

Vom Leitfossil zum Monument und Fetisch

Denk(mal)würdiges zu einer künftigen Erinnerung an die Automobilisierung

Klaus Schönberger

Die Geschichte des Automobils ist eng mit der fordistischen Regulierung des Kapitalismus im 20. Jahrhunderts verbunden. Was für die USA Henry Fords Model *T(in Lizzy)* war, wurde in Deutschland und in Österreich der *Volkswagen* (VW). Beide stehen für eine umfassende Automobilisierung, den fordistischen Klassenkompromiss, der die männliche Fraktion der Arbeiterklasse durch Massenkonsum mit der Fabrik und mit der doppelt entfremdeten Arbeit (in der Tätigkeit sowie durch die Wegnahme des Mehrprodukts) versöhnen oder zumindest befrieden sollte.

In welchem Ausmaß dies gelungen ist, sehen wir an den NICHT zur Austragung kommenden sozialen Konflikten, die trotz des gegenwärtigen neoliberalen Abbaus des sogenannten Wohlfahrtsstaates und der Aufkündigung des Klassenkompromisses zumindest im deutschsprachigen Raum nicht stattfinden. Wir beobachten vielmehr eine Verschiebung des sozialen Konflikts gegen die Mobilität von Menschen (Migration und Flucht) gewendet (Schönberger 2019a), deren Bewegungsrichtungen in letzter Konsequenz eine nur wenig vermittelte ökonomische wie ökologische Konsequenz einer »imperialen Lebensweise« (Brand & Wissen 2017) ist. Bezeichnenderweise gilt den Parteigänger*innen eines kulturalen Rassismus (Balibar 1992) die Freiheit der Mobilität der individuellen Marktteilnehmer*innen via Automobil, ein Überbleibsel aus dem Fordismus, als unverhandelbar. Weniger normativ gewendet: Konflikte um Autobahngebühren, Benzinpreise, Straßenbauprojekte, Tempolimits, die Zunahmen von Staus, aber auch die Verspätungen der Deutschen Bahn, Fluglotsenstreiks sowie Lokführer*innen-Tarifkonflikte können als Ausdruck der Kämpfe um die Implikationen und Rückwirkungen der postfordistischen Vergesellschaftung und der hieraus resultierenden Lebensweise gelesen werden.

Wieder normativ gewendet: Während die Schüler*innen im Zuge der Bewegung #FridaysForFuture (Schönberger 2019b) nicht nur in Österreich, Deutschland und in der Schweiz den Klimastreik ausgerufen haben und eine sechzehn

Jahre junge Frau (»Make the world greta again«) die Anbeter*innen der Verbrennung fossiler Brennstoffe das Fürchten lehrt, mobilisieren Vertreter einer weiteren Variante von toxischer Männlichkeit für ein unumschränktes Recht auf Klimawandel. Etwa, wenn bei Protesten gegen das Diesel-Fahrverbot in Stuttgart (unweit von Porsche und Daimler) das Automobil seine unumschränkte Verfügbarkeit und das damit verbundene männlich geprägte Begehren eines Anspruchs auf Verbrennung fossiler Rohstoffe quasi zum Grundrecht erhoben wird. Kein Zufall ist vielleicht auch, dass in der einstigen *Hauptstadt der Bewegung* (München: BMW) im Februar 2019 »für Mobilität und gegen Dieselfahrverbot« (Mobil in Deutschland 2019) demonstriert wird. Zwar hat auch in Frankreich der Protest der »Gilets Jaunes« gegen die Maßnahmen der Macron-Regierung zur Finanzierung und Durchsetzung der Energiewende und gegen die höhere Besteuerung fossiler Brennstoffe (insbesondere von Diesel) begonnen, sich dann aber doch in ihren Forderungen diversifiziert (zum Beispiel für mehr direkte Demokratie oder Maßnahmen gegen Steuerflucht). (Balmer 2019) Das ist in Deutschland und wohl auch in Österreich bislang kaum denkbar.

Automobilisierung / Leitfossil-Metapher

Das Automobil ist Sinnbild und Werkzeug einer Bewegungsfreiheit und einer Form von Mobilität, die weder smart noch intelligent ist. Außerdem ist das Automobil ein Enablingsinstrument für toxische Gemüter verschiedenster Art. Es dient als Raser-(Selbst-)Mordinstrument auf der Autobahn oder als Mordwaffe für Fundamentalisten, Faschisten und Bekloppte jeglicher Couleur. Ebenso zeitigt der massenhafte Gebrauch Auswirkungen auf das Klima. Mit dem Siegeszug des Automobils war das Versprechen von Freiheit, Abenteuer und Mobilität verbunden. (Haus der Geschichte 2017) »Kaum etwas verkörpert so sehr die persönliche Freiheit und Unabhängigkeit des Einzelnen wie ein Auto« (NN1 2016).

Außerdem wurde es zum Statussymbol und dient(e) der Herstellung von sozialer Distinktion. In Österreich ist nicht nur die Partei der Raser ziemlich blau (Tempo 140 für alle: NN 2018), sie vermag mit alternativen Fakten auch jede Menge blauen Dunst (nicht nur in Bezug auf die Gesundheitsgefährdung der Bevölkerung), sondern auch hinsichtlich der Verkehrspolitik zu verbreiten.

Das Automobil gilt als technisches »Leitfossil« und seine Fabrikation als »Leitbild« des fordistischen Produktionsprozesses, in das »wirtschaftliche, politische und Statusinteressen, professionelle und andere kollektive Traditionsbestände und nicht zuletzt gesellschaftliche Wert- und Zielvorstellungen sowie gebündelte individuelle Wunschvorstellungen« (Canzler 1997, 98) eingegangen sind. Wobei allerdings die Zusammensetzung von »Leit« und »Fossil« bereits in der Wortbildung die Geschichtlichkeit des Artefaktes signalisiert (Link/Reineke 1997, 437). Das wird insbesondere deutlich, wenn man die Aneignung des Begriffs in der kulturwissenschaftlichen Technikforschung Revue passieren lässt. Verwendung findet der Begriff auch für die Analyse der zentralen Bedeutung der Dampflokomotive und der Dampfmaschine im 19. Jahrhundert. Eduard Strübin

(1973) sprach ebenfalls vom Automobil als »Leitfossil unserer Zeit«. Das implizite Signifikat ist unübersehbar. Das disziplinäre Umfeld des Begriffs beinhaltet einen orientierenden (semantischen) Hinweis: Derselbe ist abgeleitet von der Begriffswahl der Paläontologen (Dinge des Alltags 2004).

