

Das Auto im Spannungsfeld zwischen Gefühlen, Interessen und Politik¹

von Dr. Bernhard Pesendorfer

Wir hatten einmal eine Studie für einen Autofahrerclub zu machen. Dieser stand - unmittelbar nach der Benzinkrise - in der schwierigen Situation, ob er jetzt in der Frage der Tempobeschränkungen für oder gegen Tempo 100 sein sollte. Die Auftraggeber sagten sich: Das lösen wir am besten so, dass wir eine Marktforschung darüber machen, was eigentlich unsere Kunden wollen; das werden wir dann vertreten, denn wir sind ja schliesslich eine Autofahrervertretung. Was, glauben Sie, haben die Marktforscher dahergebracht an Ergebnissen?

Wieviele Prozent waren für und wieviele waren gegen Tempo 100? (Aus dem Publikum: 70% dagegen.)

Es war damals nicht einmal so schlimm, es hat sich fast um die 50:50 gedreht. Da haben die Auftraggeber gesagt: das ist dumm, denn jetzt wissen wir nicht, was wir machen sollen. Worauf die damaligen Marktforscher das Sample erhöhten und noch immer keine griffigen Unterschiede herausbekamen. Wir haben uns dann die Untersuchung genauer angesehen und folgendes bemerkt: die haben in einem Fragebogen sogenannte Kontrollfragen - Sie kennen das ja alle; es gibt Fragen, bei der einen sagt der Befragte ja und bei der anderen gegenteiligen auch ja, dann wird sein Fragebogen weggeworfen. Und genau das ist das Problem, denn in Wirklichkeit hat sich herausgestellt, dass nicht etwa 50% der Autofahrer die Geschwindigkeitsbeschränkung wollen und 50% wollen sie nicht, sondern 80% oder 90% der Autofahrer wollten beides! Was macht man jetzt? Als gelernter Logiker sagt man, von zwei einander widersprechenden Behauptungen sei mindestens eine falsch. Nicht so bei den Motiven der Menschen.

Und das ist die Grundstruktur, die mich bei der ganzen Überlegung weiter begleiten wird. Ich glaube nämlich, dass die Menschen zu einem hohen Prozentsatz das eine und auch das dem widersprechende andere wollen.

In jener Untersuchung also haben wir ein bisschen genauer nachgesehen, und es ist schon ein Unterschied herausgekommen: Die wollten nämlich selber ohne Geschwindigkeitsbeschränkung fahren, aber alle anderen sollten sich sozusagen an die Geschwindigkeitsbeschränkung halten ... Das heisst, es ist eine Motivstruktur herausgekommen, die zeigt: Wir brauchen zwar eine Ordnung, aber nicht für mich.

Wir haben daher der Autofahrervereinigung erklärt, dass wir vermuten, es handle sich hier um einen gesellschaftlichen Widerspruch, der darin besteht - das weiss jeder, der irgendwann einmal durch die Herrengasse fährt - dass in den Städten, aber auch über Land, mehr Auto inzwischen weniger Mobilität bedeutet. Je mehr Auto wir haben, desto weniger Auto in seinem ursprünglichen Sinn haben wir. Diese Kippe hat jeder von uns irgendwann einmal erlebt. Und

¹ Abschrift eines Vortrags, der unter dem Titel "Das Auto als gesellschaftlich determiniertes psychosoziales Phänomen" am 10. Mai 1984 auf dem Symposium der Österreichischen Hochschülerschaft "Wie lange fahren wir noch? Die Zukunft des Automobils." in Wien gehalten wurde. Dieses Symposium war als Gegenpol zum XX. Weltkongress der Automobilingenieure "Das Automobil in der Zukunft" gedacht, der vom 6. - 11. Mai 1984 ebenfalls in Wien tagte und sich, im Glanze von Hofburg, wirtschaftlicher und politischer Prominenz ausschliesslich mit technischen Fragen befasste. Publiziert in: Wie lange fahren wir noch? Die Zukunft des Automobils. Hg.v. H. Hiess, H. Koch, W. Niederle, H. Reiter, J. Sonne. Edition ÖH im Verlag der Österreichischen Hochschülerschaft, Wien 1984. S.121-136

