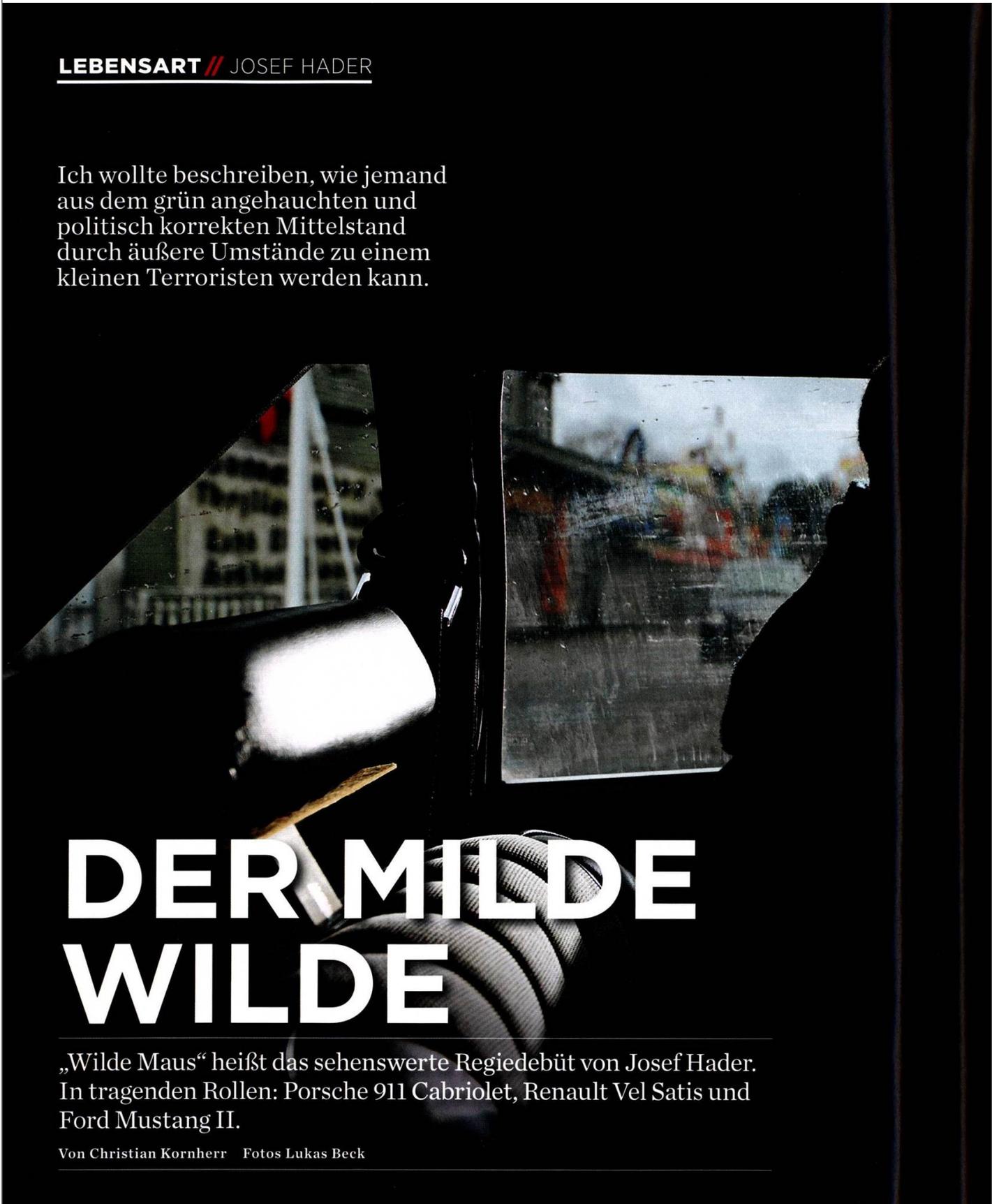


Thema: Prater Wien

Autor: Christian Kornherr

LEBENSART // JOSEF HADER

Ich wollte beschreiben, wie jemand aus dem grün angehauchten und politisch korrekten Mittelstand durch äußere Umstände zu einem kleinen Terroristen werden kann.