Aber was besagt so eine Metapher? Für die Kulturanalyse des Fordismus ist das allenfalls ein Ausgangspunkt, aber keineswegs eine hinreichende Erklärung für die Bedeutung des Automobils in der Alltagskultur. In ihrem Überblick zu »Automobilisierung und Automobilkultur« kritisiert Andrea Wetterauer (2007, alle folgenden Zitate in diesem Absatz bei Wetterauer, 15-31:) die »Mythisierungen in Wissenschaft, Politik und Öffentlichkeit« und betont das komplizierte Akteursgefüge der Automobilentwicklung. Sie hinterfragt den vorherrschenden Technikdeterminismus und die Leitfossil-Rolle des Automobils in der historischen Automobilforschung. Ihr zufolge gibt es eine »unangemessene ›Mächtigkeit‹ des Objekts«. Demgegenüber sei die »kulturelle Attraktivität des Automobils« für die gesellschaftliche Modernisierung zu betonen:

»Das Automobil hat wie kaum eine andere technische Innovation die Wirtschaftsstruktur und Stadtstruktur, das Alltags-, Freizeit- und Arbeitsleben im 20. Jahrhundert revolutioniert – war es wirklich das Automobil? ... Ganz so, als hätte das Automobil die Straßen und Verkehrsregeln, die asphaltierten Städte, den Treibstoff, die Kraftfahrzeugsteuer, welche für den Straßenbau verwendet wird, die Parkhäuser und Tankstellen und die vielen automobilbegeisterten Menschen, gleich selbst mitgebracht, als es auf dem Erdboden erschien«. (Wetterauer 2007)

Wetterauer erinnert uns also an das komplexe Verhältnis von Ding beziehungsweise Artefakt und handelndem Subjekt, das in der volkscundlichen Kulturwissenschaft schon lange vor allen poststrukturalistischen Anrufungen (zum Beispiel in Theoriemoden wie Akteur-Netzwerk oder Infrastruktur) eine bekannte Problemstellung gewesen ist.

Neben der katastrophalen energetischen Bilanz und seinem Beitrag zum Klimawandel weist das Automobil zu allem Überfluss auch noch eine bezeichnende Gesundheitsbilanz auf, die im gesellschaftlichen Bewusst-Sein (>Alltagsverstand<) nicht zu Buche schlägt, weil Unfall-Tote und -Verletzte, aber auch die gesundheitlichen Schäden von Verkehrslärm quasi als Folge einer Naturgewalt angesehen werden. Darüber hinaus legen auch verstopfte Straßen nahe, dass es angesichts der Evidenz einer Illusion von Mobilität und Freiheit sehr wohl passieren kann, dass wir von dieser Version von (Auto-)Mobilität Abschied nehmen müssen.

Erinnerungskultur

Wie aber werden wir des Automobils und der Opfer der Automobilität gedenken, wenn »es«, denn von den Straßen (und dieselben mit ihnen) verschwunden sein wird? Ich möchte dies anhand zweier Beispiele einer automobilen Erinnerungs- und Gedenkkultur im österreichischen Bundesland Kärnten zu antizipieren

versuchen. Für eine systematisierende Betrachtung mag es noch zu früh sein, zumal es noch an empirischen Daten und konkreten Gedenk-Artefakten mangelt. Es soll nun provisorisch ein Monument-Modus (weil geplant und aus freien Stücken erstellt) und ein Ruinen- beziehungsweise Zeugnis-Modus unterschieden werden.

Der *Monument-Modus* soll am Beispiel des sogenannten GTI-Denkmal in Reifnitz am Wörthersee untersucht werden. Ein Anschauungsbeispiel des *Erinnerungs- beziehungsweise Zeugnis-Modus* liefert uns der Umgang mit dem »aus dem Verkehr gezogenen« Wrack eines VW Phaeton V6, welches während einer nächtlichen Ausfahrt vom darin verstorbenen früheren Kärntner Landeshauptmann Jörg Haider im Jahr 2008 hinterlassen wurde. Das Wrack bildet im öffentlichen Gedenken zwar de facto eine Leerstelle, jedoch bietet das inzwischen errichtete Haider-Marterl bei Lambichl zwischen Klagenfurt und dem Bärenal unmittelbar an der Unglücksstelle eine öffentliche Ersatz-Gedenkstätte.

Der Monument-Modus: Auf Granit beißen?

2019 fand bereits das 38. Wörthersee-Treffen der GTI-Freunde in der Gemeinde Maria Wörth statt. (Gemeinde Maria Wörth. 2019) Die Gemeinde ist inzwischen auch die ausrichtende Veranstalterin und beauftragt professionelle Akteure für die Durchführung dieses Events, das nach unterschiedlichen Angaben jährlich zwischen 130'000-200'000 Besucher*innen anziehen soll. Mittlerweile ist dieses



*Abb 1. Von der Volkswagen AG gestiftet und von Wolfsburger VW-Lehrlingen erstellt: GTI-Steinskulptur in Reifnitz am Wörthersee
Aufnahme: Von Johann Jaritz – Eigenes Werk, CC BY-SA 3.0¹*

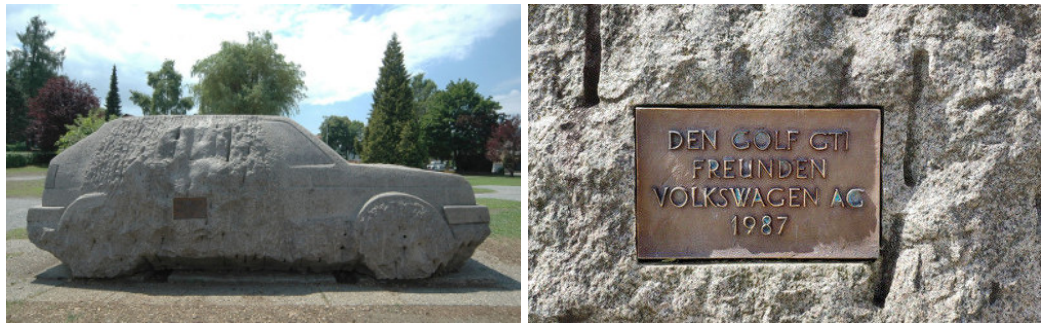


Abb. 2a: Der Granit-GTI am Ortseingang in Reifnitz am Wörthersee
Aufgenommen von Johann Jaritz – Eigenes Werk, CC BY-SA 4.0¹

