

Auszug aus **Streifzüge** bei **Context XXI**<http://contextxxi.org/wie-wir-auf-das-auto-gekommen-sind.html>

erstellt am: 26. Februar 2021

Datum dieses Beitrags: Juni 2002

Wie wir auf das Auto gekommen sind

Saloppes zur Vorgeschichte eines Fahrzeugankaufs

Der folgende Beitrag ist alles andere als der Versuch, sich vom Essay Lothar Galow- Bergemann abzusetzen. Im Gegenteil, beinahe alles, was dort steht, vertreten wir auch. Es geht vielmehr darum, anhand eines naheliegendes Beispiels einige Mechanismen aufzuzeigen, die sich unabhängig vom persönlichen Wollen in unserem Alltag zu entfalten beginnen.

■ FRANZ SCHANDL

Also was Persönliches: Wir kaufen uns ein Auto. Und zwar so bald wie möglich. Wir brauchen es einfach. „Wir“ meint jetzt weder (wie im Vorspann) mein vereinnahmendes Singular noch gar den Kritischen Kreis, sondern den unmittelbaren Lebensbezug, in dem ich existiere: Theresa, die Kinder und ich. Freiheit ist, so frei nach Hegel, die Einsicht in die eigene Motorisierung. Jene werden wir uns jetzt kaufen, weil uns sonst noch mehr von ihr genommen wird.

Schon in den letzten Jahren ist es oft nicht einfach gewesen: Das Einkaufen für sieben Personen, mehrmals wöchentlich, der Abtransport des Sperr- und Sondermülls, der Ankauf von Holz und Kohle für die Kachelöfen. Alles äußerst mühsam. Am schlimmsten sind aber die (zumindest für die Enkelkinder zu spärlichen) Besuche bei den Großeltern im Waldviertel, was bedeutet: Alles zusammenpacken, in den Bus, dann in die U-Bahn, dann in den Zug. Am Bahnhof gilt es natürlich immer relativ zeitig zu sein, damit wir mit den Kindern in ein Abteil können, da dies

für alle Beteiligten und Nichtbeteiligten am wenigsten stressig ist. Als Alternative kommt noch in Frage, dass der Wiener Großvater uns mit seinem Auto quer durch die Stadt zum Bahnhof chauffiert, wobei nicht alle in den Wagen passen, einige sowieso auf die Öffis ausweichen müssen. Aber die Tragtiere müssen zumindest nicht soweit schleppen.

In Gmünd, am Zielbahnhof, holt uns dann der andere Opa oder die Oma (die von den Kleinen inzwischen „Zugoma“ genannt wird, obwohl sie überhaupt nicht Eisenbahn fährt) ab. Umladen. Kind und Kegel verstauen. Ab ins knapp über 20 Kilometer entfernte Dorf. So wird die Strecke von 140 Kilometer zu einer Weltreise, die statt zwei Stunden vier Stunden in Anspruch nimmt. Mein Rücken und meine Schulter schauen nach solch unerträglichen Schlepptouren (ob bei Ausflügen, ob beim Einkauf) oft so aus, als hätte ich gerade in irgendeiner strengen Kammer meine Züchtigung empfangen, indes ich doch nur eine oder einige Tasche trug wie ertrug, sozusagen nur der gepeitschte Packesel der Meinigen bin.

Jeder braucht seinen Kübel

Leihwägen über ein Wochenende oder gar für länger sind sauteuer, außerdem stehen bei den Schandls im Dorf sowie so fünf Autos zur Verfügung. Dort gibt es nämlich überhaupt keinen öffentlichen Verkehr, sieht man vom Schülerbus ab, der aber auch nur zu Schulzeiten verkehrt. Warum die soviel Autos brauchen, ist einfach: Mein Vater ist – ich sag's ja nicht gerne – Volks-