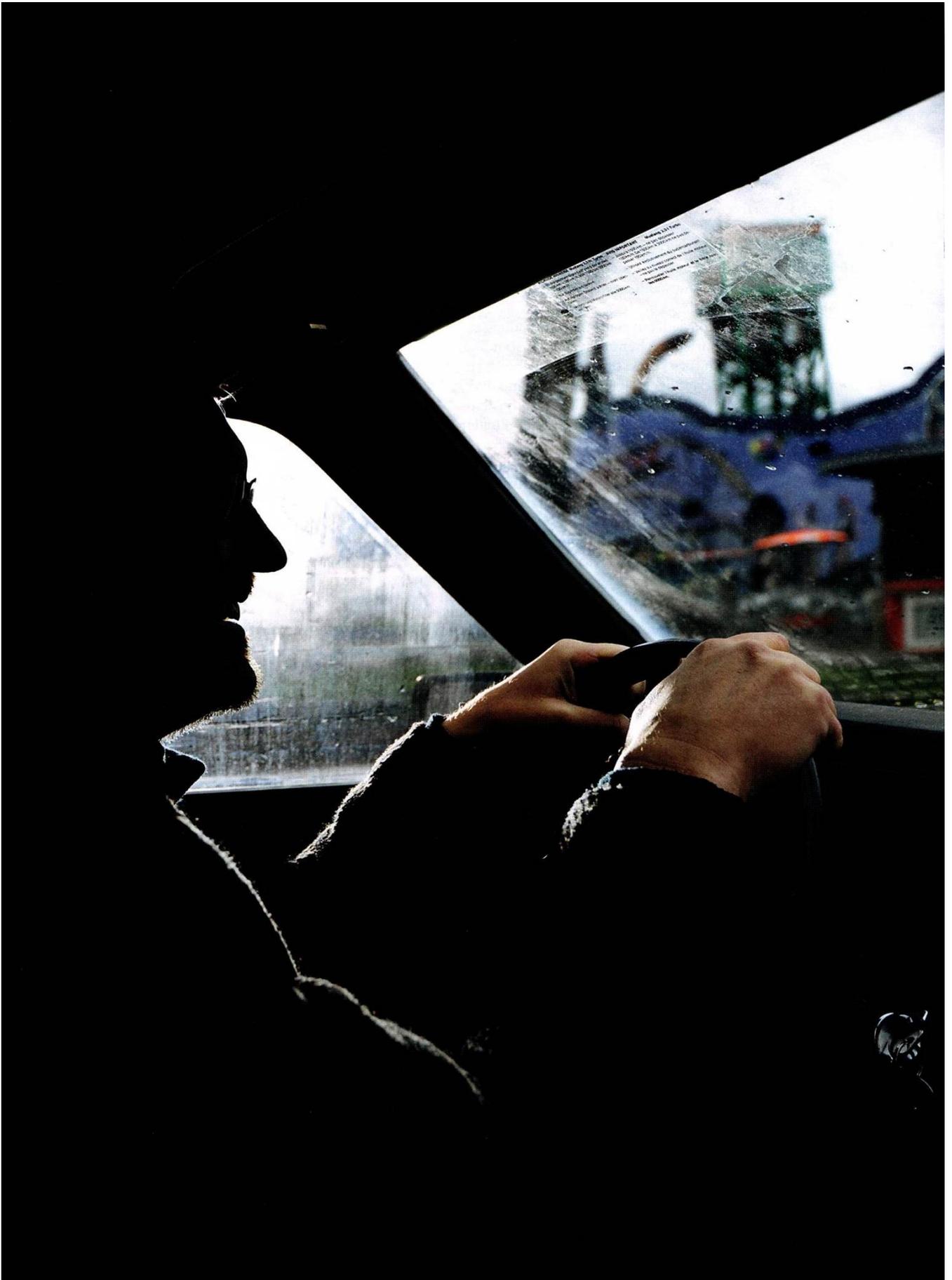
DER MILDE WILDE

„Wilde Maus“ heißt das sehenswerte Regiedebüt von Josef Hader. In tragenden Rollen: Porsche 911 Cabriolet, Renault Vel Satis und Ford Mustang II.

Von Christian Kornherr Fotos Lukas Beck

Thema: Prater Wien

Autor: Christian Kornherr



Thema: Prater Wien

Autor: Christian Kornherr

LEBENSART // JOSEF HADER

Josef Hader hat seinen ersten eigenen Film gedreht, und man fragt sich eigentlich nur: Warum erst jetzt? Weil es eine Herzensangelegenheit war, hat er sich mehrere Jahre dafür Zeit genommen. Drehbuch, Regie, Hauptrolle – mehr Hader geht nicht in eineinhalb Stunden, und trotzdem ist es alles andere als eine narzisstische One-Man-Show geworden.

