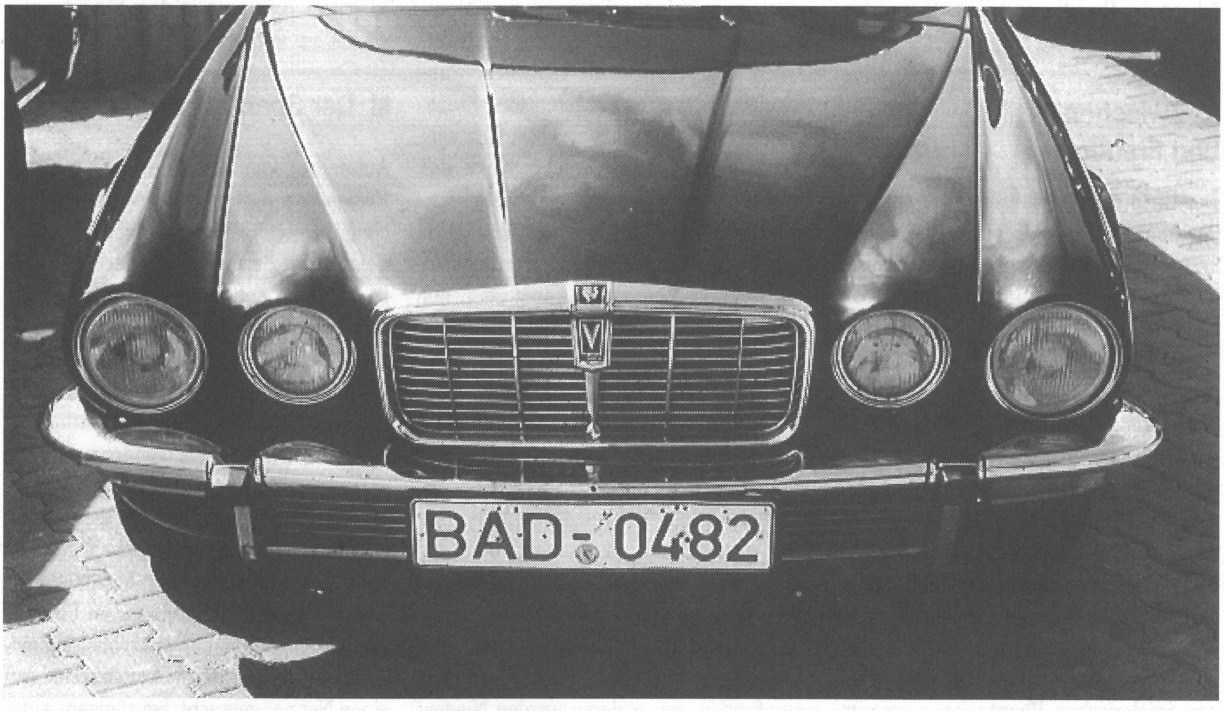
Das Automobil und die Schwierigkeit des Verzichts

Zur Psychopathologie des Autofahrens

Von Gerhard Bliersbach



Das Automobil gehört zu den faszinierensten Erfindungen der Menschheit. Seine magische Anziehungskraft ist ungebrochen. Unabhängigkeit, Schnelligkeit und Bequemlichkeit sind die wichtigsten Eigenschaften, die die Mehrheit unserer Gesellschaft fesseln, ihr Handeln und Denken bestimmt. Worin besteht eigentlich die Faszination des Automobils? Welche Gefühle ruft es in uns hervor, daß wir nicht vom ihm lassen können? Der Autor beschreibt warum es den meisten Menschen so schwer fällt sich vom Automobil zu lösen und auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen.

Vor 90 Jahren erschien Sigmund Freuds „Psychopathologie des Alltaglebens". Darin beschreibt er die nichtbewußten Motive für so ganz alltägliche Phänomene wie Versprechen, Vergessen, Verlegen. Auch beim Autofahren gibt es nichtbewußte Motive. Diese Motive und die nichtbewußten Funktionen des Automobils möchte ich nachfolgend beschreiben.

Sigmund Freud traf einmal die Unterscheidung, daß es Wissen in zweifacher Hinsicht gibt. Eins, das wir mit den Tatsachen, den rationalen Gegebenheiten verbinden und das Psychologen ein kognitives Wissen nennen, und ein anderes, das ein affektives Wissen ist, womit ich die Kenntnis der mit bestimmten Kontexten,

mit bestimmten psychischen Verfassungen verbundenen Gefühls- oder Affektlagen meine.