Abb. 2b: Widmung der Volkswagen AG für den 1987 aufgestellten Granit-GTI.
Aufgenommen von Klaus Schönberger im Mai 2019

Treffen ein zentrales touristisches Ereignis. Auch die Volkswagen-AG ist inzwischen ein gewichtiger Sponsor. Allerdings gerät das jährlich stattfindende GTI-Treffen zunehmend in die Kritik. Es spaltet die ansässige Bevölkerung und es führt regelmäßig zu Debatten um die Qualität und die tatsächliche ökonomische Wertschöpfung eines solchen Tourismus. Das Treffen wird als »Ballermann am Wörthersee« (NN2 2016) bezeichnet. Die *Autorevue* berichtete 2013: »Mit Bier, Benzin und Brüsten: das diesjährige GTI-Treffen am Wörthersee ist im vollen Gange.« (Gasser 2012) Die Berichterstattung ist ausufernd, die Ereignisse sind es bisweilen auch und schlagen Wellen – weit über das südliche Seeufer des Wörthersees hinaus:

»Viel wurde schon im Vorfeld gelästert: ein Fest von Proleten für Proleten, eine sinnlose Safttour für Spätpubertierende, inklusive Anrainerbelästigung und Sachbeschädigung, und dass Kärnten eh der richtige Ort für derlei wäre. Fakt ist wohl: das jährliche GTI-Treffen ist Inbegriff von testosterongeladener Macho->Kultur< wie sie im Buche steht. Gogo-Girls und Gummi-Show, Jungs und Jägermeister.« (Stadtbekannt 2013)

Das Treffen im Frühjahr hat sich inzwischen auch zeitlich ausgedehnt. Sowohl in den Wochen davor wie danach tauchen die ersten GTI-Fahrer*innen auf und sorgen für Aufsehen, bisweilen auch für Un-Ruhe. Daher reagierte die Kommune mit verschiedenen Regulierungsmaßnahmen. Die Zahl der zugelassenen Autos ist beispielsweise nunmehr auf 5'000 beschränkt. Bauliche Hindernisse und Temposchwellen sollen das berüchtigte »Gib Gummi« einschränken. Doch die hartgesottensten GTI-Fans beteiligten sich am heimlichen Abbau der Geschwindigkeitshindernisse im Jahr 2016 (NN2 2016) und heizen die Konflikte weiter an.

Bereits zum fünfjährigen Jubiläum wurde dem Treffen und damit dem GTI ein Denkmal gesetzt, das überdauern könnte. Der »Granit-GTI« (mitunter auch als

1. <<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=927488>> und <<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=927493>> [Stand: 30.05. 2019]

GTI-Denkmal, *GTI-Steinskulptur* oder *VW-Golf-Denkmal* bezeichnet) wurde 1987 in Reifnitz aufgestellt. In diese Skulptur ist eine Messingplatte mit der Inschrift »Den Golf GTI-Freunden – Volkswagen AG 1987« eingelassen. In Wikipedia findet sich hierzu folgender Eintrag:

»1987 erhielt Reifnitz mit dem Granit-GTI ein Denkmal. Dazu wurde aus Südschweden ein Fels importiert, aus dem in Wolfsburg junge Steinmetz-Lehrlinge im Maßstab 1:1 einen Golf GTI meißelten. Im Anschluss wurde das 25 Tonnen schwere Objekt in einem Spezialtransport nach Reifnitz gebracht. Die offizielle Übergabe durch VW erfolgte durch den damaligen Vorstandsvorsitzenden Carl Hahn.« (Wikipedia 2012-2019)

Seitdem steht das *GTI-Denkmal* (von Klagenfurt aus kommend) recht prominent am Ortseingang auf einem Sockel. Drumherum ist ein freier Platz, so dass Farbe, Formschönheit und Schlichtheit sehr gut zur Geltung kommen. Die ästhetische Anmutung dieser Art der Erinnerung hat Zukunft, ist das verwendete Material doch auf Dauerhaftigkeit ausgerichtet. Aber die Zuschreibungen an Granit verweisen weniger auf den »Vorsprung durch Technik«, sondern eher auf die Bestimmung als Leitfossil und ein Überdauern, wenn es schon lange keine Automobile geben wird. Es lenkt unseren Blick darauf, dass die mit dem Automobil verbundenen Mobilitätskonzepte als antiquiert angesehen werden können. Der *Granit-GTI* wird einst wohl eine Erinnerung an eine toxische Männlichkeit sein, die, sollten wir je eine Chance auf einen Rückblick im Zuge des Klimawandels haben, jener vorherrschenden geistigen Immobilität ein bezeichnendes Gedenken setzen wird.

Ruinen- und Zeugnis-Modus / Vom Schrotthaufen zum Fetisch und Mythos

Der zweite hier interessierende Erinnerungsmodus ist der Ruinen- und Zeugnismodus, den ich an einem Schrotthaufen diskutieren möchte, den uns der einstige rechtspopulistische (manche sehen die Grenzen zum Rechtsextremismus als fließend an) Landeshauptmann Jörg Haider hinterlassen hat. In der Nacht vom 10. auf den 11. Oktober 2008 verunglückte Haider in der Ortseinfahrt von Lambichl nahe Klagenfurt tödlich:

»Rechts von der Fahrbahn abgekommen, hat der Landeshauptmann von Kärnten und Chef des rechtsliberalen Bündnis Zukunft Österreich (BZÖ), Jörg Haider, in der Nacht zum Sonnabend die Herrschaft über seinen VW Phaeton verloren. Nach mehreren Überschlägen blieb das Fahrzeug zerstört auf der Fahrbahn liegen. Die Rettungsmediziner konnten nur mehr den Tod des Politikers feststellen.« (Hofbauer 2008)

In der Wiener Tageszeitung *Der Standard* lesen wir: »Über die letzten Stunden Haiders, der sturzbetrunken nach dem Besuch eines Schwulenlokals in der Klagenfurter Innenstadt in den Tod raste, kursieren jede Menge Gerüchte.« (Steiner 2008) Im Falter erfahren wir außerdem, dass Haider »ein[en] drei Wochen

alte[n] Phaeton V6 mit Allrandantrieb« fuhr, »bekannt als Staatslimousine des glücklosen deutschen Kanzler Schröder« (Dusl 2008).

