

Das Autofahren, die Vernunft und die Freiheit (II)

Posted on 6. Januar 2022 by Klaus West



Magie der Mobilität: Wie ein Fahr-Zeug von einer „Atmosphäre voller Zauber umgeben“ ist, hat der Anthropologe Bronislaw Malinowski vor ziemlich genau 100 Jahren am Beispiel des Kanus beschrieben (Bild: Kanenori auf Pixabay)

Urteile über das Verhältnis zwischen Mensch und Maschine reichen von katastrophisch bis paradiesisch. Eine Sichtweise plädiert dafür, dass Mensch und Maschine zusammenpassen müssen. Sie bilden, um Gilles Deleuze und Félix Guattari zu zitieren, *komplexe Arrangements*.¹ Die Ausstattung des Autos, die Möglichkeit, allein zu reisen, oder das Fahrgefühl, das ein Auto vermittelt, von solchen Dingen ist die Rede. Die Arrangements sind allerdings nur schwer in Worte zu fassen und begreiflich zu machen, weshalb sie gegenüber der Objektivität der funktional und instrumentell geprägten verkehrspolitischen Vernunft in keiner starken Position sind. Aber immerhin erlauben sie die Frage, zu welchen Bezirken der Lebenswelt diese instrumentelle Vernunft keinen Zugang hat.

Wenn wir die Lebenswelterfahrungen in das Gespräch einbringen, müssen wir einräumen, dass sie gegensätzlich ausfallen können. Wir greifen eine Perspektive auf, die das Auto „als Waffe der Leistungsgesellschaft“ wahrnimmt.² Von diesem Standpunkt aus lassen sich die neuen Einschränkungen der Autofahrer*innen – Reduzierung der Fahrspuren zugunsten einer deutlichen Erweiterung der Bewegungsspielräume der Fahrradfahrer*innen – ohne Wenn und Aber rechtfertigen.

Hier, so scheint es, werden die menschlichen Maße, ihre Geschwindigkeit, die vergleichsweise geringe kinetische Energie und die Ausgesetztheit und Offenheit des Fahrradfahrens zum Maßstab der Zivilität gewählt und gegen das Massive, das Bunkerhafte der SUV und die Rücksichtslosigkeit ihrer Fahrer*innen in Stellung gebracht. Allerdings gibt es Beispiele dafür, dass der Standpunkt dieser Kritik auch nicht frei von Widersprüchen ist. Etwa wenn sich Fahrradfahrer*innen zu einer gewissen Militanz in bestimmten Fällen gegen die tatsächliche Gedankenlosigkeit und auch Unverfrorenheit der übermächtigen Widersacher aufschwingen. So hatte ein Mann aus München, der reihenweise Falschparker*innen fotografiert und der Polizei gemeldet hatte, nicht an die Persönlichkeitsrechte der PKW-Besitzer*innen gedacht.³

Praktische, vorwissenschaftliche Welterfahrung

Diese Art Mobilitätsjakobinismus trifft aber nur bestimmte Ausschnitte der Lebenswelt. Andere lassen es sinnvoll erscheinen, die Liebe der Fahrer*innen zu ihren Autos zu verstehen und zu verteidigen; ganz so, wie wenn Nichtraucher*innen die Liebe und die Sucht der Raucher*innen zur Zigarette verstehen wollen und verteidigen. Auch dazu reicht das traditionelle Technikverständnis, das Tempobegrenzungen mit der instrumentellen Technik(-geschichte) begründet, nicht aus. Es bleibt weit hinter den fortgeschrittenen Stufen des Technikverstehens zurück.⁴

Dieses andere Verständnis fand seit dem Ende des 19. Jahrhunderts in der phänomenologischen Denktradition oder dem amerikanischen **Pragmatismus** seinen Ausdruck. In diesen (vergleichsweise) modernen Traditionen nimmt die wissenschaftliche Forschung auf den systematischen Zusammenhang von vorwissenschaftlichen Welterfahrungen und wissenschaftlichen Einstellungen Rücksicht. Sie stellen den Versuch dar, „in den praktischen, präreflexiven Weltbezügen des Menschen selbst die kognitiven Wurzeln für die methodischen Leistungen der Wissenschaften zu suchen“.⁵

