

Carl Amery  
autofrei leben! Konferenz, Bonn, 6. Juni 1998

### **Die Führerscheinkommunion, Initiationsriten der späten Industriegesellschaft**

Meine Damen und Herren, liebe Freunde!

Das Thema ist ein bißchen kess formuliert - nicht von mir übrigens - aber ich kann mir vorstellen, wie Herr Huhn, und wer sonst das vorbereitet hat, darauf gekommen ist.

Vor nunmehr neun Jahren anlässlich der 53. Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt 1989 habe ich eine Marginalie für den bayrischen Rundfunk geschrieben und zwar deswegen, weil ich sozusagen als Schriftsteller gekitzelt oder herausgefordert war durch eine Bemerkung, die dort fiel. Die Ausstellung wurde natürlich höchst feierlich eröffnet mit Bundespräsident und so, das war Weizsäcker damals, und der hat sich nicht entbrochen, wie man so schön sagt, die Autofahrer dazu zu mahnen, daß sie nicht rasen sollen, weil das der Seele schadet.

Und dann sprach der Wirtschaftsminister, der hieß damals Hausmann (es ist komisch, man vergißt die Leute laufend) und der hat also die Autofahrer ermahnt, sich halbwegs anständig, auch aus Umweltgründen, zu benehmen, schon um den ideologischen Autogegnern den Wind aus den Segeln zu nehmen. Und in dem Zusammenhang fiel das Stichwort von der sinnlosen Verteufelung des Autos.

Natürlich fühlt man sich als Schriftsteller herausgefordert zu fragen: was ist eine sinnlose Verteufelung, und was ist eine sinnvolle Verteufelung? Ich habe mich also um eine sinnvolle Verteufelung des Autos bemüht und bin dabei auf wirklich hochinteressante Zusammenhänge, sehr ernsthafte Zusammenhänge gestoßen.

Der Teufel ist zunächst einmal eigentlich ein Gegenstand der Folklore gewesen durch Jahrhunderte bei uns in Europa. Die Ausdrücke vom dummen Teufel usw. kennt man. Er wird ja regelmäßig betrogen in diesen Vertragsgeschichten, irgendwie kann man ihn immer wieder reinlegen, nicht immer, aber manchmal. Der berühmteste Teufelspakt ist der mit Faust; und es ist interessant, was Faust - übrigens auch anderen angeblichen Teufelsverträgern - versprochen worden ist.

Es wurde ihnen versprochen Mobilität, hohe Grade von Mobilität, er wird durch die Lüfte entführt; dann Sprachenkenntnisse, also eine polyglotte Existenz, und natürlich eine moralisch höchst zweifelhafte Existenz mit allen möglichen Illusionen und illusionären Befriedigungen und einem hohen Maß von Hedonismus. Der Teufel hütet sich aber, unehrlich zu sein und sagt den Leuten, was er von ihnen will. Er will ihre Seele und zwar zu einem ganz bestimmten Termin. Da läßt sich nun der Vergleich mit dem Absatz in der Konsumgesellschaft durchaus ziehen. Vielleicht ist sie etwas unehrlicher als der Teufel, sie sagt einem nicht so genau, was man dafür zahlen muß. Die Aufklärung hat aber den Punkt erreicht, daß es eigentlich trotzdem jedermann wissen müßte (und wohl auch weiß) was er dafür bezahlt. Ich sehe das durchaus nüchtern. Die sinnvolle Verteufelung ist also schon auf der quasi folkloristischen Stufe des diabolischen Vertrages möglich.

Es gibt eine höhere Stufe, eine sozusagen theologische Stufe der Untersuchungen, quasi die Frage, ob es sich tatsächlich um eine neue Art von Theologie handelt bei der Frage, die wir heute behandeln. Ich glaube, ja! Man sollte allerdings nicht so voreilig sein und von einem Götzen Auto sprechen. Im persönlichen Verhalten trifft das oft genug zu, ein manchmal lächerlicher Fetischismus diesem Gegenstand gegenüber. Aber ich glaube, es ist nicht die eigentliche Religion, es ist nicht der zentrale Götze unserer tatsächlich praktizierten Religion. Diese Religion ist, ich will nicht sagen entstanden, aber ist zur dominanten Religion geworden vor 50 Jahren. Ich bin neugierig, ob das Datum gefeiert wird jetzt im Juli. 1948 fand die Währungsreform statt, und ich kann ihnen als Zeitzeuge versichern: Das war der Beginn der neuen Religion.

