

Rachel Cusk

Coventry

Bibliothek Suhrkamp

SV

Band 1531 der Bibliothek Suhrkamp

Rachel Cusk
Coventry

Essays

Aus dem Englischen
von Eva Bonné

Suhrkamp Verlag

Die Originalausgabe, erschienen 2019 unter dem Titel *Coventry*
bei Faber & Faber, London, enthält weitere Texte, die auf Wunsch
der Autorin nicht übernommen worden sind.

Erste Auflage 2022
Deutsche Erstausgabe
© der deutschsprachigen Ausgabe Suhrkamp Verlag AG, Berlin, 2022
Copyright © 2019, Rachel Cusk
All rights reserved
Alle Rechte vorbehalten. Wir behalten uns auch eine Nutzung
des Werks für Text und Data Mining im Sinne von § 44b UrhG vor.
Erstveröffentlichung der deutschen Übersetzung im Wieser Verlag 1988.
Umschlaggestaltung: Willy Fleckhaus
Druck: Pustet, Regensburg

Printed in Germany
ISBN 978-3-518-22531-8
www.suhrkamp.de

Coventry

AUTOFAHREN ALS METAPHER

Wo ich lebe, hat man auf der Straße immer jemanden vor sich, der besonders langsam fährt. Wir sind hier in einer ländlichen Gegend am Meer. Hohe Hecken zu beiden Seiten der schmalen, hohlwegartigen Straßen schützen die Felder vor den Küstenwinden. Die Straßen haben die Eigenart, abzuschweifen und nur selten auf direktem Weg irgendwo hinzuführen. Sie durchziehen die flachen Felder wie Adern. Was vor einem liegt, ist schwer erkennbar, und weil es kaum Erhöhungen gibt, kann man sich leicht verirren. Dennoch ist hier keine übertriebene Vorsicht geboten, kein Grund zur Beunruhigung, ganz im Gegenteil. Trotzdem fahren die Leute nicht schneller als fünfundzwanzig, dreißig oder fünfzig Kilometer pro Stunde. Und egal, wie viele Autos man überholt – hinter der Kurve wartet schon das nächste.

Die meisten dieser Fahrer sind alt, ihre Autos oft gepflegte Neuwagen. Zu gewissen Jahreszeiten kommen viele Touristen hinzu, die versuchen, ihre Wohnwagen und Reisemobile über die engen, gewundenen Wege zu manövrieren. Es gibt hier auch Bauernhöfe, und manchmal blockieren Traktoren die Fahrbahn oder schleudern mit ihren großen, durchdrehenden Rädern Schlammklumpen in die Höhe, die auf die Windschutzscheibe klatschen oder mit dumpfem Schlag auf der Motorhau-

be landen. Über kurze Strecken verläuft die Straße gerade und man kann weit genug sehen, um zu überholen. Die Leute in den großen, leistungsstarken Autos tun dies mit kühner Gelassenheit, gleichgültig gegen das Risiko. Andere zögern und verpassen ihre Chance. Aber egal, wie oft man überholt – schon nach wenigen Minuten hängt man wieder hinter jemandem fest.

Die Gegend ist ländlich geprägt, eine Provinz, deshalb könnte man annehmen, die Leute hätten es selten eilig. Beziehungsweise könnte man sagen, dass die relative Abgeschlossenheit uns dazu verleitet, andere Menschen und den öffentlichen Raum weniger bewusst wahrzunehmen. Die Küstenstraße ist zugleich eine Durchgangsstraße; für gewöhnlich muss man sie nehmen, egal, wohin man will. Sie führt durch mehrere Dörfer, deren Architektur aus schmalen Brücken und engen Gassen zwar reizvoll anzusehen, aber dennoch eine Verkehrsstörung ist. Ständig ergeben sich Probleme, und obwohl man den malerischen Orten nicht die Schuld geben kann, verwandeln sie sich, sobald eine größere Anzahl von Fahrzeugen sie durchqueren will, in eine Art Hindernisparcours. Die Häuschen und Cottages sind alt und haben ihre Maße nie verändert, während die durchfahrenden Autos größer geworden sind; manchmal schieben sie sich nur mit einem knappen halben Meter Abstand an den Fenstern vorbei. Wenn der Verkehr zum Erliegen kommt, wirken einige der kleinen Cottages im Vergleich zu den Autos zwergenhaft. Die Leute in den Häusern und die in den

Autos können einander durch ihre jeweiligen Fenster betrachten.