Meine Hypothese ist, daß die mit dem Autofahren verknüpften Affektlagen uns noch immer verborgen sind. Und diese Verborgenheit ist es, die ich mit dem grellen Eigenschaftswort „psychopathologisch" belegen möchte. Schließlich zahlen wir einen gewaltigen Preis für das System, das in der nüchternen, die Verborgenheit unterstützenden Sprache der Verkehrswissenschaftler „Individualverkehr" heißt. Die folgenden Affektlagen beschreibe ich unter der Annahme, daß das Autofahren der Regulierung des Selbstwertgefühls dient.

■ Zwischen Risiko und Freude

Der thrill des Autofahrens. Der thrill ist ein Austesten der Grenzen: Wie schnell kann ich fahren? Er besteht aus einer eigentümlichen Mischung aus Angst, sich beim Schnellfahren auf Riskantes einzulassen, und aus dem Spaß am Durchstehen der Angst. Der ungarische Psychoanalytiker Michael Balint, dem wir die Analyse des thrill verdanken, hat beschrieben, wie sehr die stimulierenden Erlebnisse des thrill alte, längst abgeschliffene Allmacht-Vorstellungen wiederbeleben. Darin liegt eine der Attraktionen des Automobils: Es läßt im Abenteuer des Schnellfahrens, den Erwachsenen noch einmal, wie er es sich als Kind in seinen spielerischen Phantasien austräumte, riesengroß werden.

„Sehr männlich und sehr kindisch", nannte Michael Balint die den thrill vermittelnden Aktivitäten des Schnellfahrens, Bergsteigens und Skilaufens. Das regressive Vergnügen an der aufregenden Bewährung in einer Gefahr stünde einem Heranwachsenden besser zu Gesicht. Ein Beifahrer stört übrigens nur bei dieser Art von Vergnügen: Wenn, dann möchte man allein das Auto ausfahren. Die Scham, sich auf ein vergleichsweise unpassendes Vergnügen einzulassen, existiert häufig zumindest vorbewußt.

Regressive Vergnügen dienen der Erholung des Ich, dieser in unserem Alltag so strapazierten Instanz. Von Stavros Mentzos stammt das Wort von der „narzißtischen Homöostase": die täglichen kränkenden Einschränkungen, die hingenommen werden müssen, verlangen eine Art Kompensation. Insofern dürfte das ausgeprägte Vergnügen am Schnellfahren hierzulande, das eine Einführung eines Tempo-Limits bislang verhinderte, die Reaktion auf einen Alltag sein, der nicht so leicht zu ertragen ist.

■ Das Vergnügen an der Machtentfaltung

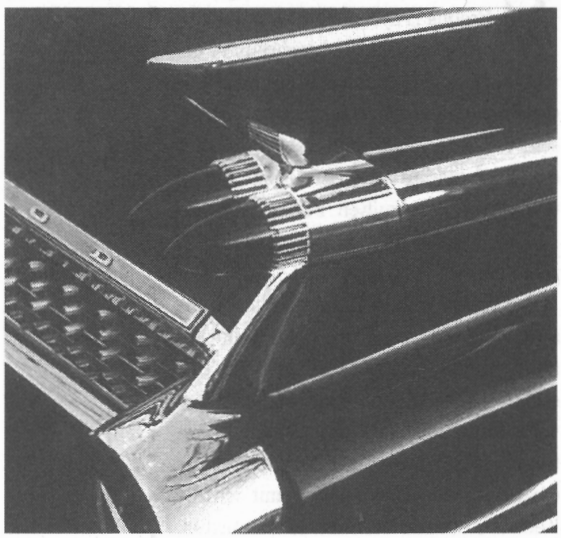
Autofahrer kultivieren ihr Vergnügen am Ausspielen des Leistungspotentials, das das eigene Auto bereitstellt, und der Macht die damit verknüpft ist. Vorbeiziehen an anderen Verkehrsteilnehmern und ihnen Davonfahren machen das Vergnügen aus. Überholen wird als Sieg empfunden, den anderen werden Niederlagen beigebracht. Wenn das Überholen nicht möglich ist, wird dicht aufgefahren, der linke Blinker stehen gelassen, der vorausfahrende Verkehrsteilnehmer vor sich hergeschoben. Autofahrer identifizieren das Leistungspotenial ihres Wagens mit eigener Macht - und erwarten vom anderen Verkehrsteilnehmer Respekt vor ihrem höheren PS-Status. Umgekehrt fühlen sie sich dem Klischee verpflichtet, nach dem das Leistungpotential eines Automobils nur seinen Sinn darin habe, hohe Geschwindigkeiten erreichen zu können. Ein solches Klischee macht es den Besitzern kräftig motorisierter Fahrzeuge nicht leicht. Sie müssen den Sinn dieses Klischees vorführen in dem Sie schneller als andere Verkehrsteilnehmer fahren.

