getrennt. Vor allem muss eines hinzukommen, damit etwas überhaupt Tatsache sei: Dauer. Unter Umständen wirken schon halbe und ganze Minuten Wunderwerke der Verwirklichung. So auch hier. Die zahllosen Tentakel des Lebens, alsbald ihre Arbeit aufnehmend, beweglich flimmernd, beginnen die neue Nahrung zu assimilieren, die jener unsägliche Schlund wieder einmal bekommen hat, ebnen bereits den durch Augenblicke in seiner Urform starrenden Wulst des Ereignisses ein.»



auer – und seien es auch nur Sekunden – ist nötig, damit aus einem Unfall eine «Einrichtung, mit der man sich einrichten muss» wird, eine Einebnung dessen, was eben noch Schrecken verursachte, eine neu gewonnene Normalität.

So wird aus dem Unfall, einem Nicht-Fall, etwas, «was der Fall ist» – nämlich Wirklichkeit. Doch gleichzeitig, und darin besteht die ironische Paradoxie, transformiert das «Wunderwerke der Verwirklichung» den Unfall in etwas, das mit seinem ursprünglichen Charakter nichts mehr gemein hat. Aus etwas genuin Unvorhersehbarem, Rasendem, Bedrohlichem, das aus einem «gleichsam außerweltlichen Raum» kommt, wird «eine verhältnismäßig stabile Lage». Indem Doderer zeigt, wie die «Urform» des Unfalls eingeebnet wird, führt er auch vor, wie seine Ursache unkenntlich gemacht wird.

Womit wir wieder beim Anfang und bei unserer Frage wären, wie ein Verkehr beschaffen sein müsste, der so wenige Menschen wie möglich traumatisiert, beschädigt, verkrüppelt und tötet. Zwar beruhigt man uns damit, dass Autos immer sicherer werden und, obwohl der Verkehr zugenommen hat, heute in Europa deutlich weniger Menschen darin sterben als früher. Das ist richtig. Doch zum einen profitieren davon nicht alle gleichermaßen: Die Zahl verletzter und getöteter Fußgänger*innen und Radfahrenden stagniert oder steigt mittlerweile sogar wieder an, besonders in den Städten. Dazu sind die Zahlen immer noch exorbitant; man muss sich nur einen Moment vorstellen, welchen Aufschrei es gäbe und welche drastischen Maßnahmen ergriffen würden, wenn nur ein Bruchteil dieser Menschen statt im Verkehr durch terroristische Anschläge stürben: Mehr als 20 000 Verkehrstote haben wir allein in der EU, dazu über 100 000 Schwerstverletzte. Jährlich.

Die Ursachen dafür sind bekannt, sie wären über entsprechende Regelungen und Kontrollen leicht in den Griff zu bekommen. Unfallursache Nr. 1, noch vor Alkohol am Steuer, ist die Geschwindigkeit: Sie verkürzt Reaktionszeiten und verlängert Bremswege, außerdem verschlimmert sich mit der Höhe der Geschwindigkeit der Grad der erlittenen Verletzungen erheblich. So verdoppelt sich zum Beispiel der sogenannte Anhalteweg eines Pkw bei 50 km/h im Vergleich zu 30 km/h von 13 auf 28 Meter, das Todesrisiko für Fußgänger*innen steigt beim Aufprall mit entsprechender Geschwindigkeit von 8 auf 39 Prozent. Schon 10 km/h mehr, so ein aktueller Bericht der Europäischen Kommission, verdoppelt das Risiko tödlicher Ver-

letzungen im Verkehr. Sind die Fahrer*innen besoffen, multiplizieren sich die Risiken.

Was wir also brauchen, ist ein entschleunigter Verkehr, ein Verkehr, der unseren Körpern weniger zumuten, unsere Sinne weniger überfordern, weniger Lärm, Dreck und Gefahr bedeuten würde. Der weniger Angst machte, verletzt zu werden oder andere zu verletzen, und deshalb auch weniger Wut. Der Verkehr der Zukunft wäre kein Rausch, sondern beherrschbar. Es wäre ein Verkehr, mit dem sich leben ließe, ein Verkehr, der nicht erst im Unfall zu sich selbst käme.