Mehrmals am Tag staut sich der Verkehr auf der Dorfstraße in beide Richtungen, als wäre ein Unglück geschehen oder als gäbe es dort eine Sehenswürdigkeit. Dabei ist es nur das Schauspiel von Menschen, die an ungeeigneter Stelle ihren Willen durchsetzen wollen; die Fahrzeuge sind viel größer und sperriger als ihre Insassen. Oft stehen sich in der Mitte des Staus ein riesiges Wohnmobil und ein Lastwagen gegenüber und kommen auf der engen Fahrbahn nicht aneinander vorbei. Manchmal ist die Situation nur dadurch zu verändern, dass sich eine der Autoschlangen rückwärts aus dem Dorf herausschiebt und die andere passieren lässt. Falls aber niemand zugegen ist, der den Vorgang initiiert und überwacht, kann das Patt länger andauern. Doch für gewöhnlich übernimmt irgendwer die Führungsrolle. Wird das Verkehrschaos dann aufgelöst, zeigt sich oft, dass viele der Beteiligten nicht in der Lage sind, ihr Auto kontrolliert zu führen. Manche haben große Mühe, sich an die veränderten Umstände anzupassen, an die Notwendigkeit, als Gruppe zu handeln. Geht man zu Fuß an einem solchen Stau vorbei, wirkt die lange Reihe aus menschlichen, karosseriegerahmten, hinter Windschutzscheiben gefangenen Gesichtern so beeindruckend wie das Werk eines Porträtmalers.

Auf freier Strecke gelingt es den langsameren Fahrern oft nicht, ihre Absichten und Ziele klar zu kommunizieren. Auf geraden, leeren Abschnitten bremsen

sie ohne erkennbaren Grund, oder sie verlieren stetig an Tempo und kommen zu einem unerklärlichen Stillstand, vermutlich ganz ohne zu merken, dass hinter ihnen noch jemand ist. Wenn sie beim Abbiegen blinken, dann allenfalls zeitverzögert; immerzu muss man aus ihrem Fahrverhalten herauslesen, was sie tun oder zu tun beabsichtigen. Beispielsweise ist eine Person, die an jeder Kreuzung oder Seitenstraße langsamer fährt, wahrscheinlich auf der Suche nach einer bestimmten Abbiegung, weiß aber nicht genau, wo sich diese befindet. Andere bremsen vor einem Pub oder einem Geschäft abrupt ab, weil sie offensichtlich erwägen, dort hineinzugehen. Dann verkehrt sich die eigentliche Autonomie und Unabhängigkeit des Autos, seine hermetische Abgeschlossenheit, ins Gegenteil, und die gesamte Verantwortung des Fahrens, seine visuelle und geistige Last, wird auf die Außenstehenden übertragen. Weil die Gegend einsam ist und viele Urlauber anzieht, fühlen die Leute sich vielleicht berechtigt, ihre Last ausgerechnet hier abzuwerfen. An diesem abgelegenen Ort wird zwischen dem privaten und dem öffentlichen Leben weniger deutlich unterschieden; der Vertrag der Straße und ihr Status als ein Raum, in dem Übereinkünfte gelten, scheinen außer Kraft gesetzt. Wieder andere bringt die vermeintliche Gesetzlosigkeit dazu, ihre Absichten mit zu viel Nachdruck kundzutun. Sie fahren sozusagen übereifrig, als wollten sie uns eine Lektion erteilen. Wenn sie nach rechts abbiegen, tun sie es mit viel Trara, frühzeitigem Blinken und verlängertem

Bremsweg. Die Verkehrsregeln befolgen sie so demonstrativ gewissenhaft, dass ihr Verhalten ähnlich ablenkend wirkt wie das eines Schauspielers, der durch seine fortgesetzten Versuche, die Aufmerksamkeit auf sich und seine Rolle zu lenken, eine Massenszene zu sprengen droht. Für solche Leute ist die Straße anscheinend keine geteilte Wirklichkeit, sondern eine Art Fiktion, eine Gelegenheit, sich durch Verstellung sichtbar zu machen.