■ Der Spaß am Erproben

Autofahrer kommen manchmal auf ihre Kosten, wenn der Straßenverkehr ihnen einige Geschicklichkeit abfordert. Zum Beispiel im Berufsverkehr der Großstädte, oder auf Landstraßen; wenn es um das Überholen und das flotte Durchfahren von Kurven geht. Wenn den gemütlich vorausfahrenden Auto-Ausflüglern vorgeführt wird, was Autofahren eigentlich bedeutet. Zentral ist die Tendenz sich mit anderen Autofahrern messen zu müssen. Wichtig ist das Bemühen um die Bestätigung der eigenen fahrerischen Kompetenz, den Straßenverkehr besser als die anderen Verkehrsteilnehmer zu bewältigen. Orientiert ist man am robust-jugendlichen Ideal des zügigen Autofahrens. Auf einen Nenner gebracht: bei zügigem Autofahren soll immer ein Vorsprung gegenüber anderen herausgefahren werden. Vor allem heranwachsende Autofahrer pflegen dieses Vergnügen: als ein Austesten der eigenen fahrerischen Mittel und als ein Versuch, die anderen, als erwachsen erlebte Autofaher, einzuholen. Das Automobil soll erfüllen, was sonst kaum möglich ist: Vergnügen selbst aufsuchen, ohne sich auf die vermittelnden Angebote anderer - zum Beispiel der Medien - einlassen zu müssen.

■ Die egozentrische Sichtweise beim Autofahren

Wie gehen wir im Straßenverkehr miteinander um? Um ein Bild zu benutzen: wie eifersüchtige Kinder, ständig auf der Hut vor anderen Verkehrsteilnehmern. Unse-



Autofahrer identifizieren das Leistungspotenial ihres Wagens mit eigener Macht - und erwarten vom anderen Verkehrsteilnehmer Respekt vor ihrem höheren PS-Status.

re Autos hüten wir wie früher unsere Spielsachen, besorgt und nur schweren Herzens dazu zu bewegen, Sie anderen zu überlassen. Charakteristisch ist deshalb häufig die egozentrische Perspektive beim Autofahren. Die anderen Verkehrsteilnehmer werden aus der Sicht der eigenen Interessen aus wahrgenommen. Erwartet wird, daß sie die eigenen Absichten erraten und sich ihnen einfügen. Fußgänger am Zebrastreifen zum Beispiel oder Autofahrer auf der Autobahn, die nicht schnell genug die Überholspur freimachen. Die vorausfahrenden Autofahrer werden als Störenfriede erlebt, die aufhalten. Typisch ist dann der Ärger über die Vorderleute, der sich entsprechend entlädt: es wird dicht aufgefahren, eventuell der linke Blinker stehen gelassen. Und wenn der oder die nicht schnell genug die Spur wechselt, demonstriert der Hintermann mit einer die Ränder der Überholspur berührenden Fahrweise seine Ungeduld.

Die egozentrische Fahr-Perspektive ist der Grund dafür, daß der Ärger und die Wut aufgehalten zu werden, stets am anderen festgemacht werden: Der ist schuld! Denn ständig glaubt man sich in der Devensive. Zur egozentrischen Interpretation des Verkehrsgeschehens gehört der permanente Verdacht, daß der andere Autofahrer einen zu behindern oder zu übervorteilen sucht. Wie Geschwister, die jede Form elterlicher Zuwendung argwöhnisch überwachen, weil sie befürchten, zu kurz zu kommen, ist der Autofahrer ängstlich bedacht, seine Interessen auszufahren. Durch die behinderte Verständigungsmöglichkeit mit den anderen Autofahrern verstärkt sich dieser Verdacht besonders. Eingeschlossen in seinen Blechleib bleibt der Autofahrer mit seinen Befürchtungen allein, die um so düsterer ausfallen, je weniger er sie mit der Realität kontrollieren kann.