In Kärnten war fortan nichts mehr so wie zuvor. Die Anhänger*innen und Parteigänger*innen des Jörg Haider hatten entweder ihren »Lebensmenschen« (Stefan Petzner, Lebensmensch.com 2008-2019) verloren oder es war für sie in Kärnten »die Sonne vom Himmel gefallen« und »die Uhren sind stehen geblieben« (Dörfler 2008). Es war zwar in Kärnten nicht wirklich die Sonne vom Himmel gefallen, aber der VW-Phaeton des Jörgs Haiders war derart zugerichtet, als wenn direkt über der Fahrerseite ein Meteorit in das Auto eingeschlagen hätte.

Eine Merkwürdigkeit der Modellbezeichnung dieses Automobils besteht darin, wie angesichts der griechischen Mythologie (zum Beispiel bei Hesiod, siehe Wikisource 2007-2014, oder am ausführlichsten bei Ovid, s.u.) ein Autobauer überhaupt auf die Idee kommen konnte, eine Fahrzeugmodell nach dem unglückseligen Draufgänger Phaethon zu benennen. Kunstbeflissen waren sie jedenfalls nicht, die Symbolanalytiker*innen der Marken-Scouts im Dienste des VW-Konzerns, sonst hätten sie wissen können, dass der Phaethon-Mythos in fürstlichen Räumen und großbürgerlichen Festsälen ihren bildnerischen Niederschlag als Warnung vor Überheblichkeit oder Selbstüberschätzung gefunden hatte.

Grob umrissen besagt die Legende aus der griechischen Mythologie (in der Diktion von Ovid) Folgendes: Dem heranwachsenden Phaethon wurde von Epaphos, einem Sohn der Io und des Zeus, die göttliche Abstammung von Helios abgesprochen. Seine Mutter Klymene hingegen versicherte Phaethon, dass er der Sohn des Sonnengottes sei. Sie riet ihrem Sohn, den Vater im Sonnenpalast aufzusuchen. Er solle ein Zeugnis seiner Vaterschaft einfordern.

»Phaeton begab sich gleich zu ihm hin, und damit er dem Epaphos einen Beweis liefern könne, überredete Phaeton den Vater, auch einmal den Sonnenwagen lenken zu dürfen. Schon bei der Abfahrt missachtete Phaeton die Warnung des Morgenlichts Lucifer und trieb das Gespann zur Unzeit zu gleichviel waghalsiger wie ungeschickter Fahrt. Denn als der forsche Phaeton hinabblickte, wurde ihm schwindelig und der bedrohliche Anblick des Sternbildes Skorpion ließ ihm voller Furcht die Zügel aus der Hand schießen. Ihres schwachen Führers ledig trabten die Pferde mal hierhin, mal dorthin und verbrannten mit ihrer glühenden Fracht die Wolken und große Teile der Erde.«

Die angerichteten Zerstörungen zwangen Zeus, die Notbremse zu ziehen:

»Endlich griff, auf Barmen der Demeter, Gottvater Zeus ein und schleuderte mit seinem Donnerkeil den ohnmächtigen Phaeton aus dem Wagen. Brennend fiel der Gottessohn hinab und stürzte in den Fluß Eridanus. Die Najaden des Westens bestatteten den noch qualmenden Leichnam und an den Gestaden des Flusses beweinten ihn seine Schwestern, die Heliaden, und vergossen dabei Tränen, die zu Bernstein wurden.«

Folgen wir Ovid soll die Inschrift auf dem Grabstein gelautet haben:

»Hier ruht Phaethon, der Lenker des väterlichen Wagens; zwar konnte er ihn nicht halten, doch starb er als einer, der Großes gewagt.«
(Ovid, Metamorphosen 2,327 f.)

Die Frage wieso ›um Himmels Willen‹ sich die Volkswagen AG für diesen Namen für ihr ›Flaggschiff‹-Modell entschieden hat, bleibt unbeantwortet. Warum angesichts dieses Endes Phaethon zum Namenspatron in Wissenschaft und Technik avancierte, mögen ebenfalls die Götter wissen. In der deutschsprachigen Wikipedia erwähnt allerdings der entsprechende Eintrag die griechische Mythologie und die bei ihr verzeichneten Desaster mit keiner Silbe (Wikipedia 2016-2019). Womit wir wieder auf die Erde und den Boden der Tatsachen zurückkommen müssen.

Haider ist während seiner nächtlichen Fahrt mit 142 km/h und einem 241 PS starken VW Phaeton V6 im Ortsgebiet von Lambichl/Köttmannsdorf zwar nicht vom Himmel gefallen, sondern von der Straße abgekommen; und das so umfassend und vollständig, dass daran verklärende, aus der sogenannten Volkskultur entlehnte Erinnerungspraktiken anknüpfen konnten. Wenn wir uns mit der

