

Auszug aus Streifzüge bei Context XXI

(<http://contextxxi.org/getriebe-und-gedarme.html>)

erstellt am: 19. April 2024

Datum dieses Beitrags: Juni 2021

Getriebe und Gedärme

■ FRANZ SCHANDL

Ich, der ich in der Wohnung sitze, sage: „Ich stehe in der Ziegelofengasse.“ – Warum das? Denn nicht ich stehe dort, sondern der Wagen, den ich fahre. Mit diesem „Ich“ identifiziere ich nicht nur das Auto als meines, mit diesem „Ich“ kategorisiere ich mich als das Auto selbst. Das Auto, das bin ich, denn sonst würde ich nicht mit dieser Selbstverständlichkeit „Ich“ sagen. Es hat mich. Wir, das Es und das Ich, sind eine Einheit.

Keiner Maschine ist es je gelungen, mit ihrem Besitzer so verschmolzen zu werden wie dem Auto. Diese Überidentifikation ist nicht nur determiniert, sie ist überdeterminiert. Das Verhältnis zum Auto ist nicht pragmatisch und instrumentell, es ist paradigmatisch und emotionell. Direkt libidinös. Wir benutzen es nicht bloß, wir finden uns in ihm wieder. „Ich“ sagen nicht nur die zahllosen Autoliebhaber, sondern dieses „Ich“ unterläuft uns allen. Da wird nicht schlampig oder gar fahrlässig gesprochen, die Sprache drückt vielmehr diese Innigkeit adäquat aus.

Wird das Es in das Ich hineingenommen, oder wird das Ich dem Es beigegeben? Dominant letzteres. Das unverwechselbare Ich verschenkt sich an das austauschbare Es. Bei anderen Sachen wäre derlei unmöglich, da mögen diese Gebrauchswerte auch noch so fetischistisch aufgeladen sein. Ich bin nicht meine Stereoanlage, meine Motorsäge, meine E-Gitarre, nicht einmal mein Fernseher. Von stillen Konstruktionen wie meiner Bibliothek ganz zu schweigen. Das bin ich nicht, das habe ich nur. Hier jedoch wird Haben zu Sein. Es gehört zum Ich-meiner-mir-mich.

Das Auto ist in den Nominativ gerutscht, gesagt wird nicht nur:

Es entspricht *meiner* (finanziellen) Potenz.

Es gehört *mir*.

Es befördert *mich*.

Nein, das alles ist nicht genug, insbesondere gilt auch:

Es ist ich. – Und daher ebenfalls:

Ich bin es!

Das Überzeug

Das Auto ist kein krudes Ding, Marke: Ich fahre es. Das Auto ist mehr als ein Fahrzeug oder präziser: Es ist dieses Mehr im Laufe des Fordismus geworden. Die Geschichte des Autos ist die Geschichte einer Beschlagnahme. Diese Okkupation verläuft andersrum als man sie sich gemeinhin vorstellt. Der metaphysischen Mucken sind viele. Das Fahrzeug ist also mehr als ein Zeug, es ist *das Überzeug*. Als Autofahrer kommt der Bürger nicht nur zu sich, sondern über sich. Er ist so von sich selbst als dieser Figur überwältigt, eben *überzeugt*, dass er die Funktionen des Wagens schier als körperliche wahrnimmt. Getriebe und Gedärme werden eins. Beim Fahren werden die Prothesen (Schalter, Pedale, Knöpfchen, Lenkrad) mehr organisch als mechanisch wahrgenommen. Ich vergrößere mich. Sobald der Motor läuft, synchronisieren sich Fahrer und Fahrzeug.

Autofahren ist eine bürgerliche Leidenschaft. Mit dem Auto ist man scheinbar nicht auf sich zurückgeworfen, im Gegenteil, man stellt was dar, man kommt weiter. Es ist die private Mobilisierungs-

maschine schlechthin, ein *Automobil* eben. Signifikat des mobilen und mobilisierten Bürgers. Freie Fahrt für freie Bürger! Das Auto ist auch nicht nur ein, sondern *das* Symbol des sozialen Aufstiegs, mehr als jede andere Apparatur. Als Mobilität hat es gegenüber allen Immobilien den Vorzug. Man kann es zeigen, es ist vor allem auch laut, macht sich bemerkbar, besetzt die Räume, transportiert die Waren. Man muss gar nicht wissen, wer man ist, wenn man weiß, wohin es geht.

