

Rachel Cusk

Coventry



Bibliothek Suhrkamp

Rachel Cusk

Coventry

Bibliothek Suhrkamp

Rachel Cusk

Coventry

Essays

Aus dem Englischen von Eva Bonné

Suhrkamp Verlag

Zur optimalen Darstellung dieses eBook wird empfohlen, in den Einstellungen *Verlagsschrift* auszuwählen.

Die Wiedergabe von Gestaltungselementen, Farbigkeit sowie von Trennungen und Seitenumbrüchen ist abhängig vom jeweiligen Lesegerät und kann vom Verlag nicht beeinflusst werden.

Um Fehlermeldungen auf den Lesegeräten zu vermeiden werden inaktive Hyperlinks deaktiviert.

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

eBook Suhrkamp Verlag Berlin 2022

Der vorliegende Text folgt der deutschen Erstausgabe der Bibliothek Suhrkamp 1531.

Deutsche Erstausgabe

© der deutschsprachigen Ausgabe Suhrkamp Verlag AG, Berlin, 2022

Copyright © 2019, Rachel Cusk

All rights reserved

Der Inhalt dieses eBooks ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte vorbehalten. Wir behalten uns auch eine Nutzung des Werks für Text und Data Mining im Sinne von § 44b UrhG vor.

Für Inhalte von Webseiten Dritter, auf die in diesem Werk verwiesen wird, ist stets der jeweilige Anbieter oder Betreiber verantwortlich, wir übernehmen dafür keine Gewähr. Rechtswidrige Inhalte waren zum Zeitpunkt der Verlinkung nicht erkennbar. Eine Haftung des Verlags ist daher ausgeschlossen.

Umschlaggestaltung: Willy Fleckhaus

eISBN 978-3-518-77207-2

[www.suhrkamp.de](http://www.suhrkamp.de)

# Inhalt

Cover

Titel

Impressum

Inhalt

Autofahren als Metapher

Coventry

Über Unhöflichkeit

Einrichten

Löwen an der Leine

Danach

Informationen zum Buch

# 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 Motorhaube 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 Entscheidung 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 Fahrrad 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 entmacht, dass ihnen als letzte