Oft wird vorgeschlagen, ältere Menschen sollten aufs Autofahren verzichten; in unserer Gegend werden solche Überlegungen durchaus angestellt. Vor einigen Jahren überfuhr eine vierundneunzigjährige Frau an einem Fußgängerüberweg ein zehnjähriges Mädchen. So etwas kommt bestimmt häufiger vor, aber dieser Fall ist mir im Gedächtnis geblieben. Einer der Gründe ist wohl im Narrativen zu suchen, in der Tatsache, dass das Leben der Frau durch ein einziges Ereignis an seinem Ende eine völlig veränderte Bedeutung annahm; so funktionieren Geschichten normalerweise nicht. Da sie bereits ein ungewöhnlich langes Leben hinter sich hatte, wunderte ich mich, ob die Frau sich wünschte, sie wäre gestorben, bevor sie das Mädchen totfuhr; wobei die Frage nach der Verantwortung in dieser Situation unklar erscheint. Man könnte das Auto als eine Waffe betrachten, die der Fahrerin rechtmäßig zur Verfügung gestellt wurde. In dem Fall hätte ein Mensch ihres Alters vielleicht entscheiden sollen, es nicht zu fahren. Oder man betrachtet jene Gesetze als mörderisch, die ihr die Ent-

scheidung überlassen haben. Das Auto selbst könnte als Mörder gelten, hängt doch sein zerstörerisches Potential nur bedingt von der Person am Steuer ab.

Ältere Leute, die weiterhin Auto fahren, begründen dies am häufigsten mit dem Wunsch, sich ihre Unabhängigkeit zu bewahren. Mit anderen Worten wären sie ohne Auto der Wirklichkeit ihres Lebens ausgeliefert und darin gefangen. Das trifft auch auf viele andere zu, deren Alltag, sei es durch äußere Umstände oder durch bewusste Entscheidungen, ohne Auto nicht zu bewältigen wäre. In unserer ländlichen Gegend fallen die meisten Menschen in diese Kategorie, denn nur wenige Geschäfte und Dienstleister sind fußläufig erreichbar. Wer hier kein Auto hat, wird zum Opfer der Umstände.

Vor einigen Jahren habe ich als Mutter von kleinen Kindern und an einem anderen Ort versucht, ohne Auto auszukommen, ein Vorsatz, der in einer ohnehin schon anstrengenden Lebensphase alles noch anstrengender machte. Ganz offensichtlich war ich nicht darauf aus, mir das Leben zu erleichtern; für mich war es eine Frage des Prinzips. Irgendwie ließen die Umstände das Auto unattraktiv erscheinen. Seine Benutzung hätte meinen Alltag sehr vereinfacht, aber wahrscheinlich sah ich darin eine Art Tod, als hätte ich auf dem Weg des geringsten Widerstands eine Gelegenheit verpasst, die Wahrheit über meine Lage zu erfahren. Manche Leute waren über die Entscheidung geradezu entsetzt und kommentierten die Folgen nicht selten mit Spott oder Ärger. Einige wenige der anderen Eltern hatten dieselbe Wahl getroffen,