***Dauer – und
seien es auch
nur Sekunden –
ist nötig, damit
aus einem Unfall
eine «Einrichtung,
mit der man sich ein-
richten muss»
wird ... eine neu
gewonnene
Normalität.***

FRIEDRICH VON BORRIES, Prof. Dr., geb. 1974, lehrt Designtheorie an der Hochschule für bildende Künste Hamburg (HFBK). Als Gegenwartsanalytiker und Zukunftsgestalter agiert er in den Grenzbereichen von Stadtentwicklung, Architektur, Design und Kunst. Veröffentlichungen (Auswahl): *Berliner Atlas paradoxaler Mobilität* (Merve-Verlag 2011); *Klimakapseln. Überlebensbedingungen in der Katastrophe* (2010), *Wer hat Angst vor Niketown* (2012), *Weltentwerfen. Eine politische Designtheorie* (2016; alle bei edition suhrkamp) sowie *Stadt der Zukunft. Wege in die Globalopolis* (S. Fischer 2019; gem. mit Benjamin Kasten). Im November 2024 erscheint bei Suhrkamp *Architektur im Anthropozän. Eine spekulative Archäologie*. www.friedrichvonborries.de

JAKOB BROSSMANN ist Filmemacher (u.a. *Lampedusa im Winter, Gehört, Gesehen - Ein Radiofilm, Die Kunst der Folgenlosigkeit*), Bühnenbildner und künstlerischer Leiter von GLOBART - Verein für diskursive Praxis (der u.a. die «Tage der Transformation» veranstaltet). Er unterrichtet an der Universität für angewandte Kunst Wien.

KATJA DIEHL lebt als Autorin und Podcasterin («She Drives Mobility») in Hamburg. Nach fünfzehn Jahren in z.T. leitenden Funktionen der Mobilitäts- und Logistikbranche nutzt sie ihre Expertise seit 2015 als Fürsprecherin einer inklusiven, klima- und sozial gerechten Mobilitätswende. Zuletzt erschienen u.a.: *Autokorrektur. Mobilität für eine lebenswerte Welt* (2022) und *Raus aus der Autokratie. Rein in die Mobilität von morgen!* (2024, beide bei S. Fischer).

GUUS DIEPENMAAT, geb. 1987 in Amsterdam, ist eine in Brüssel ansässige Performerin, Regisseurin, bildende Künstlerin und Dichterin. Sie hat Kunst, Kultur und Medien an der Universität Groningen (NL) studiert und schloss ihr Studium am RITCS in Brüssel im Jahr 2016 als Regisseurin/Theatermacherin ab. Ihre Theateraufführung *ANGRYBODIES* (2023), eine wütende Musikperformance basierend auf selbstgeschriebenen und vorhandenen Manifesten, tourt derzeit in Belgien.

BARBARA EDER, geb. 1981 in Wien, studierte Soziologie, Philosophie, Gender Studies und Informationstechnologie in Wien, Berlin und Frankfurt/M., Promotion 2014. Lehrt, forscht, schreibt, rezensiert. Mitherausgeberin von *Theorien des Comics. Ein Reader* (mit E. Klar u. R. Reichert, transcript 2011) und *Die Linke und der Sex* (mit F. Wemheuer, Promedia 2011), schrieb den Erzählband *Die Morsezeichen der Zikaden* (Drava 2016), *AlieNation. Migration in Graphic Novels* (Ch. A. Bachmann 2021) und *Das Denken der Maschine* (Mandelbaum 2022, Reihe «kritik & utopie»).

ELISABETH EDL, geb. 1956 in der Steiermark, Studium der Germanistik und Romanistik in Graz, lehrte von 1983 bis 1995 deutsche Sprache und Literatur in Poitiers (Frankreich). Seit 1995 arbeitet sie als Übersetzerin in München, für ihre Übersetzungen und Editionen französischer Literatur des 19. und 20. Jahrhunderts (Stendhal, Gustave Flaubert, Julien Green, Patrick Modiano, Philippe Jaccottet, Yves Bonnefoy) wurde sie mehrfach ausgezeichnet, u.a. mit dem Johann Heinrich Voß-Preis und dem Österreichischen Staatspreis. Der hier veröffentlichte Text wurde als Festrede bei der Verleihung der Österreichischen Staatspreise für literarische Übersetzung 2023 an Ondřej Cikán, Isabelle Schoepen und Kris Lauwers am 30. Juni 2024 im Literaturhaus Wien gehalten und von der Autorin für die Publikation geringfügig verändert.