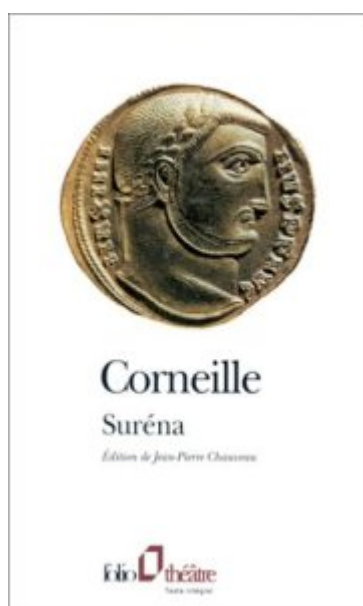
Ob diese praktischen, präreflexiven Weltbezüge bei Planungen Berücksichtigung finden oder nicht, macht den Unterschied. Sie scheinen keine Berücksichtigung zu finden, wenn Stadtregierungen deutscher Kommunen entscheiden, **in Pilotprojekten großflächig Tempo zu 30 testen**. Dies läuft darauf hinaus, dass zukünftig nur noch auf wenigen Hauptverkehrsstraßen eine Geschwindigkeit von 50 km/h zulässig, sonst aber 30 km/h die Normalität sein soll. So als ob in Zukunft die PKW geräuschlos und deshalb antriebslos durch die Stadt

schleichen. Würde das Tempo 30 in den Städten zur Regel gemacht, wäre das Verhältnis von Regel und Ausnahmen ins Gegenteil verkehrt.

Der Einfluss der Fahrmotive, Fahrstile und der Einstellungen zur Technik

Wer weiß, wie die Bewohner*innen dieser Städte darauf reagieren würden? Psychologische Merkmale wie Fahrmotive, Fahrstile und Einstellungen gegenüber Technik können eine Richtung weisen. Sie sind vermutlich immer noch maßgeblich dafür, ob Autofahrer*innen Einschränkungen ihrer Freiheit des Fahrens akzeptieren. Wir vermuten: wer ein starkes Interesse und Freude am Auto hat oder für den es sogar ein Hobby ist, wird sich mit einer Normalgeschwindigkeit von 30 km/h nicht ohne Weiteres abfinden. Zumindest galt dies vor 25 Jahren, als man die Bürger*innen vor der Einführung von Warn- und Eingriffssystemen sowie bei der vollautomatischen Verkehrsführung befragte. Erst recht können wir uns dies bei Fahrer*innen vorstellen, die eine starke Lust am Risiko bei Autofahren besitzen und aus ihrer Fahrtätigkeit Selbstbewusstsein „tanken“. Wir liegen bei diesen Personen sicher nicht falsch, wenn wir vermuten, dass sie dazu tendieren, sich die Art der Benutzung ihrer PKW möglichst wenig vorschreiben zu lassen.

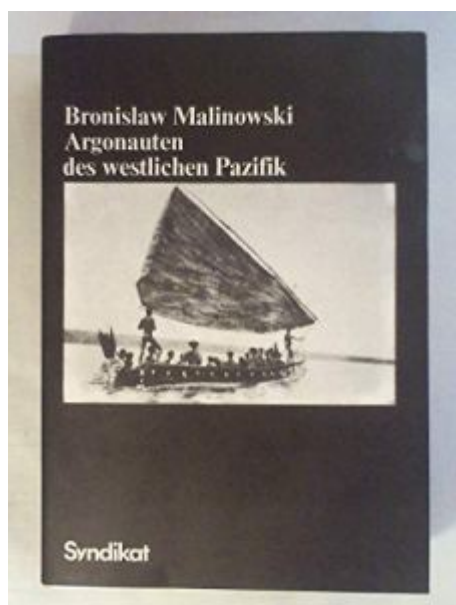
„Logik ist Unlogik gegen die Logik.“ (Corneille, Suréna)



Sich nichts vorschreiben lassen, Selbstbewusstsein tanken, vielleicht auch noch die Lust an der Geschwindigkeit oder die „Sehnsucht des Menschen nach Ferne, dieses Ungenügen des eigenen Orts“. Das alles hängt mit der Selbstbewegungsmaschine namens „Automobil“ zusammen. Es ist „Symbol der Freiheit und der grenzenlosen persönlichen Mobilität schlechthin“. Wer zählt nicht jene intelligenten und gebildeten Menschen zu seinem Bekannten- oder Freundeskreis, die dies nicht ernst nehmen. Schnell sind sie mit der Widerlegung des Freiheitsversprechens bei der Hand: „Die Freiheit des Autofahrens ist heutzutage die Freiheit, im Stau zu stehen.“ Und wenn erst das Gespräch auf *getunte* und *tiefer gelegte Wagen* kommt, wie schnell ist man dabei, sich über „diesen Menschen“ lustig zu machen. Hier scheint keine Logik gegen die Unlogik am Werk zu sein, sondern eine bestimmte Logik gegen eine andere Logik.