Automaten der Virilität

Bis nach, ja insbesondere Hintertupfung galt: Nichts faszinierte die Jugend, speziell die männliche, so sehr wie das Auto. Erst das digitale Aufkommen schuf hier ernsthafte Konkurrenz, z.B. das „Handy“ genannte Mobiltelefon mit seinen multiplen Funktionen. In den letzten beiden Generationen war das Auto jedoch konkurrenzlos, hatte als Statussymbol eine Sonderstellung. Mit nichts konnte man so angeben wie mit diesem Subjekt-Objekt. Man erschien vermögend und verwegen, errang Prestige. Das Auto hatte mitunter eine voyeuristische, ja vielleicht sogar pornographische Note. Der Kraftwagen ist ein Energie-geladenes Surrogat umgeleiteter Lüste, ungeschminkte Virilität, zweifellos. Und er demonstriert auch eine monetäre Potenz, selbst wenn diese nur kreditiert wurde.

Diese bürgerliche Leidenschaft stachelte vor allem diverse Underdogs geradezu an, mithalten zu wollen. Diese Versessenheit war (und ist wohl noch immer) nicht zu übersehen. Nicht selten ging es darum, die Autos *aufzufrisieren*, sie noch schneller und

lauter, auffälliger und eindrucksvoller zu machen. Sie gleichen Drogen und jährlich sterben nicht wenige daran. Männlich codiert war das Auto als *der* Automat sowieso. Die logische Zuordnung ist eine biologische. Männer sind als motorisierte Pioniere überall vorne. Bei Unfällen, bei Delikten, bei Fahrerfluchten, bei Geisterfahrten. Aller Evidenz widersprechend, dominierten über Jahrzehnte chauvinistische Trottel-sprüche wie „Frau am Steuer Ungeheuer“.

Das Auto suggeriert: Man hält nicht dagegen, man hält vielmehr mit. „Die haben ja nicht einmal ein Auto“, so lautete eine gängige Punzierung ärmerer Familien. Wer kein Auto hat, galt bald und schnell als minderwertig. Gemeinhin haben die Familien (vor allem am Land) zwei, drei, vier Karossen. Ich habe diese merkwürdige Addition einmal am eigenen Waldviertler Clan beschrieben. Nicht nur das Ergebnis wurde konstatiert, sondern auch aufgrund welcher Mechanismen es zustande gekommen ist. (Wie wir auf das Auto gekommen sind, *Streifzüge* 2/2002, S. 5)

Abschuss und Opfer

Selten ist man so aus dem Häuschen wie im Auto. Das Auto kann durchaus als eine Erweiterung des Häuslichen ins Außerhäusliche gesehen werden. Und da ist auch kein Chef oder Vorgesetzter zugegen. Hier regiere ich. Der Kraftwagen ist eine Art Herrschaftsgebiet, ein Reich der Subjekte. In den *Sports Utility Vehicles* (SUVs) der Gegenwart ist aus dem Gefährt eine bewegliche Festung, ein richtiger Panzer geworden. Ausfahrten gleichen motorisierten Aufmärschen, die verkünden: Wer mir zu nahe kommt, kommt unter die Räder.

Nicht zufällig spricht man übrigens davon, dass auf den Straßen jemand „abgeschossen“ wird. Dass dem Straßenverkehr geopfert werden muss, ist selbstverständlich. Flächen, Wälder, Stille, Luft, Menschen, Tiere. Bei den vielen getöteten Tieren denke ich an meine Bundesheerfahrten im Herbst 1978. Die

Kaserne war 40 km vom Wohnort entfernt und so mussten die jungen Testosteronisten spätestens um 5 Uhr aufstehen, um um 6 Uhr 30 zum Morgenappell antreten zu können. Die oft nebelige Strecke bis zum Truppenübungsplatz Allentsteig (der zweitgrößte Europas, ein Werk Hitlers, der 1938 und in den Folgejahren 40 Dörfer absiedeln ließ) war stets gesäumt mit toten Tieren, einmal zählte ich fast 50 niedergemetzelte Kreaturen (Rehe, Hasen, Igel, Fasane, Rebhühner, Vögel, Katzen). Bei der Rückfahrt am späten Nachmittag waren kaum noch Spuren zu erkennen, LKWs hatten in der Zwischenzeit den Rest erledigt und alles plattgewalzt.