CARL-CHRISTIAN ELZE, geb. 1974 in Berlin, aufgewachsen in Leipzig. Verbrachte einen großen Teil seiner Kindheit im Leipziger Zoo, wo sein Vater Zootierarzt war. Studierte Biologie und Germanistik sowie am Deutschen Literaturinstitut und ist Mitbegründer der Leipziger Leserei «Niemerlang». Er schreibt Gedichte, Prosa und Drehbücher. Seit 2006 erschienen mehrere Gedichtbände, u.a.: *diese kleinen, in der luft hängenden, bergpredigenden gebilde* (2016), *langsames ermatten im labyrinth* (2019) und *panik/paradies* (2023, alle im Verlagshaus Berlin). 2018 veröffentlichte er sein

Zoogeschichtenbuch *Oda und der ausgestopfte Vater* (kreuzerbooks), 2022 folgte mit *Freudenberg* (edition AZUR, Voland & Quist) sein Debüt als Romancier. Die hier publizierten Gedichte stammen aus einem unveröffentlichten Band mit dem Arbeitstitel *du wirst die wunde nirgends los*. www.carl-christian-elze.de

SUSANNE SWANTJE FALK, geb. 1976 in Kappeln an der Schlei (Schleswig-Holstein). Studium in Rostock und Wien, Promotion in Germanistik 2008 an der Universität Wien mit einer Arbeit über den Autor und Journalisten Hans Habe. Von 1998-99 lebte sie in Rom, seit 1999 in Wien. Seit 2008 ist sie als freie Autorin tätig. Ihre zahlreichen Romane und Erzählungen erschienen bei Rowohlt, Diogenes und Picus. Darüber hinaus schreibt sie Theaterstücke. Zuletzt erschien 2022 bei Picus der Erzählband *Fast ein Idyll. Halbwegs wahre Geschichten*. www.susannefalk.net

CHRISTINE FRANK hat als Professorin an Universitäten in Japan, den USA und Österreich gelehrt, derzeit ist sie als Dozentin an der Universität Wien tätig. Sie forscht auf den Gebieten translationale und transeuropäische Literatur sowie digitale Komparatistik. Zuletzt erschienen bei Böhlau der Band *Konstellationen österreichischer Literatur: Ilse Aichinger* (2023; hg. mit Sugi Shindo) und bei Königshausen & Neumann *Berlin im Krisenjahr 1923. Parallelwelten in Literatur, Wissenschaft und Kunst* (2023).

MAXIMILIAN HOOR arbeitete und promovierte als Humangeograf am Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin. Er ist seit vielen Jahren in der Berliner Fahrrad- und Stadtentwicklungsszene aktiv und Geschäftsführer des Reallabor Radbahn, ein Projekt zur Etablierung eines neuen Stadtraums samt Radweg quer durch Berlin.

SANDRO HUBER, geb. 1997 in Salzburg. Studium der Philosophie und Sprachkunst in Wien. Lebt ebenda.

UWE HÜBNER, geb. 1951 in Gelenau/Erzgebirge, gest. am 28. Juni 2024. Arbeitete als Maurer, Bibliothekshelfer, Buchhändler, Galerist und Maschinist. 1993 erschien unter dem Titel *Pinscher und Promenade* ein Band mit Prosa und szenischen Texten im Druckhaus Galrev, Berlin, 2013 der Gedichtband *Jäger Gejagte* im Leipziger Poetenladen. Zuletzt arbeitete er an seinem Projekt «Glück gehabt. Eine deutsch-deutsche Autobiografie». Ein Auszug daraus ist in *wespennest* Nr. 183 (November 2022) zu lesen.

KILIAN JÖRG beschäftigt sich sowohl künstlerisch als auch philosophisch mit der ökologischen Katastrophe und der Frage, wie ihre transformatorischen Kräfte am besten vorgestellt und eingesetzt werden können. Er arbeitet mit dem Futurama.Lab an der Akademie der Bildenden Künste Wien zusammen und ist mit dem Sonderforschungsbereich «Affective Societies» an der FU Berlin verbunden. Im September 2024 erschien bei Transcript sein jüngstes Buch: *Das Auto und die ökologische Katastrophe. Utopische Auswege aus der autodestruktiven Vernunft*.