musikant mit einer steirischen Ziehharmonika samt überdimensionierter Verstärkeranlage, der hat ein großes Auto, da er seine Rente durch Hochzeiten, Klassentreffen und Pensionistenkränzchen aufbessert. Meine Mutter will nicht von meinem Vater abhängig sein, noch dazu möchte sie diesen „großen Kübel“ (sie über sein Auto) nicht fahren. Mein Bruder ist Geschäftsführer in einem Steinbruch, mehr als 40 Kilometer von seinem Wohnort entfernt, meine Schwägerin ist mobile und somit mobilisierte Heimhilfe in der Altenbetreuung und kann daher auch das Fahrzeug nicht mit ihm teilen. Alle haben ein stichhaltiges Alibi, keins kann verzichten, ohne dass da nicht irgendwas unter die Räder kommen würde. Denn wer bringt meine Nichte in den Klavierunterricht in die Stadt H. oder in die Ballettstunde in der Stadt W. ? Ja, ich glaub, ich muss nicht weiterreden ... Vor Jahren haben wir mal mit Wiener Bekannten über *car-sharing* diskutiert, letztlich aber dann keine Partner gefunden. Schon das Aushandeln gestaltete sich mehr anstrengend als anheimelnd, sodass man fast annehmen hätte müssen, wäre es mit Freunden was geworden, wir nach einem praktischen Versuch diese Freunde nicht mehr gehabt hätten. Man denke an das unumgehbare Rechnungswesen und schaudere: Wer zahlt den Malus beim Unfall? Wer wie viel bei einer allfälligen Reparatur? Werden Kinder extra berechnet? Und wenn ja, wie? Wer meldet das Auto an? Wer putzt es wie oft? Wie wird ein Versicherungsbonus dividiert im Falle einer Auflösung der Partnerschaft? Was funktioniert nach dem Proportionalität-

sprinzip, was nach dem Solidarprinzip, was nach dem Verursacherprinzip? Man könnte die schönsten Satzungen und Reglements entwerfen.

Nicht all diese Fragen wurden gestellt, aber alle hätten über kurz oder lang gestellt werden müssen. Wie man es auch betrachtet, Konfliktstoff gibt es mehr als genug. Das kapitalistische Vertragswesen ist blanker Unsinn, aber erst in solchen Momenten fällt das so richtig auf. Es hat seine kategorialen Sperren gegen die meisten Formen von sinnvoller kollektiver Nutzung eingebaut. Die Sünder wider den Markt müssen dann ihre Sünden abbüßen. Nicht selten inszenieren sie ihre eigene Blamage.

Aber zurück zu uns. Da gibt es einige einschneidende Veränderungen, die das Auto derart zur Pflicht werden lassen, dass keine Neigung sich dem widersetzen will. Meine liebe Theresa ist wieder ins Erwerbsleben getreten, was konkret bedeutet: Pläne entwerfen, Arbeitskonzepte erstellen, Kostenvorschläge prüfen, mit diversen Professionisten verhandeln, Baustellen abfahren. Das alles ist selten ums Eck, und die wenigsten Örtlichkeiten sind einfach erreichbar. Ohne Auto würde die Periode des *unterwegs Seins* sich drastisch ver-

längern. Denn diese Zeit wird der Arbeitszeit nicht abgezogen, sondern schlägt sich ihr zusätzlich auf. Sich dem Privatwagen zu verweigern, würde im konkreten Fall bedeuten: Einschränkung der Freizeit, Minimierung des durchschnittlichen Stundenlohns, Verunmöglichung bestimmter Aufträge. Das ist uns allen nicht zumutbar, geschweige denn zuträglich. Mit Theresas Schritt ist der PKW letztlich unumgänglich geworden, auch wenn die ganz Kleinen zurecht meinen, dass sie lieber mit dem Zug fahren als mit dem Auto. Ich auch.

Fahrzeug und Stehzeug

Wie wir es drehen und wenden, wir kommen um das Auto nicht herum. Daher wird es angeschafft. Leisten werden wir uns es ja so halbwegs können. Selbstverständlich kommt auch einiges auf uns zu: Parkplatzsuche, Parkpickerl (das ist eine öffentliche Jahresabgabe in Wien für öffentliche Stehflächen im Wohnbezirk; zirka 200 Euro), Versicherung, Reparaturen. Natürlich wird auch unser Fahrzeug hauptsächlich ein Stehzeug sein, mehr als die Hälfte des Jahres wird es auf einem Parkplatz stehen. Aber der anderen Tage sind so viele, dass sie nicht mit ausgeborgten

Karren oder Leihwägen machbar sind.

Wissentlich tragen wir zu dem bei, was wir bekämpfen, doch wenn wir zu dem nicht beitragen, bekämpfen wir uns noch mehr, was übrigens den Kampf dann noch zusätzlich erschwert. Also: Her mit dem Auto! Wir freuen uns schon drauf. Schmähhöhne, wie Gerold Wallner sagen würde.

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
LFK
Lizenz Freie Kunst