Dass ihm mit seinem Regiedebüt gleich eine Einladung zur Berlinale gelungen ist, spricht nicht nur für Haders Standing, sondern natürlich auch fürs Werk, das eine Mischung aus Schenkelklopfen, hinterfotziger Tiefgründigkeit und wunderschönen Bildern geworden ist. So ungefähr: Woody Allens „Stadtneurotiker“ trifft den Michael-Douglas-Durchknaller „Falling Down“ mitten im Wurstelprater.

Was das alles mit der Autorevue zu tun hat? Nun, da Josef Hader so ein herrlich ambivalentes Verhältnis zum Auto hat, spielen die Fahrzeuge durchaus tragende Rollen, und er besetzte sie punktgenau wie ein wahrer Auskenner mit Charakterdarstellern. Als Kristallisationsmedium der Rachegefühle muss ein Porsche Cabrio dienen – das war ja noch einfach. Aber dass der hedonistische Musikkritiker einen Renault Vel Satis fährt, verrät höchste Sachkenntnis und Einfühlungsvermögen, und der Vel Satis findet dann auch ein Ende, das dem generell eher patscherten Karma eines großen Renault gerecht wird.

In der letzten halben Stunde stiehlt dann ein Ford Mustang II dem Hauptdarsteller fast die Show, bekanntlich eine der ganz tragischen Gestalten der Automobilgeschichte, weil hässliches, adipöses Bangert der ersten Energiekrise. Immerhin tritt der Mustang in Gelb und als V8 auf (es gab weitaus Schlimmeres, mehr darüber im Kasten auf Seite 104). Auf jeden Fall ein hübsches Zusammenspiel mit dem geistig wie körperlich völlig devastierten, nackerten Hader hinterm Steuer. Den Rest müssen Sie sich schon selber ansehen.

Lass uns übers Verlieren reden. Als Schauspieler scheinst Du diese Rollen zu lieben, auch in „Wilde Maus“ gibst Du einen gescheiterten Journalisten, der sich selber immer tiefer in den Gatsch des Lebens reitet. Dabei fehlt Dir persönlich eigentlich jede Kompetenz bei dem Thema ...

Das stimmt schon. Dass ich bisher nicht so oft gescheitert bin, dürfte daran liegen, dass ich eine unglaubliche Angst davor habe. Deshalb denke ich viel drüber nach, wie ich das Verlieren vermeiden kann, etwa so wie ein Bergsteiger, der ja auch bei jedem Griff die Gefahr des Absturzes im Hinterkopf hat. Wenn ich verliere – und ein paar Momente hatte ich schon in dieser Richtung –, tut es mir wahnsinnig weh. Es schnürt mich ab von allen Lebensquellen, um dann aus purem Trotz ungeahnte Energie in mir freizusetzen.