Wir wollen abermals auf Gilles Deleuze und Félix Guattari zurückkommen und fragen, wie ihre Perspektive, den PKW als *komplexes Arrangement* anzuerkennen, begründet und sinnfällig gemacht werden kann. Beide haben den Maschinenbegriff nicht instrumentell verwendet, sondern ihnen war es wichtiger gewesen darzulegen, wie Menschen mit Maschinen und Apparaten umgehen und wie Hände und Köpfe mit den anorganischen Teilen und mit technischen Elementen zusammenpassen. So ergab sich ein Aggregat, in dem etwas bewegt wird und in dem Energien umgewälzt werden, Maschinen halt. Maschinen sind komplexe Arrangements von Körpern, Köpfen, Strömen, mechanischen und nichtmechanischen, organischen und anorganischen Teilen, die zu funktionieren beginnen, die ineinandergreifen und die etwas herstellen.

Zauberhafte Kanus



Ein komplexes Arrangement zeigt sich auch darin, dass ein Auto „von Magie umgeben“ sein kann. Wie ein Fahr-Zeug von einer „Atmosphäre voller Zauber umgeben“ ist, hat der Anthropologe Bronislaw Malinowski vor ziemlich genau 100 Jahren am Beispiel des Kanus beschrieben. Es war das Hauptverkehrsmittel der Eingeborenen der Trobriand-Inseln im westlichen Pazifik. Nicht nur die großen Übersee-Expeditionen, auf denen der alljährliche Tausch von Gegenständen zwischen zwei durch das Meer getrennten Gemeinschaften stattfand, sondern auch der bescheidenere Handel innerhalb einer einzigen oder zwischen mehreren aneinandergrenzenden Gemeinschaften; selbst die kleinste Expedition in einem Kanu umgab ein zeremonieller Charakter und Magie. Es war ein wichtiges Stammesereignis, von dem man im ganzen Gebiet wusste und über das man sprach.⁶

Den Trobriandern war ein schwerfälliges, ungelenkes Kanu eine wunderbare, fast übernatürliche Errungenschaft und etwas Schönes. Sie hatten eine ganze Überlieferung darum gesponnen, verzierten es mit schönsten Schnitzereien, bemalten und schmückten es. Es galt ihnen als mächtige Erfindung zur Naturbeherrschung, die es ihnen gestattete, gefahrvolle Meere zu entfernten Gebieten zu überqueren. Mit einem Kanu assoziierten sie Seefahrten voll drohender Gefahren, lebendiger Hoffnungen und Wünsche, die die Eingeborenen im Gesang und in Erzählungen zum Ausdruck brachten.

Ein Kanu, das wir von Forschern beschrieben, fotografiert und als Gegenstand in einem Museum kennen, drückt nichts von seiner ethnographischen Realität aus. Es vermittelt uns keine Vorstellung davon, was den Eingeborenen ihr Kanu wirklich bedeutete. Ein Schiff „lebt im Leben seiner Matrosen und bedeutet diesen mehr als ein bloßes Stück geformter Materie“.⁷ Das Kanu „gleitet über die Wasseroberfläche, die Wellen auf und nieder, bald von den Wogen verdeckt, bald auf ihren Kämmen reitend. Ein heikles, aber lustvolles Gefühl, in dem schlanken Rumpf zu sitzen“.⁸

Aber was ein Forscher oder eine Forscherin nach Malinowski tun konnte, war, die Gefühle der Einwohner zu teilen. Sie konnten „die große Bewunderung“ verstehen, die die Eingeborenen einem guten Kanu entgegenbrachten; und ihre Schnelligkeit beim Abwägen von Unterschieden in Geschwindigkeit, Tragfähigkeit und Stabilität und ihrer gefühlsmäßigen Reaktion auf eben diese Unterschiede. „Kommt an einem ruhigen Tag plötzlich eine frische Brise auf, so wird das Segel gesetzt; es füllt sich, das Kanu hebt seine *lamina* (Ausleger) aus dem Wasser heraus und schnellt davon, rechts und links Gischt zerstäubend“.