Es war ein unerhörtes Ereignis, ein absolut unerhörtes Ereignis. Ich kann mich erinnern, wir waren damals in München Studenten, ich war auf einem Studentenfest, wo so Sprechblasen abgesondert wurden über ein neues freies sozialistisches Europa usw. Plötzlich aber, nur auf des Gerücht hin, daß das neue Geld kommt, war der Kongreß geplatzt, und die Schaufenster waren plötzlich voll mit Waren, von denen wir überhaupt nicht wußten, daß sie existieren. Es war vorher eine Elendswirtschaft, eine Knappheitswirtschaft.

Jedermann bekam also ein gar nicht so hohes Quantum von Bargeld ausgezahlt. Das war etwa 40 Mark die erste Quote, erinnere ich mich, und ich beschloß, gegen den ganzen Trend zu handeln und ging in eine Gaststätte, in der ich vorher, wie üblich damals, äußerst mürrisch behandelt wurde mit diesem berühmten Stammgericht um 2,5 Gramm Fettmarken, das man da hingestellt bekam - Goldrübchen oder irgendsoetwas.

Und ich war an diesem DM-Abend der einzige Gast an weißgedeckten Tischen mit Silber und Kristall, umgeben von schwarzweißen Dienern, die mich betreuten und zwar äußerst höflich und zuvorkommend. Am Schluß äußerte ich perverserweise noch den Wunsch nach einer Zigarette, was ja eigentlich auch rationiert war, und da wurde eigens ein Pikkolo über die Straße zum nächsten Schwarzhändler geschickt, um diesen Wunsch erfüllen zu können.

Eine Nation von, was ich leider sehr genau erinnere, sich selbst bemitleidenden grantigen und ekelhaften Menschen wurde durch dieses Geld-Schmieröl über Nacht wenigstens oberflächlich zivilisiert. Das war eigentlich der wirkliche Grundevent der Bundesrepublik, viel mehr als das Politische.

Wie relevant für unser Thema dieses Datum ist, erhellt daraus, daß wenige Tage nach der Einführung des neuen Geldes ein Kaufmann mit dem Zug nach Wolfsburg fuhr mit einem Koffer voll Bargeld, das er bereits eingenommen hatte, und sich den ersten VW cash abholte. Einen Abglanz dieser Faszination haben wir erlebt jetzt bei der Wiedervereinigung, es war eigentlich für die DDR der entscheidende Faktor.

Und jetzt kommt etwas dazu, was für die Entwicklung der Autokultur enorm wichtig ist: verglichen mit einer Rikscha ist ein Trabi ein tolles Ding, was Schutz vor Wetter, was auch Geschwindigkeit und alle diese Dinge betrifft - aber er wird nicht mit einer Rikscha verglichen, sondern mit einem Golf. Und dieses Phänomen nennt man soziologisch-historisch invidious comparison, also neidvoller Vergleich. Und es ist der neidvolle Vergleich, der sozusagen als Motor hinter der ganzen Autokultur steckt, als zusätzlicher Motor! Und hier kommt das Thema unseres Referates rein. Wir könnten das Auto sozusagen als eine Art Sakrament der herrschenden Religion, der herrschenden ökonomistischen Religion beschreiben. Ein sehr wichtiges, so etwas Ähnliches wie Kommunion oder Konfirmation, und dann ist die Initiation in dieses Sakrament, nämlich der Erwerb des Führerscheins, tatsächlich eine ungeheuer wichtige anthropologische Tatsache.

Ich möchte mit Ihnen wetten (ich glaube, das braucht man gar nicht wetten, das ist selbstverständlich), daß der Erwerb des Führerscheins auch für noch praktizierende junge Christen existentiell wichtiger ist als die Erstkommunion oder die Konfirmation. Davon kann man ausgehen.