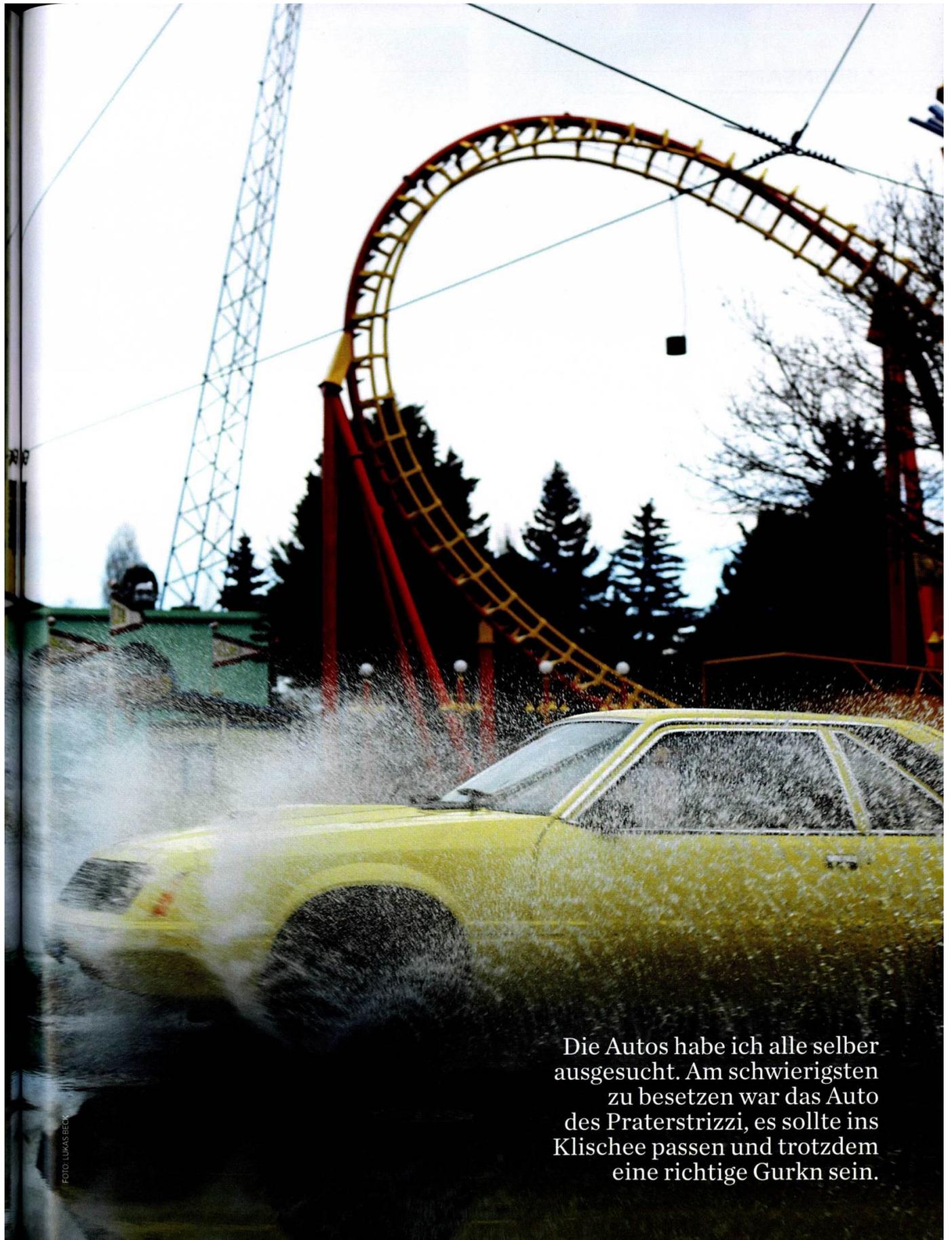
Was hat das für den Film bedeutet?

Meine größte Sorge war, dass der Film formal so schlecht wird – weil ich es einfach nicht kann –, dass ich nie wieder eine zweite Chance auf dem Gebiet kriege. Das dürfte ich vermeiden haben.



Thema: Prater Wien

Autor: Christian Kornherr



Die Autos habe ich alle selber ausgesucht. Am schwierigsten zu besetzen war das Auto des Praterstrizzi, es sollte ins Klischee passen und trotzdem eine richtige Gurkn sein.

Anfragen für weitere Nutzungsrechte an den Verlag

FOTO: LUKAS BECK

Thema: Prater Wien

Autor: Christian Kornherr

LEBENSART // JOSEF HADER

... immerhin hast Du gleich mit Deinem Regiedebüt eine Berlinale-Einladung hingekriegt ...

Also die Berlinale macht den Film nicht besser oder schlechter. Die Einladung erzeugt Aufmerksamkeit, und der muss der Film erst gerecht werden, sonst war das alles nix. Wichtiger als ein Preis wäre mir, wenn der Film in möglichst vielen Ländern eine Chance kriegt. Ich mag nämlich Filme, die es schaffen, quer durch Europa eine Geschichte zu erzählen, die dort und da ein paar Menschen interessiert – das müssen gar keine Massen sein. Hauptsache, ich kann wieder einen Film machen und mich weiterentwickeln.

Du hast seit einer gefühlten Ewigkeit kein neues Kabarettprogramm mehr gebracht. Juckt es Dich gar nicht, die gesellschaftlichen Veränderungen zu beschreiben, die Hofer, Brexit und Trump so mit sich bringen?