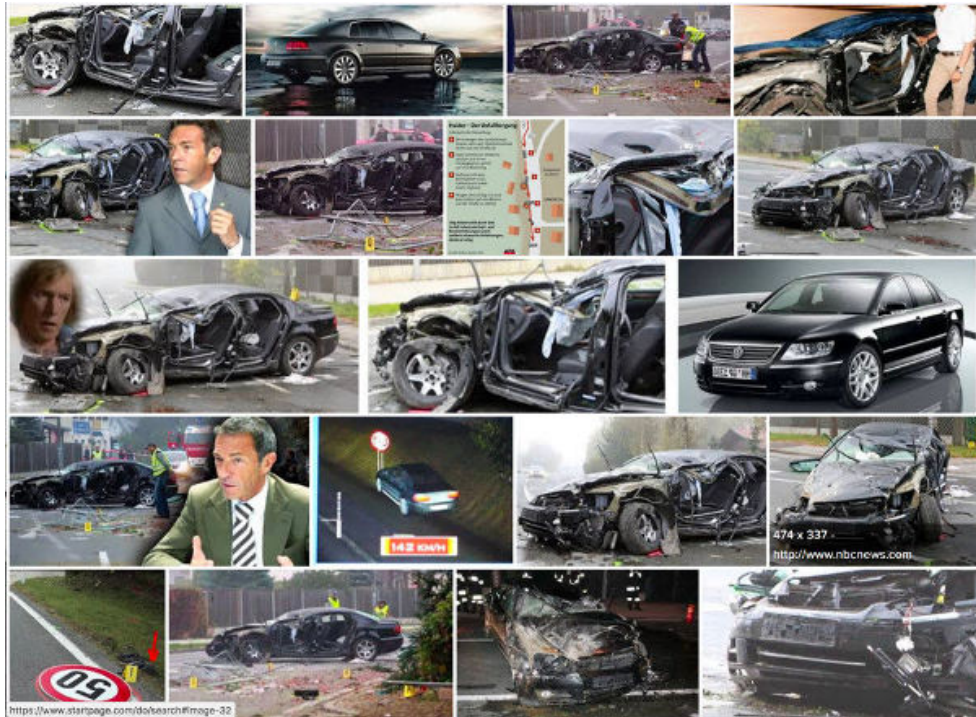


Abb. 3: Es gibt zahlreiche Aufnahme vom zerstörten VW-Phaeton des ehemaligen Landeshauptmanns Jörg Haider. Hier ein Screenshot von einer Bildersuche via <startpage.com>

Geschichte der automobilen Gebeine des Haider-Phaetons beschäftigen, stoßen wir auf widersprüchliche Erzählungen. Im Grunde geht es dabei vor allem um die Frage, wem das Wrack gehört und wo es momentan gelagert ist. Ein Nebenschauplatz ist allenfalls jene Erzählung, ob der Lagerort des Wracks ein Geheimnis oder nicht schon längst alles öffentlich bekannt sei, beziehungsweise wer als Erstes die Überreste aufgespürt und fotografiert habe.

Der geographische Ausgangspunkt, der hier aber nur am Rande interessiert, ist das Haider-Marterl. Eine ›Gedenkstätte‹ für den verstorbenen Landeshauptmann am Ortseingang von Lambichl am unmittelbaren Unfallort. Hier versammeln sich regelmäßig die in der Facebook-Gruppe *Fall Haider Freunde* (2014f.) kommunizierenden Haider-Jünger*innen. So weit so überschaubar. Es finden sich auch Fotografien der metallenen Überreste des Phaeton-Wracks, das in zahlreichen Erinnerungspraktiken dieses Freundeskreises eine zentrale Rolle spielt. Eine Servus-TV-Produktion aus dem Redbull Media House anlässlich des zehnten Todestages im Jahr 2018 imaginiert eine investigative Meisterleistung und versucht den Eindruck zu erwecken, Sensationelles und Neues über das angebliche Geheimnis des Verbleibs der Phaeton-Überreste herausgefunden zu haben:

»TV-Tipp: Donnerstag, 4. Oktober, 21:15 Uhr: Im Kontext – Die Reportage beleuchtet zehn Jahre nach Jörg Haiders Tod die mysteriösen Umstände und bekommt als erstes TV-Team das Unglücksauto vor die Kamera.« (Causa Haider: Viele Fragezeichen. Nicht mehr abrufbare Sendungsankündigung unter <https://www.servus.com>)

Während in dieser Ankündigung der Eindruck zu erwecken versucht wird, das vom Red Bull-Magnaten Dietrich Mateschitz betriebene *Servus TV* habe als erstes die Phaeton-Überreste zu Gesicht beziehungsweise vor die Kamera bekommen, kontert die Kronenzeitung mit einem bereits 2013 veröffentlichten Foto der Phaeton-Überreste:

»Die ›Krone‹ zeigte schon am 6. August 2013 erste Fotos von dem im Lavanttal zwischengelagerten VW Phaeton, mit dem LH Jörg Haider vor zehn Jahren tödlich verunglückte. Seit der exklusiven ›Inoffiziell‹-Geschichte weiß jeder, wo das Wrack gelagert ist.« (Kimeswenger 2018)

Immerhin herrscht Konsens über die Frage der Wegstrecke, die der Schrotthaufen bis heute zurückgelegt hat:

»Das BZÖ kaufte damals mit Parteigeldern das Wrack um 40.000 Euro und brachte es an ›einen geheimen Ort‹ im Lavanttal. Besitzer ist der ehemalige FPÖ-Landesrat und Rechtsanwalt Christian Ragger. ›Das Auto ist hier im Lavanttal und ich komme für die Kosten der Lagerung auf, bis die Partei entscheidet, was sie damit machen möchte.« Den genauen Lagerort will Ragger ebenso wenig verraten, wie sich an Spekulationen über den Unfall-Hergang beteiligen.« (Causa Haider: Viele Fragezeichen. Nicht mehr abrufbare Sendungsankündigung unter <https://www.servus.com>)



Abb. 4: »Haider-Freunde« schmücken das Haider-Marterl am Ortseingang von Lambichl. Aufgenommen von Klaus Schönberger, Oktober 2015

Insbesondere »Jörgs Jünger« (Randolf 2019) pflegen hingebungsvoll Legenden und luftige Verschwörungstheorien. Sie versuchen ihr idealisiertes Bild einer imaginierten Lichtgestalt vor der für sie bitteren Erkenntnis eines banalen und irdischen Vollrausches und den daraus resultierenden letalen Konsequenzen zu bewahren. »Er hat es halt immer eilig gehabt« soll laut der Tageszeitung *Der Standard* (Schmidt 2008) »ein Anwohner« seiner Stadtwohnung gesagt haben. Im Frühjahr 2019 mobilisierte das BZÖ, der Rest der Haiderschen Parteiabspaltung von der FPÖ, nochmals seine letzten Kräfte. Zuletzt hatte das BZÖ bei Wahlen nur noch 0.4% Stimmenanteil gewonnen – der »Rest« ihrer Entourage ist in die blau-braune Mutterpartei zurückgekehrt. Das BZÖ tourte unter dem Titel »Jörg Haider – Selbstmord, Mord, Unfall oder Attentat« durch Kärnten und veranstaltete – vorgeblich investigativ – eine vor allem aus alternativen Fakten bestehende Märchenstunde. (Randolf 2019)

In diesen Erinnerungspraktiken spielen die Überreste des Wagens eine zentrale Rolle und werden bis heute (inzwischen wieder von der FPÖ) vor allem deshalb verwahrt, weil man für den Fall der Fälle weitere Untersuchungen durchführen möchte. Bereits im Januar 2009 gibt es erste Berichte über den Ankauf der Phaeton-Überbleibsel durch das BZÖ:

»Rund 40'000 Euro verlangt die Auto-Leasingfirma als Eigentümerin des Wagens vom Land Kärnten. Die Partei werde die Rechnung übernehmen, so Parteiobmann Uwe Scheuch.
Landeshauptmann Gerhard Dörfler erklärte, das Fahrzeug in sicheren Händen



Abb. 5: Aufkleber am Haider-Marterl.
Aufgenommen von Klaus Schönberger, Oktober 2016

wissen zu wollen: ›Ich will das Wrack so lange haben, bis alle Untersuchungen abgeschlossen sind.‹ Auch nach dem Mord am amerikanischen Präsidenten John F. Kennedy habe es immer wieder Untersuchungen gegeben, aber bis heute wisse niemand, was genau passiert sei, meinte Dörfler. Das Wrack soll daher in Landesverwahrung bleiben.« (APA 2009) *Spiegel Online* erhebt die Dörflersche Aussage zur Titelzeile: »Ich will das Wrack haben«. Im Teaser wird die Frage nach der Bewertung beziehungsweise Bezeichnung des Wracks gestellt: »Drei Monate nach dem Unfalltod Jörg Haiders kauft das Bündnis Zukunft Österreich nun den automobilen Nachlass des Rechtspopulisten. Und steht plötzlich vor der Frage: Was wird aus der Limousine – Schrott, Kunstwerk, Mahnmal?« (Diehl 2009)

Wie lässt sich die derzeitige Form der Überreste dieser Limousine auf den Begriff bringen? Die Bezeichnung *Schrott* entspricht der äußeren Form am genauesten. Doch hinsichtlich der Verwendungsweise zum Zwecke der Mobilisierung eines neuen Mythos ist eine solche Charakterisierung kaum angemessen. Von diesem ›Schrotthaufen‹ geht offenbar ein Überschuss aus, der mehr wert ist, als es der aktuelle materielle Zustand des Phaetons vermuten lässt.

Bei *Kunstwerk* wäre nach dem Urheber und seiner Intention zu fragen. Es war zweifelsohne Jörg Haider himself, der das Kunststück am Ortseingang während der nächtlichen Fahrt mit dem Sonnenwagen von Lambichl vollbracht hat. Das Ergebnis ist kunsthistorisch gesprochen abstrakt und insofern durchaus modern. Ob es im Sinne von Haider paradoxerweise ›entartet‹ ist, sei einmal dahingestellt. Doch da Haider bekanntermaßen experimentell arbeitende Künstler*innen als

»Fäkalkünstler« bezeichnete, könnte das als billige Provokation verstanden werden.

Wenn die Überbleibsel als *Mahnmal* aufgefasst werden, sehen wir uns jedoch mit der Interpretationsvariabilität im Sinne von Umberto Eco's *Für eine semio-logische Guerilla* (1986) konfrontiert. Während die einen die Überreste als Mahnmal im Sinne der Verkehrserziehung denken, ermöglicht es anderen ihre Neu-erzählung des Phaeton-Mythos (Zeus schleuderte Phaeton aus dem Sonnenwagen) mittels der Anbetung eines Schrotthaufens. Unisono wird hierüber das Mahnmal zu einem Fetisch transformiert. Nachdem es mit der von H.C. Strache angeregten Umbenennung des Wörthersee-Stadions in Jörg-Haider-Stadion (FPÖ 2008) nichts geworden ist (was aber nach wie vor ein der historischen Wahrheit sehr nahe kommender Vorschlag wäre), könnte das Klagenfurter Wahrzeichen, der Lindwurm auf dem Neuen Platz, durch die Überreste des Phaetons ersetzt werden. Ein möglicher Name könnte »das Haider-Wrack« lauten. Oder »das Wrack Haider«. Beim Begriff »Wrack« lässt sich nämlich die Funktion des Schrotthaufens für die *Haider Freunde* terminologisch einholen. Es schwingt in dieser Bezeichnung immerhin die Möglichkeit nicht nur einer Wiederbelebung oder Wiederverwendung der materiellen Überbleibsel mit. Jörg Haider selbst könnte quasi als Widergänger eine weitere Pirouette am Firmament drehen. Eine Ahnung hiervon hatte auch der österreichische Schriftsteller Josef Winkler, als er mehrfach forderte, dass die Urne von Jörg Haider ins Gefängnis gesperrt werden müsste. Das erste Mal 2009, nachdem die Causa Hypo öffentlich wurde: »Haider hat sich nun mit seiner



Abb. 6: Die politischen Überlebensversuche des BZÖ in Kärnten

Abb. 7: Schon unmittelbar nach dem Unfalltod des Jörg Haiders tauchen populär-kulturelle Adaptionen des Phaeton-Wracks im Internet auf: "Hit the road Jörg ... don't you come back no more!"

Quelle: Caveman auf <<https://www.lachschon.de/item/46671-HittheroadJoerg>>

Asche aus dem Staub gemacht [...]. Es ist schade, dass er tot ist, ich würde ihn gerne auf die aktuellen Zustände ansprechen. Man müsste seine Urne ins Gefängnis sperren.« (Winkler 2009). Das zweite Mal bei seiner Rede zur 500-Jahr-Feier der Stadt Klagenfurt: »Wenn sie mich noch mehr reizen wollen mit ihrer Unterstellung, dass ich, der seit einem halben Jahrhundert in diesem Land lebt, ein Kärnten-Hasser sei, dann sage ich, dass ich eigentlich dafür bin, die Urne des verstorbenen Landeshauptmannes in eine bewachte Gefängniszelle zu verlegen, denn es könnte ja sein, dass er wie ein Phönix aus seiner Asche steigt und wieder sein Unwesen treibt und als blaues Wunder verkauft, denn schon zu Lebzeiten hat er öfter gesagt: ›Ich bin weg! Ich bin wieder da!‹« (Winkler 2018) Josef Winkler hat es nicht mit der Volkskunde, was in Kärnten gut nachvollziehbar ist. Aber es wäre daran zu erinnern, dass er hier (vermutlich unbewusst) eher auf den slawischen Volksglauben rekurriert, denn auf die Phönix-Sage. Diese ›Volkskultur‹ hatte in ihrer Angst vor Widergängern vielfältige Praktiken im Umgang mit den Toten entwickelt. Dazu gehörte das Fesseln der Leichname, die Durchtrennung ihrer Sehnen oder die Zertrümmerung von Gliedmaßen, wie Grabfunde belegen. (Lange 1953)