Nie wurden die Eingeborenen müde, die guten Eigenschaften ihrer Kanus zu diskutieren. „Unvergeßlich bleibt die Wirkung, wenn eine Flotte von Eingeborenenkanus auf einer Handelsexpedition oder zu Besuch in Sicht kommt, mit ihren Dreieckssegeln, die Schmetterlingsflügeln gleich über das Wasser gestreut sind und mit dem harmonischen Ruf der Muschelhörner, die unisono geblasen werden.“⁹ Und auch „wenn es gerade nicht gebraucht wird, sondern unbenutzt auf der Seeseite des Dorfes an Land liegt, bildet es ein markantes Element in der Szenerie und spielt im dörflichen Leben durchaus eine Rolle.“

Motorrad-Jungs



Die Art und Weise, wie der britische Anthropologe Paul Willis *Motorrad-Jungs* beschrieben hat, gleicht dem Respekt, den Malinowski den Südseemenschen entgegengebracht hat. Nie wurden diese *Rocker* müde, Gespräche über das Leben mit dem Motorrad zu führen. Es war für sie der Dreh- und Angelpunkt ihres Lebens. Sie maßen dem Geschick im Umgang mit ihren Maschinen großen Wert bei, denn sie waren alles andere als eine sichere Bewegungsmaschinen. Ständig ging es darum, unnötige Unfälle zu vermeiden. Das Motorrad reagierte zwangsläufig und greifbar auf ihren Willen und beschleunigte auf eine Bewegung des Handgelenks. Die Kontrollentscheidungen der Fahrer und Fahrerinnen wirkten sich direkt physisch aus, in der vorbeisausehenden Luft.

Ein schnelles Motorrad fahren „ne heiße Karre“, sagte der eine. „im Himmel, un da gibt ne mordsgroße freie Straße“, sagte der andere. Und der erste antwortete: „un du hast en Mordstempo drauf“. Worauf der zweite noch ein „normalerweise hätt´s dich gefetzt“ draufsetzte.¹⁰

Die *Motorrad-Jungs* (siehe auch „[SHE is a RIDER](#)“, das Motorradmagazin für Frauen) mussten sich gegen das Motorrad behaupten. Sie hatten großes Vertrauen in die Kontrollierbarkeit, die Unzweideutigkeit der physischen Welt. Sie verließen sich direkt auf Stärke und Kontrolle aus eigener Kraft. Drogen waren ihnen verhasst, denn sie bedeuteten eine Gefahr für die Fähigkeit, zu handeln und autonom Entscheidungen zu treffen. Drogen lockerten die enge Beziehung von Bewusstsein und Realität, von Entscheiden und Handeln in der Welt, von Denken und dem konkreten Sichausdrücken.¹¹



Bild: intographics auf Pixabay

Die *Rocker* akzeptierten bei vollem Bewusstsein die Gefahr auf dem Motorrad. Sie trieben die physischen Grenzen bis zum Äußersten – nachdem der Körper massive Kontrollversuche gemacht hatte, nachdem die Grenzen der Geschicklichkeit überschritten waren, wenn der Fahrer nichts mehr zu seiner Rettung unternehmen konnte. Eine Sekunde lang fasste das alle Aspekte dessen zusammen, was es heißt, ein schnelles Motorrad zu fahren.

Selbst die Kleidung der *Motorrad-Jungs* war der Eigenart der Maschinen geschuldet: sie trugen Lederjacken mit Nieten, schmierige Jeans und schwere Motorrad- oder Armeestiefel. Das Haar normalerweise lang und fettig, nach hinten gekämmt, mit einer kleinen Tolle in der Stirn. Ihr Verhalten: lärmende Extrovertiertheit, rauhe Gutmütigkeit, manchmal Prahlerei, aber nur in seltenen Fällen Unfreundlichkeit gegenüber der Nicht-Motorradwelt.

Eine Art zweiter Haut

Natürlich hat das Auto den physischen und sozialen Aktionsradius des Individuums ausgedehnt und nimmt in Unterschied zur Eisenbahn und Flugzeug, die Mobilitätsmedien für Kollektive sind, durch seine jederzeitige individuelle Verfügbarkeit eine Sonderstellung ein. Das Auto ist eine „Art zweiter Haut“ oder auch eine

„schöne Prothese“, die die Möglichkeiten des Individuums erweitert.¹² Das Auto erhöht die Souveränität des Menschen über Raum und Zeit, und außerdem verleiht es Überlegenheit gegenüber konkurrierenden Subjekten, die nicht so schnell in Raum und Zeit unterwegs sind. Aber im Vordergrund steht die Selbstbestimmung darüber, wohin die Reise geht. Die Selbstmobilität ist die Ursache für die Lust am Auto, die die Lust des Menschen an der Mobilität verstärkt.