wenn es gut geht, kann man das in Staulust (in Österreich gibt es das Wort als Fremdwort schon) hinüberwenden, aber der Lustgewinn ist mässig. Wir haben dann die Folgerung daraus gezogen, dass wir vermuten, der Auftrag der Mitglieder an die Autofahrervereinigung sei zwiespältig. Einmal sind die Interessen der Autofahrer als Individualkämpfer, als Einzelritter, zu unterstützen, andererseits sozusagen die gesellschaftlichen Folgen, die wir uns selbst antun, indem wir diesen Wunsch, Auto zu fahren, auf die Spitze treiben, ebenfalls zu verwalten; das heisst, gegen die Autofahrer, also zumindest gegen den Auswuchs der individuellen Mobilität aufzutreten. Auch für mich gilt das, ich zähle ohne Zweifel zu beiden Parteien. Ich zähle zu denen, die die volle Freiheit und Mobilität des Autos geniessen wollen und finde mich auf der Seite der Leidenden, die nicht mehr über die Strassen gehen können, kein Gespräch mehr führen, keinen Marktplatz, keine Agora, keine zufällige Gelegenheit zu einem politischen Diskurs mehr finden können. All das ist bei den jetzigen Verkehrsbedingungen unmöglich. Ich finde mich, jedenfalls wenn ich ehrlich bin, in bezug auf meine Gefühle auf beiden Seiten und finde mich damit zugleich in einem Widerspruch, bei dem ich sicher bin, dass er allein und individuell von mir aus nicht zu bewältigen ist.

Im weiteren Verlauf hat sich dann eine Studie ergeben, in der wir den emotionalen und politischen Stellenwert des Autos untersuchen mussten, und zwar für einen grossen deutschen Autokonzern. Bei dieser Gelegenheit ist mir die Problematik in aller Schärfe klargeworden. Wenn man nämlich die Liste aufstellt, welche Wünsche - man kann ruhig sagen Menschheitswünsche - sich in dem Auto endlich eine Erfüllung geschaffen haben, dann darf man sich nicht wundern, dass es schwer sein wird, es abzuschaffen. Es scheint also so zu sein, dass die Menschen unglaublich, fast selbstmörderische Nachteile in Kauf zu nehmen bereit sind, solange sie von den Vorteilen profitieren können, die dieses Auto ihnen gebracht hat.

Deshalb hat dieses komische Blechkisterl den Ausdruck "Jahrhundertliebe" bekommen. Es sind noch ein paar Liebschaften dazugekommen, ohne Zweifel das Fernsehen, und die Computerindustrie hofft, dass in den nächsten fünfzehn Jahren der Personal-Computer eine ähnliche Marktpenetration, wie das so hübsch heisst, erreichen wird, wie wir sie beim Fernseher oder Kühlschrank haben. Das heisst, es gibt mehrere Jahrhundertlieben, die alle einen sehr starken Einfluss auf die Kommunikation zwischen Menschen haben.

Ich möchte jetzt kurz die Liste dessen, was das Auto alles kann und welche Träume und Wünsche sich in ihm erfüllen, hier noch einmal zusammenstellen, auch wenn es in diesem Kreis mässig populär ist. Es ist sicher so, dass man, ausgehend vom biomorphen Modell, das Auto als Erweiterung des Leibes darstellen kann. Wenn man so will, kann man sich das Auto als Organismus oder als einen Menschen vorstellen, und man kann jetzt die verschiedenen Organe zuordnen. Ich glaube nicht, dass wir bei der Zuordnung grössere Schwierigkeiten haben. Was sind die Augen des Autos? Die Lichter und Scheinwerfer. Was ist die Haut? Blech, Lack und Chrom. Was ist der Motor? Das Herz. Und was ist die Muskulatur? Die Kraftübertragung. Die Gliedmassen wären die Reifen, also die Verknüpfung davon. Wie steht es mit dem Auspuff? Also, Sie haben sicher schon einmal in einem Synonymlexikon nachgeschaut. Der After, ja, auf der einen Seite. Na gut, und wie pflanzt sich ein Auto fort? Aus der Retorte. Sie sehen, wir müssen da ein bisschen zu alten kloakalen Phantasien greifen, wo gewisse Dinge auch zwei oder mehrere Funktionen haben. Das Hirn fehlt. Wenn es gut gehen soll, wird es der Fahrer sein. Dann könnte man fragen, was ist denn das Blut? Öl, Benzin? Nach unseren Untersuchungen ist es eher das Öl; das Benzin wird mit der Nahrung assoziiert, es wird ja auch "verdaut".