■ Der Autofahrer ist am Steuer leicht zu kränken

Die egozentrische, rivalisierende Perspektive von Autofahrern, ihr ständiger Verdacht, machen auf eine Labilität aufmerksam: Der Autofahrer, ist am Steuer seines Fahrzeugs leicht zu kränken. Er gerät, wortwörtlich, sehr leicht in Fahrt. Dafür läßt sich eine geradezu archetypische Autobahn-Situation angeben: Ein Autofahrer, der gerade überholt, bemerkt im Rückspiegel einen Verkehrsteilnehmer, der sich lichthupend nähert, und signalisiert, daß er eine leere Überholspur vorzufinden wünscht. Die Mehrzahl der Autofahrer erlebt ein solches Ansinnen als eine empörende Kränkung über die Ungerechtigkeit, daß ihnen ihr Recht zum Überholen bestritten wird. Hinzu kommt die Wut, dem lichthupenden Autofahrer ausgeliefert zu sein. Ohnmächtige Wut nährt den Wunsch zurückzuschlagen. Die meisten Autofahrer reagieren mit offenen oder versteckten Revanche-Techniken: Aufs Bremspedal tippen, das Licht einschalten, um den Hintermann zu erschrecken, die Überhohlspur länger als notwendig behaupten und dann gemächlich auf die rechte Spur wechseln. Diese Handlungen rufen eine Verschärfung der Situation hervor und können gegebenenfalls eine Eskalation zur Folge haben. Der hintere Autofahrer wird nun seinen Ärger im dichten Auffahren an den Vordermann ausfahren.

■ Vorbeugende Abwehrstrategien gegen Kränkungen

Die Erfahrungen gegenseitiger Kränkungen führen zu Abwerstrategien mit denen künftige Kränkungen vermieden, die Attraktivität des Autofahrens aber erhalten werden soll.Ein Beispiel hierfür ist das häufige Befahren der Überholspur, obgleich die rechte ziemlich leer zu sein scheint. Linksfahren auf Autobahnen ist selten böswillige Absicht, sondern der Versuch, sich eine Option auf die Überholspur offenzuhalten, um vom nachfolgenden Verkehr nicht ausgesperrt zu werden. Gegen diese befürchtete Kränkung schützt sich der Autofahrer mit einem ausgiebigen Befahren der linken Spur.

■ Die automobilistischen Muskeln geben den Ton an

Autofahren übt ein in die Wahrnehmung und Bewältigung des Machtgefälles, das zwischen den Fahrzeugen herrscht. Es geht darum, einen Platz in der Hierarchie zu erobern und zu behalten. Denn wer im Straßenverkehr nicht mithält und andere nur aufhält, der hat hier nichts zu suchen. Diese latente Handlungsanweisung steckt im diskriminierenden Wort von der „Frau am Steuer", vom „Anfänger" oder „Sonntagsfahrer".

Der bundesdeutsche Straßenverkehr hat für eine demokratische Gesellschaft etwas Anachronistisches: Hier zählen, bis zu einem gewissen Grade zumindest, die Kilowatt, über die Autofahrer verfügen. Die automobilistischen Muskeln geben den Ton an. Darum herrscht auf unseren Straßen ein merkwürdiger Sog: Auch wer sich aus dem hektischen Schnellfahren heraushalten möchte fühlt sich gedrängt, sein Fahrzeug flotter zu chauffieren als beabsichtigt.

■ Ein Zeugniss von Schwäche: das untermotorisierte Auto

Aber nicht immer gelingt die Anpassung an den Sog des Schnellfahrens. Häufig erfährt man, daß das Leistungspotential des eigenen Autos nicht ausreicht, man irgendwann und irgendwo hinter einem anderen Verkehrsteilnehmer zurückbleibt. Solche Erfahrung formiert sich zu einem weit verbreiteten bundesdeutschen Syndrom, dem Leiden unter dem eigenen untermotorisierten Auto. Das Wort vom untermotorisierten Auto ist bemerkenswert. Es enthält die Diagnose des Leidens: Das eigene Auto ist mit Kilowatt unterversorgt. Und es gibt die Therapie an: Nur ein kräftigeres Auto kann helfen. In den vergangenen Jahren konnten wir beobachten, wie die Automobilindustrie sich um die Kur dieses Leidens bemühte und mit einer automobilistischen Aufrüstung reagierte.