NINA KLIMBURG-WITJES promovierte 2017 am Department of Science, Technology and Society der Technischen Universität München, leitet gegenwärtig das vom Europäischen Forschungsrat geförderte fünfjährige Forschungsprojekt «FutureSpace» am Institut für Wissenschafts- und Technikforschung (STS) der Universität Wien und ist u. a. Mitgründerin eines internationalen Netzwerks für die sozialwissenschaftliche Erforschung des Weltalls. Ihr Forschungsinteresse gilt vor allem der Zusammenarbeit, der Militarisierung und der Umweltgerechtigkeit im Weltraum sowie der Verknüpfung von Sicherheitsinfrastrukturen, (digitalen) Technologien und Innovationsdiskursen.

VICTOR KOESSL, geb. 1981 in der Nähe von Innsbruck, studierte an der FH Salzburg (Digitales Fernsehen) und Berlin (Kommunikationsdesign). Er ist Mitbegründer der Filmproduktionsfirmen Wildruf (2008-2020) und EUTOPIAFILM (ab 2021) und dort als Produzent, Stoffentwickler und Regisseur tätig.

KOLLEKTIV AUTOAFFAIRE siehe die Einträge zu Guus Diepenmaat, Kilian Jörg, Sandra Sieczkowski und Victor Koessl

HUGO KURT lebt in Wien. Literarische Publikationen unter verschiedenen Kryptonomen in österreichischen und deutschen Literaturzeitschriften seit 1982; Gedichte, Prosa, verschiedene Buchpublikationen. Hörspiel: *Gegen Weinen Gegen Klagen Gegen Hoffen Gegen Zagen - kein Sonntag Jubilate mehr. Oratorium für Sprechmedium* (WDR, 1986).

ANNE SOPHIE MEINCKE, Magistra der Altgermanistik, Doktorin der Philosophie. Forscht und lehrt an der Universität Wien zur Metaphysik, Philosophie der Biologie, Philosophie des Geistes, Handlungstheorie und feministischen Philosophie. Leitet aktuell ein Forschungsprojekt zu den biologischen Grundlagen der Willensfreiheit. Findet es wichtig, philosophische Inhalte einer breiteren Öffentlichkeit näherzubringen. Seit 2020 Mitglied der Jungen Akademie der Österreichischen Akademie der Wissenschaften. Publiziert Gedichte unter dem Pseudonym Thora Engel und tritt bei Poetry Slams auf. www.annesophieeincke.com

LAURA MÉRITT, Sexologie und Lachforscherin, betreibt seit 30 Jahren den feministischen Sexshop «Sexklusivitäten» in Berlin, hält Freudensalons und führt gemeinsam mit dem Freudfluss-Netzwerk um Pleasure-Aktivistin Polly Fannlaf sexualpolitische Kampagnen durch. Aktuell schreibt sie an einem Buch über den sexpositiven Feminismus mit dem Titel «Wissen macht sexy».

CHRISTIAN MUHRBECK, geb. 1969 in Berlin. Studium an der Hochschule für Künste Bremen und seit 1999 freischaffender Fotograf. Seine fotografischen Langzeitprojekte sind sowohl in Ausstellungen als auch in Buchform zu sehen; so etwa seine Auseinandersetzung mit Bulgarien im Band *Wo Orpheus begraben liegt*, begleitet von Texten Ilija Trojanows (Hanser 2013).

KARIN NUNGESESSER lebt, liest und schreibt in Berlin und Brandenburg. 2023 erschien von ihr gemeinsam mit Wolfram Ette: *Das eigen sinnige Kind. Vom Umgang mit einem sehr deutschen Gefühl* im BÜCHNER-Verlag. <https://karinnungesser.wordpress.com/>

JOHN PALATTELLA ist Redakteur bei *The Point*. Von 2007 bis 2016 war er Literaturredakteur bei *The Nation* und Ende der 1990er-Jahre Redakteur bei *Lingua Franca*. Seine Essays, Besprechungen und Gedichte erschienen unter anderem in *The New York Review of Books*, der *London Review of Books*, *The Point*, *The Nation*, *The Guardian Longread* und *Raritan*. Er lebt in Jackson Heights, New York.