Der Mannbarkeitsritus, der rite of passage für den Vollbürger ist an irgendeinem Punkt der Erwerb des Führerscheins. Es gibt sehr Wenige, die freiwillig darauf verzichten. Und ich gebe offen zu, wenn ich mich zurückerinnere, ich war selber reflexionsfreier Autofahrer, bevor wir in diese ganze, Gott sei Dank, alternative Kultur selber eingestiegen sind (ich habe verhältnismäßig spät den Führerschein gemacht, durch den Krieg unterbrochen und alle diese Dinge; in meiner Familie war sowieso Auto nicht selbstverständlich, es war zwar eine akademische Familie, aber der Besitz eines Autos war zwischen den Kriegen eigentlich noch Sache von freien Berufen oder Chefredakteuren oder Ärzten und solchen Leuten. Die Möglichkeit, sich ein Dienstmädchen zu halten, war wichtiger als ein Auto), daß ich als junger Mensch in der Zeit, wo ich noch nicht Auto fahren konnte, Serienträume hatte, daß ich Auto fahre. Ich gebe das zu.

Ich weiß nicht, ob einige von Ihnen diese Erfahrungen geteilt haben, so wie man ja auch vom Schwimmen träumt, bevor man schwimmen kann, das ist ja auch so ein Wunschtraum - ein serieller. Das Auto trifft also durchaus auf ziemlich tiefe anthropologische Bestände. Davon kann man ausgehen.

Und nun zurück zu unserer Wirtschaftsreligion, in der wir leben. Man kann vielleicht sagen, das Ganze ist von vornherein ein satirischer Vergleich, was hat das mit Religion zu tun? Ich bestreite das. Ich glaube tatsächlich, daß Religionen ja zunächst nichts anderes sind als der Versuch, Heil zu erklären und Heil sozusagen möglich zu machen, zu etablieren, Heil im weitesten Sinne. Die Wirtschaftsreligion definiert Heil in einem ganz bestimmten Sinne. Sie definiert Heil aus dem Erwerb, die Möglichkeit Bedürfnisse zu befriedigen, die ihrerseits neue Bedürfnisse hervorrufen, die ihrerseits wieder befriedigt werden können. Die Idee der Spirale des Antriebes von Bedürfnis und Bedürfniserfüllung ist zentral für diese Religion.

Und diese Idee wurde vom Kapitalismus und vom Kommunismus, also sagen wir es andersrum: vom Realsozialismus, absolut geteilt. Diese Idee stand jenseits jeder Diskussion. Ich kenne Passagen aus Wirtschaftskundelehrbüchern der DDR, wo Sie bloß das Adjektiv sozialistisch auslassen brauchen und sie könnten genausogut hier im Westen in der Betriebswirtschaftslehre drin stehen.

Worüber sich die Konfessionen, die kapitalistisch-westliche und die östliche Konfession stritten, war der Weg zum Heil. Wie lassen sich die Produktivkräfte am wirksamsten entfesseln und vor allem auch am humansten entfesseln! Und da hat die eine Konfession der anderen regelmäßig vorgeworfen, daß sie völlig auf dem Holzweg ist, daß sie sozusagen in den Untergang führt. Gott sei Dank sind wir über diese Phase hinaus, nur glaubt natürlich der Kapitalismus wirklich dämlicherweise, daß er in der Sache jetzt gesiegt hat und daß damit die Geschichte zu Ende ist. Aber darauf kommen wir noch.

Interessant ist, daß das Auto als Sakrament in der DDR ja fast mehr verehrt worden ist als bei uns, schon weil es nicht so leicht zugänglich war. Ich weiß nicht, wer von Ihnen vor zwei Tagen diesen Film gesehen hat nach dem Tagebuch von Manfred Krug, dem Schauspieler, "Abgehauen", wo es auch immer wieder durch alle diese Partygespräche geistert, das Auto: hast du jetzt schon eins oder was hast du für eins. Und die Nomenklatura, ich habe das auch in der Sowjetunion erlebt, wurde ja durch Automarken definiert. Dort war das ganze viel formeller noch als bei uns.