Das ist jetzt an sich eine banale Geschichte gewesen. Aber nennen Sie mir jetzt ein Produkt, dem Sie so leicht so viele Körperregionen zuweisen können. Höchstens noch der Dampflokomotive. Wenn aber jeder seine Dampflokomotive haben will, wird es schwierig. Jedenfalls werden Sie kaum ein Produkt kaufen können, das, sagen wir, so viele Körperfunktionen und Leib-Erweiterungen aufweist, an die man auch emotional anschliessen kann.

Es ist ja eines der Probleme der gesamten Technologien, dass sie eigentlich mit dem Prinzip der Körperentlastung und Umweltanpassung arbeiten. Wir wollen und sollen immer weniger mit unserem Körper machen. Und so treten an die Stelle der Organe, die wir körperlich haben, technologische Krücken. Eines der Prinzipien überhaupt ist, dass wir uns mit Körperentlastung die Körperanpassung ersparen. Was übrigens dazu führt, dass unser Körper natürlich gewisse Anpassungsfähigkeiten verliert. Wir schaffen uns Binnen-Klimaten, in denen wir bleiben können, wie wir sind; nur unsere Umwelt muss sich ändern. Und das im grossen Stil. Das Auto ist nur eines der Beispiele.

Die gesamte Technologie ist eine Art Prothese, die aber zugleich der ganzen Welt die Rolle der Prothese zuweist. Das ist an sich noch nichts weiter Schlimmes, solange man damit gut zu Rande kommt. Das bedeutet nur - und deshalb immer die Frage nach dem Gehirn - dass wir letztlich reduziert bleiben auf irgendwelche gedankliche Tätigkeiten, und dass alles, was körperlich zu tun wäre, an irgendeine Form von Maschine delegiert wird.

Gehen wir einen Schritt weiter. Was geschieht, wenn ich mich in diese Kiste hineinsetze? Woran würden Sie das biologisch oder biomorph knüpfen? Was für ein Gefühl stellt sich ein, wenn ich mich in diesem Gefährt wiegen lasse?

Publikum: Ein gepanzerter Uterus.

Ein gepanzerter Uterus ... auf der anderen Seite ist es natürlich auch dem Eindringen des männlichen Phallus in den weiblichen Körper vergleichbar. (Hier eine Anmerkung zum Wort Phallus: Es bedeutet ursprünglich Weinstock und galt als der Inbegriff alles Vollendeten, Vollkommenen und Fruchtbaren - und zwar sowohl des Weiblichen als des Männlichen. Phallich kann man das Gefühl eines Menschen nennen, der wohlwollend an sich herabblickt und spürt, ich habe alles, was es braucht, damit ich mich selbst und andere mich mögen. Daher ist es eine Arrogierung der Männer, dass sie dieses Wort für ihr Geschlecht okkupiert haben, und es wird, so hoffe ich, zwischen Männern und Frauen noch einen Streit darum geben ...)

Bleiben wir zunächst beim Auto als Wiege. Wenn man an die Mutter-Kind-Beziehung illusionslos herangeht, dann kann man kühl sagen, dass es sich am Beginn (und vielfach auch später) um den gnadenlosen Kampf zwischen Tyrannen handelt. Auf der einen Seite steht die tyrannische Übermacht der Mutter, die über alle wichtigen Ressourcen nach ihrem Gutdünken verfügt, und auf der anderen Seite die ebenso tyrannischen Versuche des Kindes, alles durchzusetzen, was es will. Wenn das Kind nun im Uterus strampelt, wohin wird die Mutter gehen? Dorthin, wo sie will oder dorthin, wo das Kind will? Offensichtlich dorthin, wo die Mutter will! Jetzt sind wir an dem entscheidenden Punkte angelangt, der uns verstehen lässt, wieso das Auto als Jahrhundertliebe auftrumpfen konnte, denn mit seiner Hilfe können wir eine Machtumkehr ungeahnten Ausmasses vornehmen: Wir sitzen nämlich im Uterus der allmächtigen Mammi, und Mammi marschiert nicht hin, wo sie will, sondern, wo ich will. (Wenn Sie wollen, können Sie daraus auch einige Schlüsse auf das unterschiedliche Verhalten von Männern und Frauen in Autos zurückführen. Frauen haben einige Hemmungen mehr, die

Mammis so zu schikanieren, so zu tyrannisieren, so mit heulenden Motoren dorthin zu peitschen, wie es die Söhne nicht selten mit grösster Lust tun. Und wer will schon allzusehr treten, wenn er damit schon jetzt oder in Zukunft sich selbst trifft.)