Die letzten fünf Jahre war ich voll auf den Film fokussiert. Es gibt ja nichts Spannenderes, als Mitte fünfzig in einem neuen Beruf ein Anfänger zu sein. Wir reden da von einem ganz großen Luxus, weil viele Menschen können ja ihren Beruf nicht einmal bis in dieses Alter ausüben. Für mich war das Filmemachen eine so tolle Lebenserfahrung, dass ich ziemlich angefixt bin. Aber natürlich juckt mich jetzt auch das Kabarett wieder, weil ich ja immer versucht habe, mich mit der Zeitstimmung zu beschäftigen. Im Frühjahr möchte ich eine Nachdenkpause einlegen – schauen wir einmal, was dann kommt.

Welche Idee stand am Anfang des Drehbuchschreibens?

Ich wollte beschreiben, wie jemand aus dem grün angehauchten und politisch korrekten Mittelstand – also ein Milieu, in dem ich mich ganz gut auskenne – durch äußere Umstände zu einem kleinen Terroristen werden kann. Verlust des Arbeitsplatzes. Ärger mit der Partnerin. Ego-Verlust. Hoffnungslosigkeit. Wut.

Ist das Thema des Älterwerdens im Film auch ein bisschen autobiografisch?

Für mich geht es weniger ums Älterwerden als um das Phänomen eines Mittelstandes, der sich dem Älterwerden verweigert. Heute laufen ja alle wie Berufsjugendliche herum. Die Geschichte ist auch eine Satire auf den Mittelstand, diese moderne Form von Bürgertum, die letztlich genauso konservativ und politisch uninteressiert wie unsere Elterngeneration ist. Wir kommen uns dabei nur viel hipper vor.

Wie geht es Dir persönlich mit dem Älterwerden?

Da bin ich eigentlich ganz entspannt, weil ich Dinge geschafft habe, die mir früher nicht gelungen sind – und ich hab sie deshalb jetzt geschafft, weil die Zeit immer knapper wird. Dass man im Alter die Dinge fokussierter angeht, hat durchaus eine Qualität für mich.

Warum hast Du Dir mit Deinem Regiedebüt so lange Zeit gelassen?



Es gibt nichts Spannenderes, als Mitte fünfzig in einem neuen Beruf ein Anfänger zu sein. Das Filmemachen ist eine tolle Lebenserfahrung, von der ich ziemlich angefixt bin.

Vielleicht war es einfach Disziplinlosigkeit. Ich hatte schon lange den Wunsch, hab auch Drehbücher geschrieben, die dann halbfertig herumlagen und die ich später anders verwendet habe. Fürs Vollenden von Drehbüchern hab ich immer einen Zweiten gebraucht, der mich mitreißt und mir Termine setzt. Ohne Termine geht bei mir nämlich seit der Schule nix.

Wie hast Du dieses Dilemma überwunden?

Wahrscheinlich war es die Neugierde, zu sehen, was dabei rauskommt, wenn ich einfach machen kann, was ich will. Wenn ich mit meiner mangelhaften Ausbildung, aber mit großer Hingabe und viel Zeitaufwand MEINEN Film basteln kann. Das ging von der Auswahl der Mitarbeiter und Schauspieler über die Umsetzung bis zum fertigen Film.

... also totale Kontrolle ...