Bestimmten Gruppen der Gesellschaft stand ein SIL oder Tschaika zu oder auch ein Volvo usw. Und dort in der DDR waren ja auch schon westliche Marken - Volvo wird viel erwähnt, aber auch Mercedes - so daß also die Grundvoraussetzungen der Autokultur, diese selbstverständliche Appetenz des Autos von beiden Konfessionen gleichmäßig geteilt wurde. Und vielleicht ist es, genausowenig wie man genau beurteilen kann, welchen Beitrag Kafka geleistet hat zum Zusammenbruch des Ostblocks, ebenso schwer zu beurteilen, welchen Beitrag die invidious comparison also der neidvolle Vergleich der Automarken mit instrumental war.

Wir sprachen von einem möglichen Sakrament Auto. Es gibt eine herrliche Definition für das Sakrament. Im Katechismus steht, Sakrament ist das sichtbare Zeichen für eine unsichtbare Gnade. Das läßt sich nun am Auto sehr schön spezifizieren. Die unsichtbare Gnade, die zunächst darüber entschieden hat, daß man einen Mercedes nicht der A-Klasse fährt, sondern der C-Klasse. Die Distinktion, also sozusagen der Aufstieg auf der Gnadenskala, kann durch das Auto sehr schön demonstriert werden. Man kann sogar Nonkonformismus demonstrieren. Das trotzige Entlein des Aussteigers, der 2 CV, der alte Citroen, das war eine Art von Demonstration, in der man sich quasi als Aussteiger definiert hat. Das Befreiungserlebnis, das durch das Auto entsteht, entsteht natürlich auch im moralischen Bereich. Es ist ja bekannt, die moralische Schnellstraße, wir haben es beim Doktor Faustus erwähnt.

Es ist ja interessant, wieviel Kriminalität in Fernsehserien ohne Auto überhaupt nicht vorstellbar ist. Sie brauchen bloß aufdrehen und da quietschen schon die Reifen oder es fährt ein anderer hinter Ihnen her usw...

Damit kommen wir an einen ganz ernsthaften Punkt der Diskussion. In der Süddeutschen Zeitung war, ich glaube vor einigen Wochen, im Feuilleton ein Artikel über die frühen literarischen und künstlerischen Äußerungen zum Auto, und es war dort auch etwas nicht erwähnt, was ich sehr wichtig finde: Es hat im vorfaschistischen Italien und teilweise noch im faschistischen Italien eine Bewegung des Futurismo gegeben (das war eine Art von Expressionismus), der äußerst technophil war, man kann fast von einem Technikrausch sprechen, eine Verehrung der Geschwindigkeit.

Das Auto hat dort wirklich eine zentrale Rolle gespielt, nicht so sehr in dem Sinne, wie wir jetzt darüber sprachen als ein selbstverständliches Sakrament der Wirtschaftsreligion, sondern, man kann ruhig sagen, als eine Maschine zum Tode; und zwar bewußt zum Tode! Also das Abenteuer war in dieser frühen Autoästhetik bis hin zum Todesabenteuer ein Constituens des Autos, dieser neuen Möglichkeiten. Es ging also nicht darum, lediglich nützliche und praktische Verbindungen zwischen Punkt A und Punkt B herzustellen, (was das Auto in Amerika teilweise zu einem wesentlich humaneren Instrument als bei uns macht), sondern es geht von Anfang an in dieser Autoideologie um das, was ein etwas - wirklich - schwachsinniger Kommentator (ein positiver Kommentator dieser Ästhetik) die horizontale Gotik genannt hat.