Das Auto dient also vielen dazu, sich für irgendetwas zu rächen. Und uns scheint es plausibel, dass es die tyrannische Rache an der tyrannischen Allmacht der Mütter ist. Sie können die gesamte Autowerbung der letzten fünfzig Jahre durchgehen, und es wird Ihnen ein leichtes sein, diese These bestätigt zu finden.

Dazu noch zwei Beispiele. Mir hat einmal ein spanischer Soziologe erklärt, was seiner Meinung nach die Grundeigenschaft der Spanier - insbesondere der Männer - sei, nämlich der Neid. Wie das? Seine Begründung: Jede spanische Mutter wird ihren Sohn hernehmen und sagen: "Wenn du hinausgehst auf den Marktplatz, zeige ihnen, dass du der Grösste und Beste bist, nämlich mein Sohn!" (Ohne viele Chancen, selber wer zu sein, lässt sie sich und die ganze Familie von ihrem Sohn vertreten). Und dann treffen sie sich am Marktplatz. Lauter solche, die die Grössten und Besten sind. Wir können uns vorstellen, was das gibt. Was jedoch das Auto betrifft, sind wir meiner Meinung nach durchwegs Spanier. Wie wäre es sonst verständlich, dass die Konkurrenzhysterie unsere Strassen beherrscht, sodass man manchmal geneigt ist, von bürgerkriegsähnlichen Zuständen zu sprechen. Das Auto ist also offenbar zum Symbol dafür geworden, dass die Männer, denen man ständig gesagt hat, dass sie etwas werden müssen, jetzt mit dem Besitz dieser Wunderkiste auch tatsächlich etwas geworden sind.

Ein anderes Indiz für die Regression und den Neid. Die Frage, ob Geschwister ihre Mutter gerne teilen, wird jeder sofort mit nein beantworten. Diese Geschwister müssten erst erfunden werden. Die natürliche Beziehung zwischen Geschwistern ist zunächst einmal Neid. Mit dem Neid fängt es an, denn wo immer ein anderer auftaucht, und wo immer ich einen anderen bemerke, dann offenbar deshalb, weil er mich in meinen Interessen irgendwo irritiert. Das erklärt ja auch, warum im Streit um die Interessen so zänkisch und aggressiv gestritten wird. Sie neiden einander alles. Mich erstaunt immer, wieviel Prozent der Zeit ich selbst und andere mit dem Auto allein herumfahren, das doch gleichzeitig für vier bis fünf Leute ausgerüstet ist. Man fragt sich, ob es nicht ein Feigenblatt ist. Alle tun so, als führen sie mit der Familienkutsche, nichts als das Wohl der Keimzelle des Staates im Auge. In Wahrheit fährt kein Mensch lustvoll eine Familienkutsche - von seltenen Glücksstunden abgesehen. Meist nützt der Autofahrer den für seine Familie ausgelegten Motor dazu, allein umso schneller durch die Gegend zu rasen. Bezeichnenderweise spricht man ja auch von Fort-Bewegung. Damit meine ich: Fort aus den Zwängen, Normen verbindlicher Gemeinschaften. Das Auto hat, wie viele neue Technologien, eine neue Runde des Kampfes jedes gegen jeden eingeleitet. Aber auch im Auto hat der Fahrer das alleinige Sagen. Es wäre ja auch schlimm, wenn das Lenkrad, das Sie am Kindersitz montieren, irgendeinen Einfluss auf die Lenkung hätte. Sie sehen, es ist auch für den Beifahrer, der heil nach Hause kommen will, am besten, wenn er sich wie ein Kind benimmt. Wenn also der Autofahrer schon ein Kind ist, dann ist man als Beifahrer nochmals das Kind des Kindes. Dass man auch sonst einige Kulturstufen zurückfällt, sobald man die Autotür hinter sich zugeschlagen hat, hat uns Jacques Tati in seinem hübschen Film "Traffic" vorgeführt. Denken Sie an das Nasenbohren, die Schimpfworte, die unterste Dialektstufe, die primatenartige Gestik ...