Schließlich, aber nicht an letzter Stelle, ist das Auto ein Element des Lebensstils. Wir kennen das Spektrum, das von der Subkultur bis zur Kultur der Neureichen reicht: Jachten, Privatjets, teure Autos. Diese Maschinen der Mobilität gelten überall als Zeichen des Erfolgs. Wer ein schnelles Auto fahren will, sich aber keinen Sportwagen wie einen Porsche leisten kann oder will, nimmt Veränderungen und Modifikationen am Motor seines Wagens vor, oder verändert die Fahrwerkeigenschaften oder die Form und Farbe der Karosserie. Das ist eine Form des Selbstausdrucks, die eine eigene Geschichte hat.



Bild: RyanMcGuire auf Pixabay

Schon in den 1950er Jahren war der VW Käfer ein beliebtes Tuningobjekt. Ein Spoiler sollte bei Geschwindigkeiten von über 100 km/h für einen höheren Anpressdruck an der Vorderachse sorgen. Sportstoßdämpfer oder leistungsstärkere Bremsanlagen trugen der höheren Leistung des VW Rechnung. Etwa seit den 1970er Jahren wurden Extremumbauten immer beliebter und Limousinen, Coupés und Sportwagen hatten nicht selten Anbauteile bis zu einer Breite von zwei Metern. Bei den *GFK-Bombern* entfernten die

Bastler originale Karosserieteile und ersetzten sie durch auffällig geformte Glasfaser-Kunststoffteile (GFK), so dass das Fahrzeugdesign stark vom Original abwich. Etwa seit Ende der 1990er Jahre ging man zu dezenten Umbauten über und legte einen größeren Wert auf Detailarbeiten.

Die Liebhaber:innen des Fahrzeugtunings – Automarken und -modelle wie der Opel Manta, VW Golf GTI, BMW 3er sind bei Anhängern des Autotunings besonders beliebt – betreiben ihr Hobby mit großer Ernsthaftigkeit. Sie sind in vielerlei Hinsicht vernetzt, man kennt sich in der Szene. Die Tuningcommunity gibt Zeitschriften heraus, organisiert Treffen und ist in regionalen Clubs zusammengeschlossen.

Tuningfans, wir haben dies angesprochen, werden von bürgerlichen und akademischen Kreisen belächelt. Ihnen haftet etwas Klischeehaftes an und ihre Liebe zum Auto erscheint in einem schlechten Licht. Mit Sicherheit hat ihr negatives Image mit dem Imponierverhalten einiger, „prolligen“ Umgangsformen und aggressivem Fahrstil zu tun. Wer aber nur darauf achtet, verfehlt etwas Wesentliches: die Liebe zum Auto als eine Form des Selbstaudrucks. Die starke libidinöse Beziehung zu diesem Gefährt ist aber keine Frage einer hoch- oder unterklassigen Kultur. Sie findet sich auch in den bürgerlichen Milieus und beschränkt sich nicht auf tadellos gepflegte Garagenautos. Dies zeigt ein kurzer Text Alexander Kluges „*Weißer Mercedes 1935*“ ¹³:



„Der Mercedes-Zweisitzer, bei Schönwetter offen zu fahren (im Kofferraum noch 2 Notsitze in rotem Leder für die Kinder), den Frau Dr. K. 1935 aus Stuttgart-Untertürkheim persönlich abholte, war für die Ewigkeit gebraucht. Unausdenkbar, welche Touren, Picknicks, Dämmerchoppen gefahren werden konnten. Sie und ihr Mann opferten den Sommerurlaub 1935. Aber das Fahrzeug *bedeutete* ja *Dauerurlaub auf Rädern*. Am Amaturenbrett aus rotem Lederbesatz, geriffelt, brachte Frau K. ein Gedenktäfelchen 5 x 7 cm mit ihrem Bild

an, darunter:

„Denk an mich, fahr vorsichtig.“

Nun war ihr Mann als Langsamfahrer bekannt, fuhr im dritten Gang an und endete mit einem Ruck. Von Unvorsichtigkeit konnte keine Rede sein. Vermutlich hatte sie das Schildchen gekauft (und ein Passbild von sich hineingesteckt), weil sie im Überschwang des Mercedes-Erwerbs noch eine Kleinigkeit zusätzlich brauchte. Um sich auszudrücken.“