Tiere als Opfer des Straßenverkehrs sind da anders als jene in den Schlachthöfen nicht einmal der Rede wert. Es ist zu Recht umstritten, ob man Tiere töten darf, um sie zu essen. Nicht einmal umstritten hingegen ist, dass man Tiere totfahren darf. Auf mein Konto gehen ein Igel, eine Katze und ein Reh. Derlei geschieht in den meisten Fällen nicht einmal absichtlich, es geschieht nebenbei. Der Kollateralschäden sind viele, an die Klimaerwärmung muss man wohl nicht extra erinnern. Auch da leisten die Autos ihren nicht zu unterschätzenden Beitrag.

Wir leben in einer autogerechten Welt. Denken wir an autogerechte Politiker wie Gerhard Schröder oder Jörg Haider oder Winfried Kretschmann. War der eine der „Auto-Kanzler“, so der andere ein „Autofreak“ und auch Kretschmann ist so ein richtiger grüner Klon, typisiert auf „Wir sind Mercedes“. Zu Haider apportierte einst ein affines Medium: „250 PS, 236 km/h, 1 Million Schilling: Ein Audi allroad quattro dient Haider als neuer Parteidienstwagen. Seine Ansprüche an Material, Fahrer und Schnelligkeit sind hoch: In nur einem Jahr hat der Landesvater mehrere Chauffeure und drei Testwagen verschlissen. Wer wie Jörg Haider privat einen Porsche 911 Carrera 4 fährt, der will beruflich nicht mit deutlich weniger Pferdestärken unterwegs

sein.“ Autos zeichneten ihn aus. Das war einige Jahre bevor der damalige Kärntner Landeshauptmann betrunken und mit überhöhter Geschwindigkeit tödlich verunglückte. Rasend und berauscht. Ein fast idealer Tod, nicht nur für diese Figur.

Wende oder Ende?

Was wir keineswegs brauchen, ist ein Zeitalter der Elektroautos, eines Lithium-Booms und in deren Windschatten wohl auch eine Renaissance der Atomkraft. Also keine Autowende, sondern ein Autoende. Indes, selektiv und selten wird auch in Zukunft mit PKWs gefahren werden. Durchaus mit Freude und auch nicht mit schlechtem Gewissen, aber eben wirklich selektiv und selten. Privates Autofahren wird zu einer Ausnahme für bestimmte Situationen und Anlässe. „Das Auto wird keine Notwendigkeit mehr sein. Denn alles wird sich verändert haben: die Welt, das Leben, die Leute.“ (André Gorz) Als Massenverkehrsmittel ist das Auto jedoch eine Katastrophe und mit dem Kapitalismus schlichtweg zu entsorgen. Somit auch die serielle Autoproduktion als Leitindustrie. Alles andere ist reine Dystopie.

Franz Schandl: Geboren 1960 in Eberweis/Niederösterreich. Studium der Geschichte und Politikwissenschaft in Wien. Lebt dortselbst als Historiker und Publizist und verdient seine Brötchen als Journalist wider Willen. Redakteur der Zeitschrift *Streifzüge*. Diverse Veröffentlichungen, gem. mit Gerhard Schattauer Verfasser der Studie „Die Grünen in Österreich. Entwicklung und Konsolidierung einer politischen Kraft“, Wien 1996. Aktuell: Nikolaus Dimmel/Karl A. Immervoll/Franz Schandl (Hg.), „Sinnvoll tätig sein, Wirkungen eines Grundeinkommens“, Wien 2019.

Lizenz dieses Beitrags
CC by
Creative Commons - Namensnennung