Obwohl das Auto auch eine gewisse motivliche Nähe zum Haus hat, zeigt sich doch auch gleich der Unterschied. Während Sie im Hause geborgen sind, weil das Haus den Zweck hat, die Gewalt der Elemente von aussen abzuwehren, zahlen Sie an die im Haus lebende Gemeinschaft mit der Zähmung Ihrer wilden Triebe, müssen sich kultiviert verhalten, um als Hausgenosse geduldet zu sein. Das Auto hingegen ist konzipiert als das fahrbare

Nomadenzelt des einsam dahinstreunenden, nicht domestizierten Einzelkämpfers. Inzwischen sind aber auch viele dieser mobilen Einzelzellen höchst behaglich eingerichtet, manchmal behaglicher als die eigene Wohnung (z.B. Stereoanlage).

Warum ist es heute möglich oder gar notwendig, in unserer Gesellschaft so viel mobilen Wohnraum zu haben - und dazu noch dermassen individualisiert? Denn von einer Bevölkerungsexplosion kann man in Europa und in der nördlichen Hemisphäre (schon gar nicht im sterbenden Wien) wirklich nicht reden. Allerdings ist der Platzbedarf der einzelnen geradezu explosionsartig gestiegen. Wir können eine ähnliche Entwicklung zur Individualisierung an der Wohnkultur beobachten. Betrachten wir den Nachkriegs-Wohn- und Wiederaufbau in Wien, der mit dem Namen Franz Jonas eng verknüpft ist. Die Philosophie war, Wohnungen mit zwar kleinen, aber doch so vielen Räumen zu schaffen, dass jeder wenigstens eine kleine Zelle hat, in die er sich zurückziehen kann. Natürlich sind diese Bauten entsetzlich anzusehen und reiht sich ein phantasieloser Kubus an den nächsten. Und natürlich hat dieses Prinzip des massenhaft-seriellen Wohnens heftige Neurosen nach sich gezogen. Aber ist es nicht so, dass jeder einmal diesen Rückzug zu sich als Individuum braucht, um dann wieder in die Gemeinschaft zurückkehren zu können - worum sich ja die neueren Bau- und Wohnformen wieder bemühen? Es scheint also so zu sein, dass es ohne diese Rückzugsmöglichkeit niemanden reizt, so recht mit Lust oder freiwillig in eine Gemeinschaft oder in einen gemeinsamen Wohnraum und damit in einen Raum wechselseitiger Verbindlichkeit heimzukommen. Kann es sich bei Auto und Verkehrsverhalten nicht um einen ähnlichen Rhythmus handeln?

Ich möchte dies von einem breiteren Gesichtswinkel aus sehen. Wie ist denn die Mobilität historisch und sozialgeschichtlich zu einer Notwendigkeit geworden? Doch nicht deswegen, weil die Leute gesagt haben: "Ach, jetzt waren wir schon so lange auf der Scholle, jetzt gehen wir woanders hin!" Das wäre eine unzulässige Erklärung. Tiefer greift schon die Begründung, dass die Industrialisierung einfach die freie Verfügbarkeit der Individuen als Arbeitskräfte fordert. Freie Verfügbarkeit über die Arbeitskräfte heisst direkter Zugriff zu den Individuen, und das heisst weiter Zerstörung der bisherigen Gemeinschaften, die bis dahin Zugehörigkeit, Geborgenheit und Identität gegeben hatten. Ein Prozess, der auch heute noch in vollem Gange ist. Der Standort der Industrie bestimmt, wer wo und in welcher Gemeinschaft zu wohnen hat. Sie können das an der Entwicklung des Ruhrgebietes und seiner Polen genauso beobachten wie an Wien und seinen Tschechen. Die Brigittenau etwa hatte im Jahr 1850 fünftausend Einwohner, im Jahr 1900 105'000 und heute etwa 60'000. Sie können sich vorstellen, dass solche Sturzfluten eine Wohn- und Gemeindegkultur vollkommen vernichten. Die kapitalistische Produktionsweise lebt davon, dass die Arbeitskräfte als isolierte Individuen jederzeit anzusaugen und wieder auszustossen sind. Das geht nur um den Preis der Zerstörung aller bis dahin bestehenden Zugehörigkeitsgruppen. Denn diese würden mit ihren Ansprüchen die völlige Verfügbarkeit in Frage stellen. Wenn Sie so wollen, ist der ideologische Überbau für diese Isolierung des Individuums in der Deklaration der Menschenrechte zu finden. Denn die Deklaration der Menschenrechte schreibt sozusagen nur in den Himmel hinauf, was die Industrie auf Erden nötig hatte, nämlich, dass der Mensch unabhängig von Rasse, Religion, Geschlecht, Sprache und Alter - jedenfalls unabhängig von der Zugehörigkeit zu allen Gruppen - ein Menschenrecht haben solle, der Industrie als "Partner für einen freien wechselseitigen Arbeitsvertrag" zur Verfügung zu stehen. (Über die Fiktion der freien und gleichen Vertragsfähigkeit zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber macht sich wohl keiner Illusionen.) Ziel jedenfalls waren die ungebundenen Massen der jederzeit verfügbaren, individualisierten und atomisierten Arbeitskräfte.