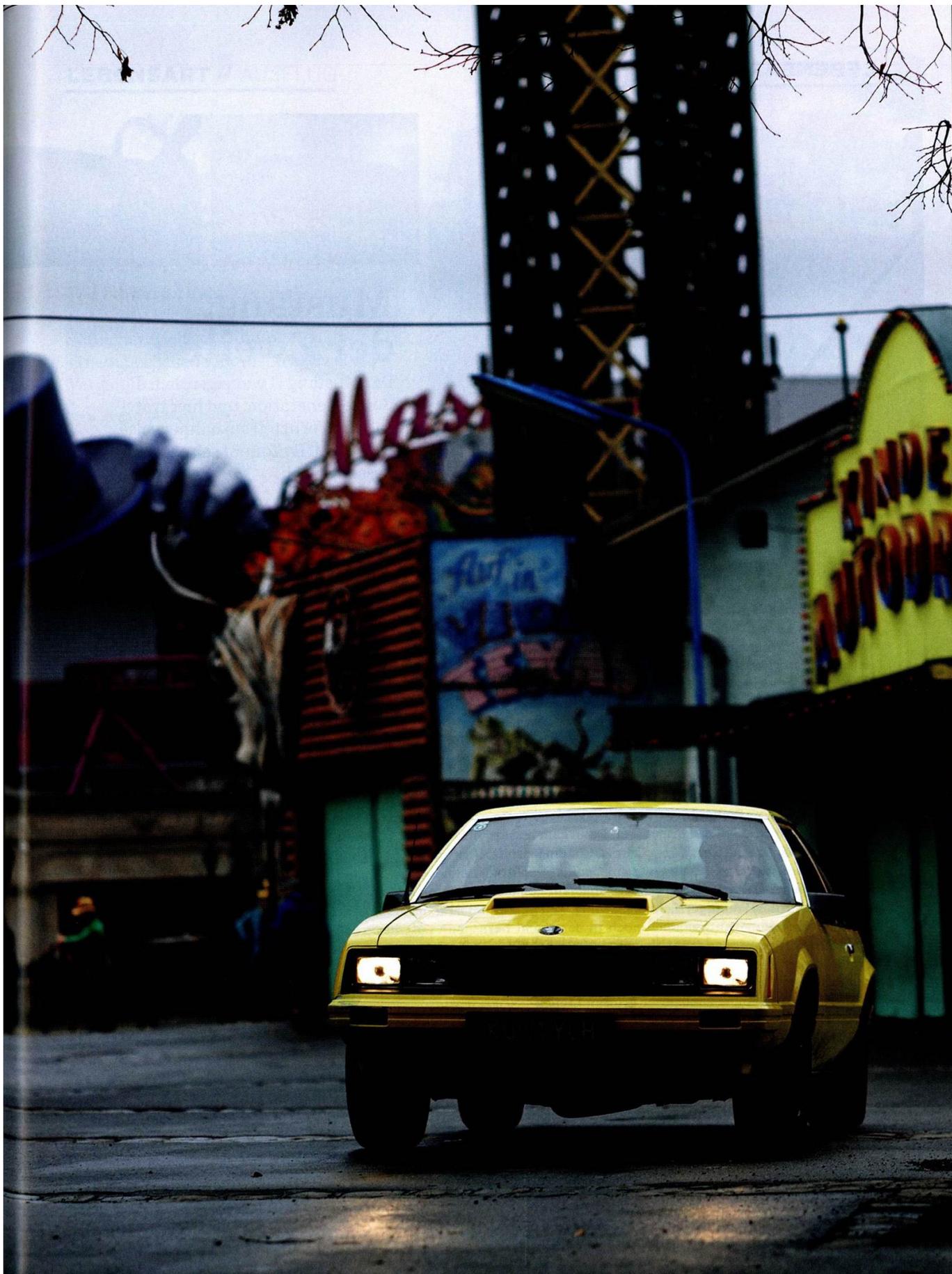
Kontrolle ist bei mir das falsche Wort, der Typ bin ich nicht. Bei der Arbeit ist mir das Feedback anderer sehr wichtig. Zum Beispiel war die erste Fassung des Drehbuchs sehr bescheiden, es ist erst durch Gespräche von Mal zu Mal besser geworden. Gleiches passierte beim Drehen, da konnte jeder Vorschläge machen, auch bei der Post-Produktion war mir die Meinung anderer wichtig. Manchmal weiß man ja zu genau, was man will, dann braucht es andere, die dich aus dem Tunnelblick rausholen. Im Prinzip mag ich ja selber die Filme von großen Liebenden, die nicht die klassische Ausbildung haben.

Wirkt der Film deshalb wie eine Mischung aus Woody Allens „Stadtneurotiker“ und „Falling Down“?

Meine Idealvorstellung war, das Komische und das Tragische über den ganzen Film in der Balance zu halten. Die Probleme werden durch Gags nicht kleiner gemacht und die komischen Momente passieren wie im wirklichen Leben, erleichtern aber nix.

Thema: Prater Wien

Autor: Christian Kornherr



Anfragen für weitere Nutzungsrechte an den Verlag

Thema: Prater Wien

Autor: Christian Kornherr

LEBENSART // JOSEF HADER



Das angemessene Dienstfahrzeug für einen noch im Aufbau begriffenen Praterstrizzi: Mustang II, immerhin mit einem 302er-V8, und auch die praktische Heckklappe fehlt nicht.



**Mustang,
der Zweite**

Der Mustang II war eigentlich die fünfte Generation, und hier traf das alte Vorurteil ausnahmsweise einmal zu: Es kommt selten was Besseres nach.