in den meisten Fällen allerdings nicht aus wirtschaftlichen Gründen; es handelte sich wohl eher um eine moralische Reaktion auf die Elternschaft, um einen Versuch, sich für die durch sie selbst verursachte Existenz dieser neuen Individuen verantwortlich zu zeigen. Mittlerweile sehe ich viele Männer und Frauen auf Fahrrädern, die im strömenden Regen mit einem Kind und schweren Einkäufen auf dem Rücken in die Pedale treten, während sie von einem Strom aus Autos überholt werden, oder sie warten an einer Ampel neben einem großen, sauberen Wagen, in dem ein Elternteil und ein Kind entspannt sitzen. Der Unterschied ist frappierend, ohne unmittelbar verständlich zu sein. Fast könnte man sagen, beide stünden für einen gegenseitigen Vorwurf; beziehungsweise könnte man sie als Verkörperung einer fundamental unterschiedlichen Einstellung zu Kindern betrachten. Während das Verhalten des radfahrenden Elternteils mindestens die Bereitschaft signalisiert, für sein Kind große Mühen auf sich zu nehmen, ergibt sich aus der Außenbetrachtung womöglich der gegenteilige Eindruck. Der Elternteil im Auto könnte den auf dem Rad sogar unverantwortlich finden, weil er sein Kind nicht ausreichend vor den Gefahren ebenjenes Autos schützt.

Jetzt, da meine Kinder erwachsen sind, fahre ich wieder Auto, als zählte mein Beispiel nicht mehr. Aus anderen Lebensabschnitten erinnere ich mich an das Gefühl von Freiheit und Wohlbefinden, das sich einstellte, wann immer ich ein Ziel zu Fuß oder mit dem Fahr-

rad erreichen konnte. Aber in unserer Gegend wäre das einfach nicht praktikabel. Es wäre das Gegenteil von Freiheit, zumindest scheinbar. Früher legten die Menschen auch längere Strecken ganz selbstverständlich zu Fuß zurück, doch heute sind die Straßen voller Autos. Vermutlich könnte ich, wenn ich zu Fuß ginge, statt zu fahren, Kontakt zu meinem jüngeren Ich und zu einer längst vergessenen Wahrheit aufnehmen; aber diese Entscheidung würde fast bedeuten, die Tatsache der eigenen Existenz zu wichtig zu nehmen.

Das Dorf, in dem ich wohne, liegt an der Küstenstraße, und die Anwohner diskutieren oft darüber, wie man die Geschwindigkeit der durchkommenden Autos begrenzen könnte. Die Langsamkeit, die uns auf den Straßen außerhalb des Dorfes frustriert und behindert, fällt aus der Anwohnerperspektive nicht mehr ins Gewicht; aus diesem Blickwinkel erscheint es, als führen die anderen nicht zu langsam, sondern zu schnell. Vielleicht handelt es sich nur um ein gutes Beispiel für die Zersetzung der Wahrheit durch den Standpunkt. Dementsprechend hegt eine Person, die mit dem Fahrrad unterwegs ist, eine Abneigung gegen Autos; sobald sie in einem sitzt, ärgert sie sich prompt über die Radfahrer, und zu Fuß verabscheut sie beide, und all das im Laufe eines einzigen Tages. Wer sich für Fakten interessiert, kann einen Teil des Rätsels leicht lösen: Die Gemeindeverwaltung hat zahlreiche Geschwindigkeitskontrollen auf der Dorfstraße durchgeführt und festgestellt, dass

die Mehrheit der durchfahrenden Autos die zulässige Höchstgeschwindigkeit tatsächlich überschreitet.

Wir akzeptieren unsere Schuld, gedankenlos durch die Dörfer anderer Leute zu rasen, aber in unserem eigenen werden wir empfindlich. Unsere Überzeugung, langsames Fahren stelle überall außerhalb unseres Dorfes eine Verkehrsgefährdung dar, ist schon schwieriger zu verstehen. In der Ortschaft liegt die Höchstgeschwindigkeit bei dreißig Kilometern pro Stunde. Ein Auto, das fünfzig fährt, wäre zu schnell, doch auf der Landstraße gelten fünfzig als zu langsam. Ist die Erklärung also in einer mangelnden Flexibilität der Leute zu suchen, in ihrem festen Entschluss, ungeachtet der Umgebung ein bestimmtes Tempo beizubehalten?