Jetzt frage ich Sie: Was ist denn dann das Sozialisationsprinzip, die Grundlage des Zusammenlebens, der Garant von Zugehörigkeit, wenn alle anderen Zugehörigkeiten mehr oder minder zerstört oder zumindest gänzlich untergeordnet sind? Es ist die Arbeitsorganisation. Der Platz in der Arbeitswelt definiert auch unseren Platz in der Welt, so wie man früher gesagt hat, dass man in die Welt durch Gott hineingesetzt ist, und dort in seinem Stande seinen Platz ausfüllen muss. Nach bürgerlicher Moral definieren nunmehr Fleiss und Leistung den Platz im Gewühl der wild konkurrierenden Individuen.

Den Auftrag, für das Leben der Menschen sinnstiftend zu sein, hat die industrielle Arbeitswelt von ihren Vorgängern geerbt. Wundert es daher, dass die Katastrophe besonders schlimm ist, wenn diese Arbeitswelt zuerst alle anderen Zugehörigkeitsgruppen unterhöhlt und einen dann womöglich als arbeitslos aus seiner letzten Bindung wirft?

Auf der Gegenseite hat ja auch die Familie viele Funktionen verloren und ist zu einem emotionalen Treibhaus geworden, wo man ja nur mehr aus emotionalen Gründen oder Nicht-Gründen beisammen bleibt. Die bisher stützenden Aussenhalte verlieren ihren Zwang, aus Not zusammenzubleiben hat immer weniger Sinn. Ein Beispiel für die emotionale Überfrachtung der Familie sehen Sie an der Verzweiflung der Arbeitslosen oder der Hilflosigkeit vieler Urlaubsfamilien gegenüber den im Alltag unter den Teppich gekehrten Konflikten.

Die Flucht aus der über-emotionalisierten Familie und die Flucht aus der vereinsamenden Arbeitssituation hat ihren adäquaten, blechgewordenen Ausdruck im Automobil gefunden. Viele sind nur mehr in diesem Puffer zwischen den Welten bei sich. (Ich muss diesen Gedankenfaden hier auslaufen lassen; lange müsste man diesen Weg noch weitergehen und überlegen, für welche Menschengruppen dies gilt, welch unterschiedliches Schicksal sowohl die Arbeitswelt als auch die Familienkonstellation heute Männern und Frauen zumisst, usw.)

Wenn man heute die berechnete Forderung aufstellt, das Auto wieder politisch einzubinden, dann sehen wir die ganz grosse Schwierigkeit darin, dass derzeit die von den negativen Folgen des Autos Betroffenen entweder keinen Grund oder keine Möglichkeit zu einer Solidarisierung sehen. Ein unfassbares Datum angesichts unseres Wissensstandes über die Zerstörung unserer ökologischen und sozialen Umwelt! Wir nutzen das Auto individuell und machen es den ganz brutalen Managern multinationaler Unternehmungen gleich. Wenn z.B. Coca Cola nicht mehr in Flaschen, sondern in Dosen abgefüllt wird, verbilligt damit das Unternehmen seine eigenen Produktions- und Vertriebskosten und wälzt die Folgekosten schamlos auf die Allgemeinheit über (Müll, Energie, etc.). Und genauso handelt jeder von uns mit seinem Auto. Wir kosten den individuellen Gewinn der Mobilität aus und wälzen die Folgekosten, die Zerstörung unserer Städte, die Zerstörung der Kommunikationsformen, die Vernichtung unserer Wälder und Felder, auf die Allgemeinheit ab (welch selbstbetrügerischer Kurzschluss: Glauben wir wirklich, dass die Gifte, die unsere Umwelt vernichten, uns selbst ungeschoren lassen? Offenbar sind hier auch Kräfte der Selbstschädigung am Werk. Auch sprechen wir von Verkehrs-"Opfern". Und eine Studentin aus Afrika konnte ihre Dissertation über "Die Opferriten der Deutschen am Beispiel des Verhaltens im Autoverkehr" schreiben. Wer wird hier geopfert? Wofür? Wem zuliebe?)