Auf die Widergängerhoffnungen der *Haider Freunde* verweisen auch diejenigen Erinnerungspraktiken, die regelmäßig an Haiders Todestag in und um Lambichl beobachtbar sind. Die dort ausgesetzten Grablichter verwandeln sich jedes Jahr um den 10. und 11. Oktober in Nebelkerzen. Mittels anhaltender Spekulationen über den vermeintlich ›von oben‹ verschwiegenen ›wirklichen‹ Unfallhergang wird der Phaeton-Mythos neu imaginiert. Anstatt Zeus sind es nun allerlei dunkle Mächte oder gar Geheimdienste, die den Sonnenwagen des VW-Konzerns vom rechten Weg abgebracht haben sollen. Gegen den Mythos helfen keine Argumente und das Projekt Aufklärung stößt hier an seine Grenze.

Fazit

Wir haben zwei verschiedene Versionen möglichen Erinnerns und Gedenkens der Automobilität in Kärnten vorgestellt. Wie immer in der Empirischen Kulturwissenschaft müssen wir uns mit Relationen und Kontexten auseinandersetzen. Es werden sich unterschiedliche Erinnerungspraktiken durchsetzen, in Abhängigkeit von Lebensführungskonzepten oder Habitus. Es wird auch heißen, dass es sie nicht gegeben hat, DIE Automobilität. Aber künftige Historische Anthropologen werden schon sehr verwundert zurückschauen, ob all der Merk- und Denkwürdigkeiten der Kulte und Rituale rund um das Automobil. Welche Fossile in welchem Zustand überliefert werden oder bleiben, und an welche Nutzungspraktiken sie erinnern, lässt sich aus heutiger Sicht nur schwer abschätzen. Es bleibt zu hoffen, dass nicht allzu viel übrigbleiben wird, weil die Handlungslogiken schließlich schon heute mehr als nur merkwürdig, geschweige denn denkwürdig erscheinen.

Literatur

- APA. 2009. 'Kärntner BZÖ wird Haider-Unfallwrack kaufen', *Die Presse* 19.01. 2009, <<https://diepresse.com/home/politik/innenpolitik/445016/Kaerntner-BZOe-wird-HaiderUnfallwrack-kaufen>> [Stand: 30.05. 2019]
- Balibar, Étienne. 1992. 'Gibt es einen Neo-Rassismus?' in *Rasse – Klasse – Nation. Ambivalente Identitäten*, von Étienne Balibar und Immanuel Wallerstein (Hamburg/Berlin: Argument), S. 23-38.
- Balmer, Rudolf. 2019. 'Macron-Regierung sinnt auf Revanche', *taz* 19.3. 2019, <<http://www.taz.de/Kommentar-Gelbwesten-in-Frankreich/!5581174>> [Stand: 30.05. 2019]
- Brand, Ulrich und Markus Wissen. 2017. *Imperiale Lebensweise. Zur Ausbeutung von Mensch und Natur in Zeiten des globalen Kapitalismus* (München: oekom verlag).
- Canzler, Weert. 1997. 'Der Erfolg des Automobils und das Zauberlehrlings-Syndrom', in *Technikgenese. Befunde aus einem Forschungsprogramm* herausgegeben von Meinolf Dierkes (Berlin: edition sigma), S. 99-129.
- Diehl, Jörg. 2009. 'Todesfall Jörg Haider: »Ich will das Wrack haben«', *Spiegel Online* 20.1. 2009, <<https://www.spiegel.de/panorama/justiz/todesfall-joerg-haider-ich-will-das-wrack-haben-a-602392.html>> [Stand: 30.05. 2019]
- Dinge des Alltags. o.J. [2004]. *Objekte zur Kultur und Lebensweise in Österreich seit 1945*. Kataloge der Oberösterreichischen Landesmuseen, NS 17 (Weitra: Verein Alltagskultur seit 1945)
- Dörfler, Gerhard. 2008. 'Trauerrede Gerhard Dörfler vom 18.10. 2008', *Wien-konkret*, <<http://www.wien-konkret.at/politik/nachruf/joerg-haider/doerfler>> [Stand: 30.05. 2019]
- Dusl, Andrea Maria. 2008. 'Fragen Sie Frau Andrea', *Falter* 42/2008.
- Eco, Umberto. 1986 (1967). 'Für eine semiologische Guerilla', in *Über Gott und die Welt*, von Umberto Eco (München u.a.: dtv).
- Fall Haider Freunde. 2014f. *Fall Haider Freunde on Facebook*, <https://www.facebook.com/Fall-Haider-Freunde-1482948775311268/> [Stand: 30.05. 2019]
- FPÖ. 2008. 'HC Strache und FPÖ-Delegation erweisen Dr. Jörg Haider die letzte Ehre', *Freiheitlicher Parlamentsklub* via APA OTS, 17.10. 2008, <https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20081017_OTS0214/hc-strache-und-fpoe-delegation-erweisen-dr-joerg-haider-die-letzte-ehre> [Stand: 30.05. 2019]
- Gasser, Johannes. 2013. 'GTI-Treffen 2013: Gib Gummi! Mit Bier, Benzin und Brüsten: das diesjährige GTI-Treffen am Wörthersee ist im vollen Gange', *Auto Revue* 9.5. 2013, <<https://autorevue.at/autowelt/gti-treffen-2013-gib-gummi>> [Stand: 30.05. 2019]
- Gemeinde Maria Wörth. 2019. *Countdown zum Wörtherseetreffen 2019*, <<https://woertherseetreffen.at>> [Stand: 30.05. 2019]