TIHOMIR POPOVIĆ, geb. 1974 in Belgrad, Serbien, damals Jugoslawien. Nach einem Musikstudium (Klavier und Komposition) an der Musikhochschule Hannover wurde er an der Humboldt-Universität zu Berlin in Musikwissenschaft promoviert und habilitiert und ist als Professor an der Hochschule Luzern tätig, wo er Musikgeschichte und Musiktheorie lehrt. Er schreibt und publiziert auf Deutsch, Serbisch und Englisch und hat u. a. zwei Monografien über englische Musik veröffentlicht sowie auf Serbisch ein Kinderbuch. Seine deutschsprachige Lyrik erscheint in Jahrbüchern, Zeitschriften und im Internet (u. a. *Jahrbuch der Lyrik, Sinn und Form, die horen, neolith, Der goldene Fisch*).

JOHANNES SCHMIDL, geb. 1963 in Lienz/Osttirol, aufgewachsen in Heiligenblut im Mölltal. Studium in Graz (Technische Physik, Philosophie) und Wien (Umweltschutz). Beruflich seit circa dreißig Jahren mit dem Thema «Energiewende» befasst, u. a. im Himalaya (Nepal). Publikationen (Auswahl): *Energie und Utopie* (2014, zweite durchgesehene Auflage 2021), *Bauplan für eine Insel - 500 Jahre Utopia*, 2016, *Über die Würde der Gletscher* (Oktober 2024, alle bei Sonderzahl), *Die Sieben Todsünden*. Tiroler Volksschauspiele Telfs 2023, 2024. Prolog für das gleichnamige Theaterstück, Uraufführung im Juli 2023.

SONJA SCHNÖGL, geb. in Klagenfurt, Studium der Kommunikationswissenschaft und Pädagogik in Wien, Absolventin des Hochschullehrgangs für Öffentlichkeitsarbeit, lebt in Wien. Selbstständig als Fachfrau für Kommunikation und Autorin mit Schwerpunkt auf Umwelt- und Kulinarikthemen. Seit 2018 beschäftigt sie sich im Rahmen der HausWirtschaft (www.diehauswirtschaft.at) mit Architektur, Stadtentwicklung und Partizipation. Zuletzt erschien in der Reihe «mandelbaums kleine gourmandisen» ihr Band über die Birne (2016). www.muendig.at

SANDRA SIECZKOWSKI ist eine polnisch-österreichische Filmeditorin und Filmemacherin. Sie ist in verschiedenen künstlerisch-aktivistische Initiativen involviert, ihre Forschungsschwerpunkte umfassen gemeinschaftliches Wohnen, Utopien und den Ausstieg aus dem Finanzmarkt.

CHRISTIAN STEINBACHER, geb. 1960 in Ried im Innkreis, lebt als Autor, Herausgeber und Kurator seit 1984 in Linz. Seit 1988 zahlreiche Buchpublikationen, seit 2011 zumeist im Czernin Verlag, dort u. a.: *Tief sind wir gestapelt. Gedichte* (2014), *Gräser im Wind. Ein Abgleich* (2017), *Wovon denn bitte? Gedichte und Risse* (2019), *Scheibenwischer mit Fransen. Sichtvermerke* (2022), außerdem 2020 in der Edition Korrespondenzen: *Phantome Phantome* (gem. mit Michèle Métaïl).

KAI STRYCKER hat u. a. am Karlsruher Institut für Technologie Maschinenbau studiert und arbeitet gegenwärtig als Forschungsassistent bei «FutureSpace», einem Projekt am Institut für Wissenschafts- und Technikforschung (STS) der Universität Wien, das am Beispiel der europäischen Trägerrakete Ariane 6 die Wechselwirkungen zwischen Infrastrukturen, Praktiken politischer und wirtschaftlicher Integration in Europa und Zukunftsvisionen für Weltraumpolitik und Technologie untersucht.

ILIJA TROJANOW, geb. 1965 in Sofia, wuchs in Kenia auf und lebt heute in Wien. *wespennest*-Mitarbeiter seit 2005, als Redaktionsmitglied seit 2008. Werke (Auswahl): *Der Weltensammler* (2006), *EisTau* (2011), *Wo Orpheus begraben liegt* (mit Fotografien von Christian Muhrbeck, 2013, alle bei Hanser). Im S. Fischer Verlag erschienen *Macht und Widerstand* (2015), *Nach der Flucht* (2017), *Hilfe? Hilfe! Wege aus der globalen Krise* (2018; gem. mit Thomas Gebauer), *Doppelte Spur* (2020) und *Tausend und ein Morgen* (2023).