Ich glaube, dass das die emotionale Struktur der Autofahrer als solche ist. Das Auto als Freiheitsgerät soll "freie Fahrt für freie Bürger" - und sei es in den Tod - schenken. Ich erschrecke, sie auch an mir selbst zu finden: wenn ich leide, fordere ich, es müsse gesetzlich etwas getan werden; wenn ich geniesse, habe ich das vergessen. Wie kommen wir aus diesem Dilemma heraus? Es wird nicht genügen, wenn vier oder fünf oder auch mehr Leute sagen, wir werden ab jetzt mit dem Auto sparen. Spätestens nach der dritten Woche wird man

dann so gehässig, dass sich alle anderen den Luxus dieses Freiheitsgefährtes leisten, nur ich leiste ihn mir nicht ... Ich bin denen dann doppelt böse: erstens stellen sie mich als lahmen und kaum potenten Schwachkopf hin und zweitens realisieren sie meine eigenen Wünsche, die ich mir heroisch verboten habe. Als einzelner kommt man(n) vermutlich sehr schwer von dieser konkurrenzhystrischen Welle herunter. Oder denken Sie etwa an das Überholtwerden überall dort, wo es Geschwindigkeitsbeschränkungen bereits gibt. Jeder, der 130 km/h einhält, macht doch dem Überholenden, der das Gesetz bricht, Platz. Es herrscht also de facto Vortritt für Gesetzesbrecher, die sich auch noch als die Stärkeren, Erfolgreicheren, Überlegenen fühlen. Es gibt also so gut wie keine Solidarisierungsversuche, bzw. keine sonderlichen Anreize. Und wer mag mit säuerlicher Penetranz auf der Überholspur pädagogisch wirken?

Erst wenn grössere Gruppierungen, die unser vitales Interesse am Überleben unserer Umwelt und unserer Städte haben und die Gemeinkosten des Autos nicht mehr zu tragen bereit sind, erst wenn diese sich zusammenschliessen, werden Änderungen gelingen. So wenn sich z.B. Quartiervereine dagegen wehren, dass Autos wie Geschosse durch Wohngebiete durchdonnern.

Wir haben ja nur ganz wenige Motivdimensionen besprochen: eine der zentralen ist ja das Auto als Waffe. Es bietet sozusagen die Möglichkeit, individuell mitzuhalten mit der allgemeinen Rüstung - nur hat es die Friedensbewegung damit nicht leicht, denn der Feind ist nicht deklarerter Weise irgendwo draussen zu suchen oder bei "den Mächtigen"; sondern auch in uns selbst. Dennoch haben beide Seiten dieses Widerspruches ihre Exponenten. Die Autoindustrie hat kurzsichtiger Weise kein Interesse an der Rückkehr der Rechtlosen des emotionalen Naturzustandes in die politische Gemeinschaft. Sie unterstützt nach wie vor - durch Werbung und Modellpolitik - diejenigen, die angesichts des langen Friedens ihre kleinen Privatkriege tagtäglich auf dem Weg in die und von der Arbeit führen wollen. Und unter Sicherheit verstehen sie eher eine Verteidigungswaffe ...

Ich wähle diese verbitterten Worte, weil die Autoindustrie diese Argumente kennt, und sich dennoch nicht entblödet, Kongresse über die Zukunft des Autos so abzuhalten, als handelte es sich bei der Zukunft des Autos bloss um ein technisches Problem. Daher ist die andere Seite des Widerspruches über den politischen und gesetzlichen Weg zu gehen genötigt. Auf Selbsteinsicht ist hier nicht zu hoffen. Wer mit den aufgestauten Aggressionspotentialen von Millionen Geschäfte macht, kann sich nur schwer entschliessen, über **die friedliche Nutzung des Autos** oder gar andere Lösungen sich den Kopf zu zerbrechen. Die Industrie also nimmt Marktänderung wie Gesetze hin, wie Naturkatastrophen, und frägt keine Sekunde lang nach dem Sinn. (Auf einen ähnlich dramatischen Befund kommt man übrigens bei der Bauindustrie. Wenn Sie bedenken, wieviele hochsensible Dimensionen das Wohnen, das Haus, der Dorfplatz oder gar die Stadt haben, und wenn man dagegenhält, mit welch wenigen und grobschlächtigen Dimensionen die Bauindustrie in den Gemeindestuben durchkommt und dann auch noch danach baut, dann wundert Sie der Zustand unserer Städte in ihrer Phantasielosigkeit nicht.)