- Haus der Geschichte Bonn. 2017. *Geliebt. Gebraucht. Gehasst. Die Deutschen und ihre Autos*, Ausstellung vom 10.3.2017–21.1.2018 im Haus der Geschichte Bonn, <<https://www.hdg.de/haus-der-geschichte/ausstellungen/geliebt-gebraucht-gehasst-die-deutschen-und-ihre-autos/>> [Stand: 30.05. 2019]
- Hofbauer, Hannes. 2008. 'Rechts von der Fahrbahn abgekommen. Der Unfalltod Jörg Haiders verändert Österreichs politische Landschaft', *Neues Deutschland* 13.10. 2008, <<https://www.neues-deutschland.de/artikel/137052.rechts-von-der-fahrbahn-abgekommen.html>> [Stand: 30.05. 2019]
- Kimeswenger, Fritz. 2018. 'Haiders »Phaeton«-Geheimnis, das keines war', *Kronen Zeitung* 2.10. 2018, <<https://www.krone.at/1781214>> [Stand: 30.05. 2019]
- Lange, Erwin Rudolf. 1953. *Sterben und Begräbnis im deutschen und slawischen Volksglauben zwischen Weichsel und Memel. Eine religiös volkskundliche Untersuchung* (Jena: Dissertation Universität Jena, Theologische Fakultät).
- Lebensmensch.com. 2008-2019. 'Lebensmensch – Wort des Jahres 2008 – T-Shirts und Accessoires Shop zum Thema Lebensmensch', *Onlineshop der Firma spread shirt*, <<http://lebensmensch.com/>> [Stand: 30.05. 2019]
- Link, Jürgen / Siegfried Reinecke. 1987. '»Autofahren ist wie das Leben.« Metamorphosen des Autosymbols in der deutschen Literatur', in *Technik in der Literatur*, herausgegeben von Harro Segeberg (Frankfurtam Main: Suhrkamp), S. 436-482.
- Mobil in Deutschland e.V. 2019. 'Erste Demo gegen Fahrverbote in München', Website *Mobil in Deutschland e.V.*, 28.1. 2019, <<https://www.mobil.org/erste-demo-gegen-fahrverbote-in-muenchen>> [Stand: 30.05. 2019]
- NN. 2018. 'Tempo 140 kommt. Verkehrsminister Hofer gibt eine Teststrecke in Oberösterreich frei', *Wiener Zeitung* 24.7. 2018, <<https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/politik/oesterreich/978662-Tempo-140-kommt.html>> [Stand: 30.05. 2019]
- NN1. 2016. 'Autotypen', *Motorblatt* 8.25. 2016, <<https://www.motorblatt.de/autotypen.php>> [Stand: 30.05. 2019]
- NN2. 2016. 'Der schwere Abschied vom Ballermann', *ORF Kärnten* 7.5. 2016, <<https://kaernten.orf.at/news/stories/2772909>> [Stand: 30.05. 2019]
- Ovid. 2015. *Metamorphosen*. Epos in 15 Büchern (Stuttgart: Reclam).
- Randolf, Verena. 2019. 'Zu Besuch bei Jörgs Jüngern', *Falter* 14, 3.4. 2019, S. 22.
- Schmidt, Colette M. 2008. 'Haider war zum Unfallzeitpunkt mit 142 km/h unterwegs', *Der Standard* 12.10. 2008, <<https://derstandard.at/1220460584014/Haider-war-zum-Unfallzeitpunkt-mit-142-kmh-unterwegs>> [Stand: 30.05. 2019]
- Schönberger, Klaus. 2019a. 'Rassismus gegen Migranten: Man will sich erhaben fühlen', *Kulturanalyse des Alltags, Der Standard* (Blog vom 21.3. 2019), <https://derstandard.at/2000099803471/Rassismus-gegen-Migranten-Man-will-sich-erhaben-fuehlen?_blogGroup=1> [Stand: 1.6. 2019]

- Schönberger, Klaus. 2019b. '#FridaysForFuture: Sie sind von heute, Ihr seid von gestern!' *Kulturanalyse des Alltags*, *Der Standard* (Blog vom 1.4. 2019), <https://derstandard.at/2000099803471/Rassismus-gegen-Migranten-Man-will-sich-erhaben-fuehlen?_blogGroup=1> [Stand: 30.05. 2019]
- Stadtbekannt. 2013. 'Gib Gummi!', *Stadtbekannt Lifestyle* 30.4. 2013, <<https://www.stadtbekannt.at/shops/gib-gummi>> [Stand: 30.05. 2019]
- Steiner, Elisabeth. 2008. 'Petzner und sein »Lebensmensch«', *Der Standard* 19.10. 2008, <<https://derstandard.at/1224255913187/Petzner-und-sein-Lebensmensch>> [Stand: 30.05. 2019]
- Strübin, Eduard. 1973. 'Volkskundliches zum Automobil', *Schweizer Volkskunde* 63(1) 1973, S. 1-13.
- Wetterauer, Andrea. 2007. *Lust an der Distanz. Die Kunst der Autoreise in der »Frankfurter Zeitung«* (Tübingen: Tübinger Vereinigung für Volkskunde).
- Wikipedia. 2012-2019. Artikel 'GTI-Treffen', *Wikipedia*, <<https://de.wikipedia.org/wiki/GTI-Treffen>> [Stand: 30.05. 2019]
- Wikipedia. 2016-2019. Artikel 'Phaethon (Mythologie)', *Wikipedia*, <[https://de.wikipedia.org/wiki/Phaethon_\(Mythologie\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Phaethon_(Mythologie))> [Stand: 30.05. 2019]
- Wikisource. 2007-2014. Artikel 'Die Phaethonsage bei Hesiod', *Wikisource*, <https://de.wikisource.org/wiki/Die_Phaethonsage_bei_Hesiod> [Stand: 30.05. 2019]
- Winkler, Josef. 2009. 'Am Apparat. Telefonkolumne. Josef Winkler im Interview mit Wolfgang Zwander', *Falter* 48/2009, 25.11.2009, <https://www.falter.at/archiv/FALTER_200911251614120058/am-apparat> [Stand: 30.05. 2019]
- Winkler, Josef. 2018. *Der Tag wird kommen! / Prihaja dan! Festrede zur 500-Jahr-Feier von Klagenfurt / Celovec. Svečani nagovor ob petstoletnici Celovca/Klagenfurta*. (Klagenfurt/Celovec: Wieser Verlag).

Klaus Schönberger, 'Vom Leitfossil zum Monument und Fetisch. Denk(mal)würdiges zu einer künftigen Erinnerung an die Automobilisierung', in *Wohin geht die Reise?*, herausgegeben von Sabine Eggmann, Susanna Kolbe und Justin Winkler (Basel: Akroama, 2019), pp. 331-346. <<https://www.geruchderzeit.org/schoenberger>>
 ISBN 978-3-9525134-0-8