Selbstaussdruck, Bewegungsfreiheit und die Verfügung über Raum und Zeit sind Formen der Freiheit, die auf den Körper insgesamt zielen und nicht nur auf den Kopf wie die Meinungsfreiheit. Mit dem Auto verfügen die Bürger*innen über Spielräume, und das ist es, was ihre Freiheit und ihre Unfreiheit ausmacht. „Es ist der *substanzielle Kern von Freiheit und Unfreiheit*, welche Spielräume mir gegeben sind, um Raum und Zeit nach eigenem Ermessen aufzuteilen.“¹⁴

„Nach meiner Ansicht ist die Freiheit nichts anderes als die Abwesenheit von allem, was Bewegung verhindert. (...) Ein jeder hat mehr oder weniger Freiheit, je nachdem, ob er mehr oder weniger Raum zur Bewegung hat. Deshalb hat der in ein weites Gefängnis Eingeschlossene mehr Freiheit als der in einem engen Gefängnis Befindliche. (...) Andere Hindernisse treffen nur den Willen; sie hindern die Bewegung nicht unbedingt, sondern mittelbar, indem sie unser Wohl beeinflussen. So ist der Passagier im Schiffe nicht derart gehindert, dass er sich nicht in das Meer stürzen könnte, wenn er will. Aber auch hier hat ein Mensch umso größere Freiheit, auf je mehr Arten er sich bewegen kann. Und hierin besteht die bürgerliche Freiheit.“¹⁵

Oskar Negt hält dies für „ganz elementare Gedanken“. Vor mehr als 300 Jahren hat Thomas Hobbes Freiheit konkret als Befreiung von Bewegungshindernissen und von Zwang beschrieben. „Nimmt man den für die deutsche Erziehung über eine ganze Epoche hinweg so maßgeblich bestimmenden Friedrich Schiller, so ist bei ihm eine Verheißung von Freiheit formuliert, die mit der raum-zeitlichen Bewegungsmöglichkeit der Menschen gar nichts mehr zu tun hat. „Der Mensch ist frei geschaffen, ist frei, und wär´ er in Ketten geboren.“ Aber es geht nicht um die unmittelbaren Ketten, sondern um Verfügungsrechte anderer über meine Zeit und über Räume, die ich betreten darf oder die ich meiden muß. Dies geschieht in der Regel nicht mehr durch äußere Gewalt, *hat aber dieselbe Funktion*.“¹⁶

Teil I ist [hier](#) zu finden

¹ Vgl. Gilles Deleuze, Félix Guattari, Tausend Plateaus, Merve Verlag, Berlin 1992 (1980) ² Vgl. den bruchstücke-Beitrag von Wolfgang Storz, [Das Auto als Waffe der Leistungsgesellschaft](#) ³ Vgl. FAZ 16-12-2021 ⁴ Vgl. Christoph Hubig, Die Kunst des Möglichen, 3 Bände, Verlag transcript, Bielefeld, 2006-2015 ⁵ Vgl. Axel Honneth, Der Affekt gegen das Allgemeine, Merkur, H. 430, Dezember 1984, S.893-902, S.897f ⁶ Vgl. Bronislaw Malinowski, Argonauten des westlichen Pazifik (1922), Syndikat Verlag, Frankfurt a.M. 1984, S.138 ⁷ Malinowski (1984, 142) ⁸ Malinowski (1984, 143) ⁹ Malinowski (1984, 144f) ¹⁰ Paul Willis, Profane Culture, Syndikat Verlag, 1981, S.28 ¹¹ Willis (1981, 33) ¹² Peter Weibel, Selbstläufer, in: Stella Rollig, Magnus Hofmüller (Hrg.), Car Culture. Das Auto als Skulptur, Nürnberg Verlag für moderne Kunst, 2012, S.7 ¹³ Alexander Kluge, Neue Geschichten. Hefte 1-18 „Unheimlichkeit der Zeit“, edition suhrkamp, Frankfurt, 1978, S.127f ¹⁴ Oskar Negt, Lebendige Arbeit, enteignete Zeit, Campus Verlag, Frankfurt / New York, 1984, S.22 ¹⁵ Thomas Hobbes, zitiert nach Negt (1984), S.23 ¹⁶ Vgl. Negt (1984, S.23)

- [E-Mail](#)
- [teilen](#)
- [teilen](#)
- [teilen](#)
- [teilen](#)

Entdecke mehr von bruchstücke

Melde dich für ein Abonnement an, um die neuesten Beiträge per E-Mail zu erhalten.

Gib deine E-Mail-Adresse ein ...

Abonnieren