In einer ähnlich schwierigen Situation befinden wir uns bezüglich der Mobilität. Hier ist es so, dass eine Menge politischer Bedürfnisse und Ziele einfach brach liegen und keine entsprechende Form der Repräsentation finden. Deswegen muss man zumindest mit Bürgerinitiativen oder ähnlichem anfangen, selbst wenn diese zunächst in ihrem Partikularismus etwas Widerliches haben können. Denn diese verteidigen oft ihr Quartier, indem sie den Verkehr ins Nachbarquartier schicken. Aber um diesen Ausgleich und Kampf der verschiedenen Egoismen kommt man nicht herum.

Ich komme zum Ende: Weite Bereiche unseres wirtschaftlichen Lebens sind mit Dingen beschäftigt, die wir überhaupt nicht brauchen. Wesentliche Dinge unseres Lebens sind in der politischen Landschaft heimatlos und haben auch keine entsprechende Form der Bewirtschaftung, dort herrscht Mangel, Leid, Gewalt, Unterdrückung, Urzustand ... Da meine ursprüngliche Profession Philosoph ist (und bleibt), möchte ich mit Platon schliessen: Platon konnte sich gar nicht genug wundern über den Bericht eines Mannes, dass es in seinem Heimat-Stadtstaat (Polis) möglich sei, sich über längere Zeit der Verpflichtung, ein politisches Amt zu übernehmen, **zu entziehen**. Ich glaube, dass es ein höchst gefährlicher Luxus ist, dass wir nicht von Zeit zu Zeit die Pflicht haben und genötigt werden können, ein politisches Amt zu übernehmen. Wir würden nämlich sehr wohl die Verknüpfung der Individualinteressen mit den Allgemeininteressen wesentlich sorgfältiger im Auge haben, und die Regierenden könnten nicht so an den Bedürfnissen vorbei in die Irre laufen (ich unterstelle beste Absichten), wenn wir sie und - nach diesem Modell - auch uns selbst nicht dermassen im Luftleeren hängen liessen.

Wenn Sie so wollen, ist für mich das Auto nichts anderes als ein Ausdruck dieses apolitischen Individualismus. Und die Griechen hatten dafür ein böses Wort: Idiotie (als idioties bezeichneten sie einen, der eine öffentliche Sache als eine private behandelte). Und die Rückholung des Autos und der Autofahrer in die Verbindlichkeit des Politischen wird vor dem Widerspruch stehen, von dem wir anfangs ausgingen:

- auf der einen Seite verkörpert das Auto fast alle Errungenschaften bürgerlicher Freiheit in Blech und Kraft. Wer wollte auf diesen Aufstieg ins freie (Klein-)Bürgertum verzichten, wo doch früher nur Fürsten und Militärs und allenfalls Kaufleute "frei" und "mobil" waren. So gesehen verkörpert das Auto massenhafte Emanzipation aus feudalen und hochkapitalistischen Zwängen.
- auf der anderen Seite können wir am Auto und am Verkehr auch den Umschlag dieser wildgewordenen individuellen "Freiheit" in die Willkür und weiters in die Selbstzerstörung beobachten. Neulich musste ich durch den sterbenden Schwarzwald nach Stuttgart. Hier der sinnlose Krieg der konkurrenzhystrischen Einzelkämpfer in anschaulicher Verdichtung, dort die Natur, die diesen Wahnsinn nicht mehr mitmachen mag und sich zum Sterben hinlegt. Und in Deutschland, Österreich und der Schweiz hat keiner weit zu "seinem" Stuttgart und zu "seinem" Schwarzwald.

Es gilt also, andere Formen massenhafter individueller Mobilität zu finden, neue Wege des Verkehrs. Und dazu braucht es die Phantasie, in die derzeit kaum einer investiert. Bessere Schwingachsen, die im Moment keiner braucht, werden den Wald und unsere verpesteten und verseuchten Städte nicht retten. Es scheint, als wäre die Jahrhundert-Liebe Auto zu einer tödlichen Leidenschaft geworden.