Ich weiß nicht genau, ob auch Anwohner zu schnell durch das Dorf fahren. Mir ist jedoch aufgefallen, dass viele Leute erst in der Nähe ihres eigenen Zuhauses zum übereifrigen Fahrstil übergehen, vor allem, wenn dieses Zuhause direkt von Verkehrsproblemen betroffen ist; womöglich wurden sie in einem solchen Maß entmachteter, dass ihnen als letzte Zuflucht nur das eigene Beispiel bleibt. Andere entwickeln auf heimischem Terrain eine gewisse Anspruchshaltung und meinen, über dem Gesetz zu stehen. Eine der Personen, die regelmäßig dabei beobachtet wird, wie sie zu schnell durch das Dorf fährt, gehört dem Gemeinderat an und gilt als treibende Kraft für die Einführung strengerer Geschwindigkeitsbegrenzungen. Beim Thema Autofahren ist es anscheinend besonders schwierig, Objektivität zu erlangen; die

persönliche Wirklichkeit des Menschen am Steuer ist nicht zu erschüttern, nicht einmal durch seinen eigenen Verstand. Bei der Verkehrsnachschulung, die als Strafe für geringfügige Geschwindigkeitsübertretungen vorgesehen ist, wird den Teilnehmern ein kurzer Film gezeigt. Vorher werden sie gebeten, sich auf einen bestimmten Aspekt des Geschehens zu konzentrieren, und so bemerken sie nicht, dass ein Mann in einem Gorillakostüm durchs Bild läuft, mit den Armen rudert und sich auf die Brust schlägt. Es geht wohl darum, uns begreiflich zu machen, dass das, was wir beim Autofahren sehen, nicht die Wirklichkeit ist. Aber was ist es dann?

In unserer Gegend gibt es viele wild lebende Tiere, und ein typisches Merkmal der örtlichen Straßen ist die Menge und der Artenreichtum der zermalmt, auf dem Asphalt verteilten Kadaver. Die blutigen Haufen aus Fell und Federn vertrocknen, zerfallen und werden vom Verkehr zu bleichen, zweidimensionalen Flecken ausgewalzt, die kaum noch erahnen lassen, was sie einmal waren. Am häufigsten kommen offenbar die größeren Hühnervögel um, Fasane und Wachteln, die über die Straßen und immer wieder vor Autos flitzen. Die kleineren der einheimischen Vögel neigen dazu, bei herannahendem Lärm aufzuflattern, wohingegen die großen anscheinend in einem Zustand dauerhafter Verwirrung leben, leicht in Panik geraten und überhaupt keine Vorstellung davon haben, wie sie sich retten könnten. Wenn sie am Straßenrand stehen, bringt das Geräusch

eines herannahenden Autos sie dazu, direkt davorzulaufen. Dasselbe gilt für die kleinen, unbeholfenen Hirsche, Muntjaks, die ursprünglich aus China stammen, in den 1920er Jahren eingeführt wurden und sich seither stetig vermehren. Kaninchen und Eichhörnchen sind flink, aber ebenso allgegenwärtig wie einfallslos und werden deshalb häufig überfahren. Igel wiederum bewegen sich so langsam, dass die Frage, ob sie zerquetscht werden oder nicht, dem Schicksal überlassen bleibt. Gelegentlich huschen ein siegessicheres Hermelin oder ein Wiesel über die Straße; sie sehen aus wie ein lustiger, welliger Schnurrbart und sind zu gerissen, sich erwischen zu lassen. Einmal lag unweit des Dorfes ein Reh von beträchtlicher Größe am Straßenrand und weste viele Wochen vor sich hin, und jedes Mal, wenn man daran vorbeifuhr, hatte der Prozess ein neues Stadium erreicht; tagein, tagaus war die scheinbar schlafende Gestalt schon aus der Ferne zu erkennen.

