

## **Tod auf den Straßen**

### **Die Geschichte des Verkehrsunfalls als eine Geschichte sozialer Konflikte oder: Warum eine Geschichte des Verkehrsunfalls geschrieben werden muss**

Jährlich sterben immer noch tausende Menschen als Folge eines Verkehrsunfalls in Deutschland, Hunderttausende werden schwer verletzt und bleiben häufig für den Rest ihres Lebens traumatisiert. Allein 2013 sind 300.000 Menschen in Deutschland bei Verkehrsunfällen verletzt worden, mehr als 3000 kamen zu Tode. In den späten 1960er Jahren kamen jedes Jahr 15.000 bis 20.000 Menschen im Straßenverkehr um – die Größenordnung einer Kleinstadt. Seit 1950 sind in Deutschland mehr als 768.000 Menschen auf deutschen Straßen gestorben und sage und schreibe mehr als 30 Millionen Menschen verletzt worden. Doch trotz dieser dramatischen Zahlen ist die Geschichte des Verkehrsunfalls und der Opfer von Verkehrsunfällen in Deutschland bisher nicht erzählt worden, vielmehr wird das Phänomen des Verkehrsunfalls erstaunlicherweise oft als allgemein-menschliches Alltags- und Lebensrisiko empfunden, das als normaler Bestandteil des Lebens hinzunehmen sei.

Schon diese Diskrepanz zwischen öffentlicher Wahrnehmung und extrem hohen Opferzahlen ist Anlass genug für eine geschichtswissenschaftliche Untersuchung. Eine Geschichte des Verkehrsunfalls ist aber nicht nur nötig, um die hunderttausenden vergessenen Opfer der Straße in Erinnerung zu rufen, sondern auch weil sie Aufschluss bietet über viele wichtige Elemente moderner Gesellschaften: über die Entstehung und Bedeutung technischer Innovationen, über die Rolle des Staates im 20. Jahrhundert, über eine veränderte Sichtweise auf den menschlichen Körper und nicht zuletzt über sich wandelnde Vorstellungen von Schuld und Verantwortung, um nur einige Beispiele zu nennen.

Das Forschungsprojekt „Tod auf den Straßen“ geht auf diese Aspekte ein und deutet Verkehrsunfälle als zentrales Element veralltäglichter sozialer Konflikte. Dazu setzt mein Untersuchungszeitraum Mitte des 19. Jahrhunderts im Zeitalter der Postkutschenunfälle ein und endet in den späten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts in der Hochphase des Automobilitäts. Dabei werde ich Ansätze der Sozialgeschichte mit Überlegungen der historischen Anthropologie verknüpfen.

Diese Deutungsperspektive ergibt sich zum einen aus der Tatsache, dass soziale Schichten unterschiedlich stark von Verkehrsunfällen betroffen waren (und sind) und der Verkehr selbst eigene soziale Gruppen und Gliederungen schuf, oft (jedoch nicht immer) deckungsgleich mit klassischen Einkommensschichten und marktbedingten Klassen. Zum zweiten stellen Verkehrsunfälle Ereignisse dar, die ihrem Charakter nach soziale Konflikte sind. In der Regel sind mehrere Menschen in einem Unfall auf unterschiedlichen Seiten beteiligt, so dass die dabei resultierenden menschlichen und wirtschaftlichen Schäden reguliert werden. Jedoch auch in einem abstrakteren Sinn handelt es sich bei diesen Geschehnissen – wie bei vielen Alltagsrisiken – schon deshalb um soziale Konflikte, weil Unfälle stets Regelungsbedarf nach sich ziehen, der unterschiedlich gelöst werden kann. Dies zeigt sich etwa bei der Frage, ob und wie

Unfallrisiken finanziell, technisch und medizinisch abgesichert sind und kompensiert werden.

Solche Ansätze zur Regelung sozialer Konflikte sind Gegenstand eines Netzes von Erwartungshaltungen und Selbstverständlichkeiten, die menschliches Verhalten beeinflussen und die Deutung von Unfällen erleichtern. Doch zugleich unterliegen solche Interpretationsmuster einem starken Wandel: Inwiefern Verkehrsunfälle als selbstverständlich, welche Lösungsansätze und Regelungen als erwartbar angesehen wurden, änderte sich seit dem 19. Jahrhundert immer wieder signifikant. Dieser Wandel stand in einem starken wechselseitigen Verhältnis zu Rechts- und Gerechtigkeitsvorstellungen, denn sie lenkten und stabilisierten zum einen Erwartungshaltungen, zum anderen mussten sie auf Selbstverständlichkeiten reagieren, die fortwährend in Frage gestellt wurden und sich entsprechend wandelten. Dieses Wechselverhältnis schlug sich nieder in immer neuen Überlegungen über Schuld, Verantwortung und Haftbarkeit. Das Forschungsprojekt wird mit Blick auf die Geschichte von Verkehrsunfällen diesen Wandel untersuchen und damit auch einen Beitrag zum Verständnis sich wandelnder Gerechtigkeitsvorstellungen in modernen Gesellschaften leisten.

Der Fragestellung entsprechend arbeitet das Forschungsprojekt mit einem gemischten Quellenkorpus aus klassischen Verwaltungsakten von Ministerien und Behörden, Parlamentsprotokollen, Zeitungsberichterstattung, Veröffentlichungen von Verkehrsvereinen, Unterlagen von Berufsgenossenschaften sowie medizinischer und juristischer Fachliteratur, in der über den Umgang mit Verkehrsunfällen und ihre Wahrnehmung debattiert wurde.