Anders als die Automobil-Werbung jedoch Glauben machen möchte, existiert keine geradlinige Beziehung der Art: Je mehr Pferdestärken unter der Haube, um so entspannter bewegt ein Besitzer sein Kraft-Auto. Dazu sind die Leistungsdifferenzen auf unseren Straßen noch immer zu groß, die macht der Kilowatt und die Gelegenheit sie auszuspielen zu verlockend. Ein Tempolimit auf Autobahnen, das in regelmäßigen Abständen diskutiert und wieder verworfen wird, aber mit dem jüngsten Urteil des Bundesgerichtshofs zur Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen zur juristischen Wirklichkeit geworden ist, hätte für unsere Umgangsformen einen bedeutsamen Effekt: Wir könnten unsere Autos gelassen chauffieren - und müßten die Erwartung aufgeben, irgendwo irgendwann das leere Autobahnstück endlich vorzufinden.

Zum Autor:

Gerhard Bliersbach, geboren 1945, Studium der Psychologie in Köln. Von 1972-80 Geschäftsführer des Instituts für psychologische Forschung und Beratung, seit 1980 als Psychotherapeut an der rheinisch-westfälischen Landesklinik in Düren.

Kontakt:

Gerhard Bliersbach,
Goltsteinstr. 144,
5000 Köln 51,
Tel. (0221)387560

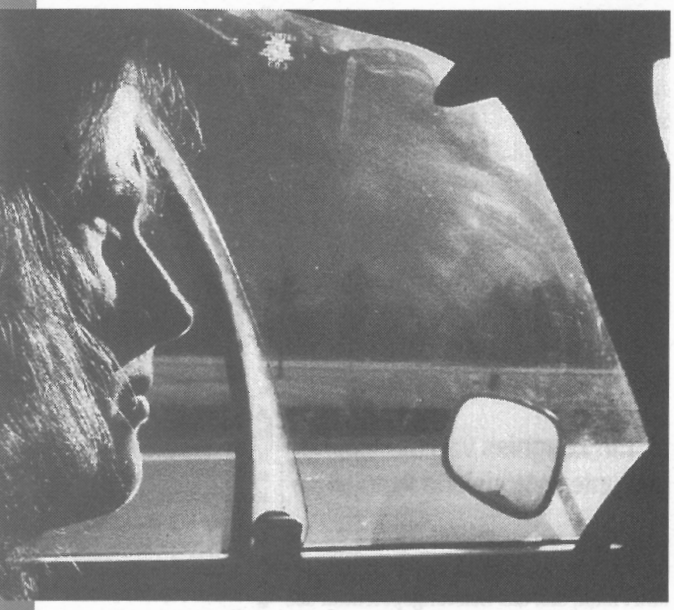


Foto: Gärtner

■ Das Auto ist ein Kind der Kutsche

Die Kutsche war der für alle Augen sichtbare Beleg für den besonderen eigenen sozialen Status. Das Fabrikat, das wir besitzen, leistet etwas Ähnliches: Es polstert unser Selbstgefühl aus. Das Auto als sogenanntes Status-Objekt. Allerdings darf bezweifelt werden, ob wir es affektiv wissen, wie sehr wir vom Auto als Regelungsinstrument unseres Selbstgefühls abhängen. Wieso wird das Auto selbst für kurze Strecken benutzt, die bequem zu Fuß zu erreichen sind? Wieso fehlt etwas, wenn der Urlaub nicht im eigenen Auto angetreten wird? Wie so fällt es so schwer es nicht zu benutzen?

■ Auf den Unterschied kommt es an!