Der Mensch strebt also nicht mehr von der schweren Erde in die Himmelsluft hinauf, wie die großen Kathedralen, sondern er strebt auf der Fläche ins potentiell unendlich Schnelle unendlich weit weg. Dieser Futurismus des Autos, wenn ich es mal so ausdrücken darf nach dieser Kunstrichtung, dieser Futurismus des Autos ist zweifellos noch in vielen Schnellfahrern verankert. Und ich habe einen ganz schweren Verdacht, ich muß den aussprechen, daß die spezielle Schwierigkeit der Deutschen, sich ein Tempolimit vorstellen zu können, mit einem unterdrückten Siegesbedürfnis zusammenhängt, das ihnen die Geschichte das letzte Mal verweigert hat, [Zwischenruf: das vorletzte Mal auch] ja das vorletzte Mal auch, aber da waren wir wirtschaftlich noch nicht so weit, daß sich jeder am Auto abreagieren konnte.

Aber ich kann mich erinnern an Diskussionen mit passionierten Autofahrern, die man in unseren Veranstaltungen selten trifft, wo also dieser absolute Drive ganz deutlich heraus kommt. Für die war das eine verdammte Zumutung, nicht 160 km/h fahren zu dürfen. Und da kommen wir natürlich an einige der gründlichen Schwierigkeiten, mit denen wir es zu tun haben. Übersehen wir nicht, daß unter solchen Aspekten viele der absolut rationalen Einwände, die man gegen die Autokultur erheben kann, sinnlos werden.

So kennt jede vitale Religion Opfer, und zwar spannenderweise, wenn es eine humane Religion ist, sind es Opfer, die man selber bringt und wenn es weniger humane sind, sind es Opfer, die man mit Hilfe fremden Lebens bringt. Der interessante schaudervolle Vergleichspunkt, den wir jetzt vor wenigen Tagen geliefert bekommen haben, ist Eschede. Die Nation trauert zu Recht noch heute um diese 100 Menschen. Vom Autoverkehr her gesehen ist das ja ein Klax, das kommt doch in vier Tagen auf deutschen Straßen zusammen! Das wird überhaupt nicht mehr erwähnt.

Es wird also ein Kalkül, ein Kommerzium eingesetzt, ein Handel mit dem kollektiven Schicksal, daß diese bestimmte Anzahl von Opfern im Autoverkehr sinnvoll ist, die muß irgendwie gebracht werden, das muß geliefert werden. Und es gibt in zur künstlerischen Konkretion begabten Völkern, wie etwa in Ostbayern noch etwas genauer, diese Disco-Raserei, jede Nacht von 120km/h oder 180km/h - drunter geht es gar nicht- wo die Polizeidirektion Regensburg dann eine Zeitlang jeden Montag die Todeslisten veröffentlicht hat. (Das wurde dann auf Betreiben der bayrischen Gastronomie eingestellt. Aber das nur nebenbei.)

Auf jeden Fall entspricht die Zahl der Opfer des Autoverkehrs den Toten eines mittleren Feldzuges jedes Jahr. So viele Tote wie es bei uns auf den Straßen gibt, hat der Polenfeldzug im letzten Krieg gekostet oder der Krieg von 1870/71. Aber wie gesagt, es geht in die Opferkalkulation ein, ebenso geht ein etwa die Zerstörung der alten Dome durch die Abgase. Offensichtlich liegt hier ein lebendiges Verständnis der Wirtschaftsreligion, eines Wirtschaftssakramentes gegenüber einem nur noch musealen Gottesbegriff oder Religionsbegriff vor.

Alle diese Anzeichen der Zerstörung - gehen wir ruhig den nächsten Schritt weiter - also die Versorgung der Menschheit mit Brennstoffmotoren und ihre Benutzung ist wahrscheinlich der Grund für etwa 50 % der Umweltzerstörung auf dem Globus. Das kann man sich ausrechnen. Wenn man alles zusammenrechnet, Tanker und "Infrastruktur" etc. läuft es so ziemlich auf 50 % hinaus. Dazu kommt der Terror der Geschwindigkeit auf den als erster ein Pionier hingewiesen hat, der in unseren Diskussionen leider oft vergessen wird: Ivan Illich. Das erste Büchlein über die Energiekrise von ihm geht über die Geschwindigkeit, geht übers Auto, wo er erklärt, daß eigentlich jede Geschwindigkeit über 25 km/h Terror ist.