ERIK WEGERHOFF, geb. 1974, ist Architekturhistoriker und Publizist. Seit Herbst 2024 ist er Professor für Geschichte und Theorien der Architektur an der Fachhochschule Nordwestschweiz in Muttenz (Basel). Bücher bei Wagenbach, darunter *Automobil und Architektur. Ein kreativer Konflikt* (2023) und *On the Road / Über die Straße* (2016). Derzeit baut er das Forschungsprojekt «Die Poetik der Infrastrukturen» auf.

IMPRESSUM

Medieninhaber und Verleger:
Verein Gruppe Wespennest

Herausgeberinnen:
Andrea Roedig, Andrea Zederbauer
Redaktion:
Florian Baranyi, Thomas Eder (Buch),
Stefan Fuhrer (Foto), Jan Koneffke (Literatur),
Reinhard Öhner (Foto), Ilija Trojanow (Reportage)
Ständige redaktionelle Mitarbeit:
George Blecher (New York)
Cyörgy Dalos (Budapest/Berlin)
Jyoti Mistry (Johannesburg)
Franz Schuh (Wien)

Korrektur:
Ingrid Kaufmann

Buchhandelsvertretungen:
Österreich: Karin Pangl, Jürgen Sieberer
Südtirol: Karin Pangl
Deutschland: Katharina Brons und Jens Müller (Bayern),
Nicole Grabert (Baden-Württemberg), Peter Wolf Jastrow und
Jan Reuter (Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern),
Torsten Spitta (Thüringen, Sachsen, Sachsen-Anhalt), Karl
Halfpap (Nordrhein-Westfalen), Torsten Hornbostel und
Michaela Wagner (Hamburg, Bremen, Niedersachsen,
Schleswig-Holstein), Jochen Thomas-Schumann (Hessen,
Rheinland-Pfalz, Saarland, Luxemburg)
Schweiz: Philippe Jauch c/o Buchzentrum AG

Auslieferungen:
A: Mohr Morawa Buchvertrieb
D: NV Nördlinger Verlagsauslieferung
CH: Buchzentrum

Pressevertrieb Kiosk, Bahnhofs- und Flughafenbuchhandel:
A/D: IPD - International Press Distribution Limited

Geschäftsführung: Andrea Zederbauer
Alle: A-1020 Wien, Rembrandtstraße 31/4
Tel.: +43-1-332 66 91, Fax: +43-1-333 29 70
E-mail: office@wespennest.at
Homepage: www.wespennest.at

Visuelle Gestaltung: fuhrer
Druck: Walla

Für unverlangt eingesandte Manuskripte ohne Rückporto keine Gewähr.

©, wenn nicht anders angegeben, bei den Autoren und Fotografen. Nachdruck der Texte nur mit Genehmigung der Autoren unter genauer Quellenangabe erlaubt. Der Nachdruck der Fotografien im Ganzen oder als Ausschnitt sowie jede sonstige Form der Veröffentlichung nur mit Genehmigung der Fotografen.

ISBN 978-3-85458-187-1
ISSN: 1012-7313

Bezugsbedingungen:
Einzelheftpreis: € 14,-
Abonnement Inland: € 42,- / Ausland: € 46,- (für vier Ausgaben inkl. Porto / 2-Jahres-Abo)
Abonnements verlängern sich automatisch, sofern sie nicht vier Wochen vor Ablauf schriftlich gekündigt werden.

Bankverbindung:
BAWAG P.S.K. | BIC BAWAATWW
IBAN AT25 6000 0000 0718 0514

Erscheinungsweise: halbjährlich
Verlagsort: 1020 Wien

Die Deutsche Bibliothek - CIP-Einheitsaufnahme
Ein Titeldatensatz für diese Publikation ist bei der Deutschen Bibliothek erhältlich



Wespennest ist Mitinitiator der internationalen Netzzeitschrift Eurozine. www.eurozine.com



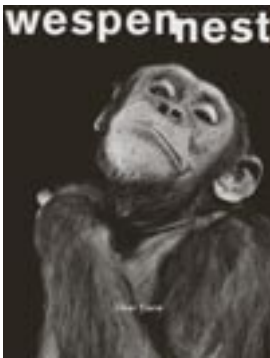
Bundesministerium
Kunst, Kultur,
öffentlicher Dienst und Sport