„Hat irgendjemand vom Selbstmord Carroll Shelby gehört? Oder hat man ihn gemetzelt, gemeuchelt? Hat ihn das gelbe Fieber geschafft? Oder zerrt er in St. Quentin an Gitterstäben, weil er eine Vorstandsetage leergeschossen hat? Es ist doch nicht denkbar, dass er noch lebt und unter Gewaltverzicht mitansieht, was sie aus den Träumen unserer Jugend gemacht haben ...“

Herbert Völker und David Staretz über den Ford Mustang II im Jahre 1979, Carroll Shelby lebte übrigens noch in Freiheit bis 2012.

Die Entrüstung war legitim, der damalige Testwagen nannte sich Mustang 2.3 Turbo Cobra, und die Versprechen, die diese Wortfolge implizierte, wurden mit 116 PS in keiner Weise eingelöst. Der Testbericht erzählte von einem Beschleunigungsduell mit einer Straßenbahngarnitur, und es blieb dabei offen, wer die Oberhand behielt. Schlusswort des Fahrerberichtes: „Für die alten Mustang-Fans gibt es keinen Brückenschlag.“

Der fünfte Mustang wurde II genannt, weil er radikal mit den stolzen Spritvernichtern der Muscle-car-Ära brach. Der Mustang der Siebziger war gefühlte zwei Klassen kleiner, der Einstieg begann bei 89 PS, der klassische 302-V8 hatte zwar überlebt, aber er atmete mit seinen knapp 140 PS kaum noch.

Die Kastrierung hatte übrigens Lee Iacocca angeordnet, also jener Mann, der einst den Ur-Mustang erfunden hatte. Das Timing stimmte ja, der Mustang II wurde exakt zwei Monate vor Beginn der Ölkrise präsentiert, aber der durchaus vorhandene Verkaufserfolg der nächsten Jahre konnte nicht über den gewaltigen Imageschaden hinwegtäuschen. Hier wurde der technologische Rückstand der Amerikaner deutlich, denn gleichzeitig zeigten Toyota Celica oder Datsun 240 Z, dass Sportcoupés smarter und sportlicher und sparsamer zugleich sein konnten, und ebneten so den Weg zum großen Aufstieg der Japaner in den USA.

Lass uns vielleicht doch noch ein bissl über Autos reden, die Autorollen sind wirklich gut besetzt ...

Die Autos hab ich alle selber ausgesucht. Am schwierigsten war das Auto für den Praterstrizzi, den Georg Friedrich spielt. Da gibt es gewisse Erwartungen, die wollten wir auch nicht verlassen ...

... das wäre dann ein richtig fetter Amischlitten gewesen ...

... aber das wäre dann doch zu simpel gewesen, also haben wir versucht, den allerhässlichsten und allerunnötigsten Amerikaner zu finden. Eine richtige Gurkn halt, bei der niemand auf die Idee kommt, dass er sie vielleicht doch haben mag.

Der Musikkritiker brauchte aber ganz was anderes ...

Der Klassiker für die Rolle wäre natürlich ein Volvo gewesen, was mir dann doch zu offensichtlich war. Dann kam mir die Idee einer französischen Oberklasse. Citroën C6 zum Beispiel, aber der hat heute noch einen gewissen Coolness-Faktor. Blieb die Oberklasse von Renault, die ist ungefähr genauso gescheitert wie die Hauptfigur. Sehr eigenwillig, weil man einen Vel Satis oder Avantime auch noch in der Nacht bei schlechtem Licht erkennt, für mich haben sie die unbeholfene Art von Gangsterautos.

... das klingt jetzt nicht nach einer großen Liebesbeziehung ...

Nein, ganz im Gegenteil! Der Vel Satis ist ein wunderbares Wohnzimmerauto, in dem man toll Musik hören kann. Und erst der Sound des niedertourig gefahrenen Sechszylinder-Diesels: ein sagenhaftes Klangerlebnis. Tonleute neigen ja dazu, im Nachhinein immer noch was draufzupacken, aber der Sound des Vel Satis war durch keinen Special Effect zu verbessern. Dieses drohende Grummeln, dazu das zarte Ächzen der erschöpften Materialien im Innenraum. Und wenn man einen Kavaliersstart versucht, gelingt nur ein patscheres Loshüpfen – das Auto war ein absoluter Glücksfall. <

Anfragen für weitere Nutzungsrechte an den Verlag

FOTOS: LUKAS BECK