Und wenn man also die Versuche einer alten Frau - ich ziehe wieder Ostbayern heran, weils so schön konkret ist - über die Straße zu kommen, wenn dort eine Bundesstraße XY durchführt, wenn man sich das einmal ansieht eine Viertelstunde lang - und solange braucht die Frau - ist klar, daß das Terror ist, das ist überhaupt keine Frage, daß es sich da um Terror handelt. Eine lebendige Ortschaft wird zerstört, sie wird zerlegt. Und ich warne nur davor - das kann man natürlich alles als Argument verwenden und man muß es auch als Argument verwenden - ich warne nur davor, daß man glaubt, an die Zentren, an die emotionalen Zentren der Autokultur damit heran zu kommen, wenn man ihnen gelegentlich die Wahrheit sagt.

Ich habe einmal in einem Lokalartikel für die Süddeutsche Zeitung so nebenbei das Auto als Mordgesellen erwähnt. Ich bekam darauf einen bösen Brief von einem Mann, der BMW auf Alpina frisiert, ich weiß nicht, ob Sie diese Spezialität kennen, ein Herr Bovensiepen, der mich fragte, ob ich es so sähe, daß es dann auch einen Mordmeister geben müsse. Daraufhin habe ich ihm geschrieben, natürlich! Und daraufhin hat er mich verklagt. Er fühlte sich persönlich als Mordmeister insultiert. Leider macht da kein Staatsanwalt mit. Ich hatte mich schon so gefreut auf den Prozeß.

Das Entscheidende, warum wir also nicht bloß punktuell gegen das Auto sondern gegen diese Religion kämpfen müssen, das Entscheidende ist, daß dieser Ökonomismus ein Fundamentalismus ist! Und als solcher zum Untergang verurteilt, zum Scheitern, aber er kann lange überleben und sehr viel zerstören wie jeder Fundamentalismus. Fundamentalismus heißt, daß ich eine bestimmte geschlossene Welterklärung habe und was da nicht hineinpaßt, laß ich nicht rein. Der Ökonomismus läßt die ökologische Perspektive nicht zu, letzten Endes. Er kann von Umweltschutz reden, aber dann heißt es, wenn es wieder ein bißchen kritisch wird mit der Wirtschaft, dann heißt es, wie bei Herrn Friedhelm Ost, dem CDU-Sprecher im Wirtschaftsausschuß: "Die Umwelt muß eben auch ihren Beitrag zum Wirtschaftsstandort Deutschland leisten". Genauer läßt sich das nicht sagen.

Es geht also wirklich um einen Fundamentalismus, innerhalb dessen das Auto vielleicht sogar eines der ästhetisch interessantesten Phänomene ist und auch ein in seinen Auswirkungen interessantes Phänomen. Und ich glaube, wir sollten der Autokultur den Gefallen tun, die Dinge auf dem Niveau auch zu diskutieren. Selbstverständlich treten in einer Runde, die sich in diesen in diesen Dingen weitgehend einig ist, die praktischen Aspekte stärker nach vorn - Begünstigung des Radweges, Befreiung der Innenstädte usw. - alles höchst löbliche Dinge, bei denen ich auch gern mitspiele, wenn es konkret wird. Man sollte auch nicht übersehen, mit welchen Sedativa die Autokultur versucht, hier noch etwas zu retten; ich halte ebenfalls das 3-T-Auto für eine Falle, aber darüber können wir ja noch diskutieren.

Zurück, als Schluß zu meinem Anliegen in diesem Referat (oder in diesen kleinen, kurzen Überlegungen): Der Evidenzcharakter der Autokultur als ganzes für einen wirtschaftlichen Fundamentalismus, einen ökonomistischen Fundamentalismus, der eigentlich paranoid ist, weil er in einer glänzenden Logik wie jede Paranoia - jede Paranoia ist in sich völlig logisch - sich selber rechtfertigt, seinen eigentlichen sakramentalen Platz in diesem Gesamtzusammenhang ansiedelt. Da ist schwer heran zu kommen, das gebe ich zu, aber ich glaube wenn wir nicht daran kommen, tun wir uns noch schwerer, mit den Problemen fertig zu werden, die uns bewegen.

Ich danke Ihnen.