Wespennest-
Thema
im Mai 2025:
Komplexität

Wespennest 184
Zerbrechende (Un-)Ordnungen
«Zeitenwende»: Das sagt auch, dass nicht vorhersehbar ist, wie lange eine Ordnung hält. Irgendwann geraten notwendig und nur scheinbar plötzlich die Dinge aus den Fugen. Welche der alten Regeln gelten noch, und woraus formen sich neue Strukturen?
112 Seiten/€14,-, 978-3-85458-184-0



Wespennest 185
Über Tiere
Unter dem skeptischen Blick des Schimpansen, fotografiert von Walter Schels, widmet sich *wespennest* dem Verhältnis Mensch-Tier. Die Tiere sind erwachsen geworden, ihre Rechte gestärkt. Bleibt als Unterschied die singuläre Sprachwahrnehmung und Sprachproduktion des Menschen?
112 Seiten/€14,-, ISBN 978-3-85458-185-7



Wespennest 186
No Future
Die Ängste der 1980er galten «Umwelt» und «Atom», heute heißt die Vorsilbe «Klima». Während frühere Dekaden mit dem Slogan «No Future» reagierten, tragen heutige Bewegungen «for Future» im Namen. Was hat sich geändert an der Haltung zur Zukunft?
104 Seiten/€14,-, ISBN 978-3-85458-186-4

Lieferbare Hefte früherer Jahrgänge:
Nr. 9, 11-13, 15-18, 26-39, 41-46, 49, 53
€ 3,70 / Nr. 54, 55, 60, 62, 65, 67 € 4,40 /
Nr. 47, 50, 51, 71, 75-79 € 5,- / Nr. 48, 80,
83-87 € 5,80 / Nr. 88, 89, 91-93, 95 € 6,60 /
Nr. 68, 72, 74, 81, 82, 97-99 € 7,90 / Nr. 90,
94, 100-106 € 9,40 / Nr. 107-123 € 10,- /
124-183 € 12,- / ab Nr. 184 € 14,-. Vergrif-
fen: Nr. 1, 2-8, 10, 14, 19-25, 40, 52, 56-59,
61, 63, 64, 66, 69, 70, 73, 96. Fordern Sie
unseren kostenlosen Prospekt an!

**WESPENNEST BEIM BUCHHÄNDLER –
WESPENNEST BEI DER BUCHHÄNDLERIN**

ÖSTERREICH:

Wien a.punkt, Frick, Hartliebs Bücher, Walther König im Museumsquartier, Leporello, Lhotzkys Literaturbuffet, Manz, Morawa Wollzeile, ÖBV, Oechsli Buch & Papier, Orlando, Posch, Riedl, Thalia/Kuppitsch, tiempo nuevo, Valora Retail Bahnhofsbuchhandlung Westbahnhof

Wiener Neustadt Hikade

Linz Alex, Morawa, Valora Retail

Salzburg Rupertus, Valora Retail

Innsbruck Studia Universitätsbuchhandlung, Tyrolia

Feldkirch Pröll

Klagenfurt Kärntner Buchhandlung

DEUTSCHLAND:

Berlin Akademische Buchhandlung Werner, Kisch & Co., Motzbuch, Marga Schoeller Bücherstube
Bonn buchLaden 46

Frankfurt Autorenbuchhandlung, Karl Marx

Konstanz Zur Schwarzen Geiß

Ludwigsburg Mörike

München Lehmkuhl

Norderstedt Buchhandlung am Rathaus

Potsdam Wist Literaturladen, Script Buchhandlung

Rostock andere buchhandlung

Saarbrücken Buchhandlung Hofstätter

Schwerin Littera et cetera

Simbach/Inn Anton Pfeiler jun.

Weilheim Buttner

Wiesbaden Wiederspahn

SCHWEIZ:

Baden Librium Bücher AG

Basel Labyrinth, Buchhandlung Stampa

Weinfeld Buchhandlung Klappentext

Wetzikon Buchhandlung und Antiquariat Erwin Kolb

Winterthur buch am platz

Zürich sec52, Buchhandlung Calligramme

SÜDTIROL:

Buch-Gemeinschaft Meran

Im Vertrieb von
C.H.BECK
www.chbeck.de