Wir wollen, das ist meine Hypothese, mit unseren Autos wahrgenommen werden. Unsere psychosoziale Identität hängt, da die Klassen-Lagen undeutlich geworden sind, an dem sichtbaren Besitz gewisser Produkte. Sie gehören zur Person. Der Fahrer eines Rolls Royce ist vom Fahrer eines Fiat Panda, beide in Jeansjacken und Jeanshosen gekleidet, im Gewühl einer Fußgängerzone wenig unterscheidbar, aber sozial weit entfernt, wenn sie in ihre Autos steigen. Der Autofahrer dagegen, der morgens zur Arbeit in die Straßenbahn steigt, kommt sich narzistisch amputiert, in seinem Selbstwertgefühl eingeschränkt vor. Sein sozialer Status ist undeutlich geworden, und vielleicht hofft er, daß sein Mantel, seine Aktentasche, seine Schuhe oder die entsprechende Tageszeitung für ihn sprechen.

> ***„Die Kutsche, mit Türen und Fenstern verschlossen, setzte die Geschütztheit der eigenen vier Wände und der eigenen Identität fort; sie schützte vor dem Zusammenleben mit vielen Menschen, die einem fremd sind, denen man nur kurz begegnet und wieder aus dem Weg geht. Die Kutsche hob einen heraus und schützte vor dem bedrohlich Unbekannten. Das Automobil leistet das gleiche.“***

■ Die Schwierigkeit der Regulation des Selbstwertgefühls

Der britische Psychoanalytiker Donald Woods Winnicott hat einmal von der lebenslangen Anstrengung gesprochen, ständig zwischen sich selbst und den anderen unterscheiden, sortieren zu müssen. Die Grenzen der Identität sind durchlässig und sie werden ständig reguliert. Dieses zentrale menschliche Problem kann hier nur angedeutet werden. Die Kutsche, mit Türen und Fenstern verschlossen, setzte die Geschütztheit der eigenen vier Wände und der eigenen Identität fort; sie schützte vor dem Zusammenleben mit vielen Menschen, die einem fremd sind, denen man nur kurz begegnet und wieder aus dem Weg geht. Die Kutsche hob einen heraus und schützte vor dem bedrohlich Unbekannten. Das Automobil leistet das gleiche. Wir sind geschützt und allein und müssen die Anstrengung, die Identitätsgrenzen in Gegenwart von Fremden regulieren zu müssen, nicht aufbringen. Im Auto können wir rufen, schimpfen, singen, in der Nase bohren, uns jucken - die Liste der möglichen Tätigkeiten ist lang. In der Öffentlichkeit können wir es nicht. Wir müssen uns, „benehmen“.

In der Straßenbahn berühren wir unseren Nachbarn, spüren seinen Körpergeruch, berühren die Knie unseres Gegenüber. Es ist manchmal psychisch eng, und diese psychische Enge ist nicht so leicht auszuhalten. In den öffentlichen Räumen des Abteils müssen wir das Paradox der flüchtigen beziehungslosen Beziehungen leisten: in der Straßenbahn beispielsweise den Nachbarn ansehen, ohne daß dieser den Blick als Kontaktaufnahme versteht. Im Wohnzimmer dagegen können wir die Protagonisten der Mattscheibe so herrlich folgenlos anstarren. Die öffentlichen Verkehrsmittel fordern also eine andere Regulation der Identität und des Selbstgefühls. Wir sind dort dem Alltag sehr nahe - viel näher als im Auto.

■ Die Illusion der Unabhängigkeit

Autofahren lebte bislang von der Verheißung, wir hätten das Steuer fest in der Hand und gestalteten aktiv unsere Fahrt. Das stimmt solange wir nicht irgendwo festhängen. Bei den öffentlichen Verkehrsmitteln muß man sich überlassen können, warten können, darauf vertrauen können, daß die Bahnen und Busse ihre Fahrpläne einhalten. Man muß Passivität ertragen können, eine psychische Leistung, von der ich glaube, daß sie uns im Ertragen unseres Alltags, im Ertragen von uns selbst, beweglicher macht.

Autofahren ist auch egozentrisches Zeittotschlagen, die Flucht vor der Langeweile, die Flucht vor der Einsicht in die eigene Begrenztheit. Lebenszeit ist knapp, die Uhr tickt unbarmherzig, und die Beschäftigung mit Fahrplänen lehrt, daß wir in unserem Leben viel abhängiger sind als wir wahrhaben wollen. Wir entkommen unserer Endlichkeit nicht: das Autofahren enthält die Illusion, als könnten wir ihr davonfahren.