Einen Vogel oder ein anderes Tier zu überfahren ist zweifellos belastend, und viele Menschen reißen das Lenkrad herum, um auszuweichen. Andere nicht, entweder weil das Manöver zu gefährlich wäre oder weil sie – aus Gleichgültigkeit oder Vernunft – nicht akzeptieren wollen, dass sie in dieser Situation die Verantwortlichen sind. Mit anderen Worten ist das Verhalten der Tiere im Straßenverkehr nicht gesetzlich geregelt und ihnen auszuweichen daher nicht die Aufgabe des Autofahrers. Das Auto selbst ist darauf hin konzipiert, seine Insassen zu schützen, nicht aber das, was seinen Weg

kreuzt. Der Airbag, der im Falle eines Zusammenstoßes die Fahrerin auffängt, hat keine äußere Entsprechung, die auffangen würde, womit das Auto zusammengestoßen ist; seine Masse und Härte, Schnelligkeit und Kraft machen es zu einem mehr oder weniger unbesiegbaren Gegner. Nichts Weiches und Lebendes hat dagegen eine Chance. Als das Auto erfunden wurde, war die Zahl der angefahrenen Menschen und Tiere vergleichsweise hoch. Das Auto war so weit entfernt davon, eine Wirklichkeit zu sein, die man vorhersehen oder der man aus dem Weg gehen konnte, dass den ersten Modellen ein Mensch vorauslief und eine rote Fahne schwenkte. Dementsprechend kämen, wenn plötzlich Steine vom Himmel fallen würden, viele Menschen zu Tode, bevor man schützende Vorrichtungen und Verhaltensweisen entwickelt hätte. Doch zumindest in unserer Gegend sind derlei Vorrichtungen nur rudimentär ausgeprägt, vor allem im Verhältnis zur fortgeschrittenen Geschwindigkeit, In-sassensicherheit und zum Komfort der Autos.

Oft wird beklagt, Kinder könnten heutzutage wegen des gefährlichen Straßenverkehrs nicht mehr draußen spielen und sich nicht mehr frei bewegen. Die meisten derjenigen, die solche Klagen äußern, fahren natürlich Auto, so wie es die unfreien Kinder später selbst einmal tun werden. Genau genommen wird also weniger der Untergang der alten, freieren Welt beklagt als vielmehr die Existenz von Annehmlichkeiten, denen der Einzelne nicht widerstehen kann und deren Abschaffung sich ohnehin niemand ernstlich wünscht. Trotzdem macht sich

ein Verlustgefühl breit, und vielleicht ist der zunehmende Luxus im Inneren des Autos der Trostpreis für den Verfall der Welt draußen.

In einer Zukunft der selbstfahrenden Autos wird das Gefühl des gespaltenen Daseins möglicherweise abnehmen. Das Auto wird dann keine Erweiterung des Selbst mehr sein, sondern nur noch seine Kapsel, und da alle anderen ebenso abgekapselt sind, erledigt sich das Problem der Individualität vielleicht von allein.

In den letzten Jahren musste ich aus familiären Gründen häufig in die Stadt fahren und wieder zurück. Wenn ich vom Land komme, erschrecke ich oft über den unaufhörlichen Strom dichten Verkehrs. Kaum zu glauben, dass so viele Menschen ihre privaten Ziele auf diese öffentliche Weise verfolgen. Aber sind Autos Menschen?

Das Schauspiel der Massenbewegung wirkt bisweilen unaufhaltsam, und doch ist es das Einfachste von der Welt, einen Verkehrsfluss zu behindern oder komplett zum Erliegen zu bringen. Auf meiner Strecke gibt es lange Autobahnabschnitte, auf denen der Verkehr sich verdichtet oder ausdehnt, wenn er auf ein Hindernis trifft und es absorbiert. Es braucht nicht viel, und aus der Verdichtung wird eine echte Blockade. Das Gefühl der Verstrickung stellt sich für gewöhnlich vor dem Wissen um seine Ursache ein; oft ist das erste Anzeichen ein gesteigertes Bewusstsein für die Individualität der anderen Verkehrsteilnehmer. Auf einmal wird die vorausfahrende Schar differenzierbar; Autos, die eben noch anonym und