

Bochumer Berichte

Herausgegeben von der
**Bochumer Arbeitsgruppe
für
Sozialen Konstruktivismus
und
Wirklichkeitsprüfung**

Heft Nr. 1

August 1990

PDF-Version: Januar 2000

AutorInnenkollektiv

Automythen

Sprachskripte zur Verkehrsmittelwahl

Zu dieser Reihe

In der Reihe **Bochumer Berichte** veröffentlichen wir empirische und theoretische Arbeiten, die in der Nähe jener sozial-konstruktivistischen geistigen Beete und Felder gesät und geerntet worden sind, die von der Bochumer Arbeitsgruppe bestellt werden. Mit unserer „roten“ Reihe wollen wir solche Schriften zugänglich machen, deren AutorInnen unseren geschmacklichen Vorlieben nahestehen oder sogar von unseren Erkenntnissen und Erzeugnissen genascht haben. Die **Bochumer Berichte** geben uns die Gelegenheit, einige Früchte feilzubieten, deren Anbau auf den großen und weiten Feldern der Bochumer Arbeitsgruppe bisher nicht oder nur mit geringen Erträgen gelungen ist, und die in kleineren Beeten zu kultivieren, sich geneigte FreundInnen der Bochumer Arbeitsgruppe zur Aufgabe gemacht haben. Zur Würdigung ihres Beitrages nennen wir – entgegen unserer sonstigen Gepflogenheit – auch die Namen der AutorInnen.

Diese Arbeit entstand im Rahmen eines Experimental-Psychologischen Praktikums im Sommersemester 1990. Beteiligt waren:

Martina Albrecht,
Jörg Amthor,
Nicola Bender,
Katja Birk,
Antje Gerbsch,
Christel Göbel,
Doris Grabowski,
Matthias Klant,
Christoph Koban,
Annette Kunst,
Ayfer Löpke,
Ana Maiss,
Ellen Matthies,
Sabine Roetger,
Heike Sanders,
Frank Schulten
und Rudi Steffens.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
2	Mythen der AutoliebhaberInnen und der Werbung	6
3	Geschichte der Mythen	14
4	Analyse des allgemeinen Diskurses am Material einer Fernsehdiskussion	17
5	Analyse des lokalen Diskurses an der RUB	20
5.1	am Beispiel einer Diskussionsveranstaltung	20
5.2	durch direkte Befragung (Rechtfertigungsskripte von AutofahrerInnen, Äußerungen zu Alternativen)	25
6	Neue autonegative, umweltfreundliche Sprachskripte	34

1 Einleitung

In diesem Reader wollen wir Sprachskripte und Mythen zum Thema „Auto“ oder allgemeiner „Verkehrsmittelwahl“ zusammentragen. Dabei haben wir zwei Ziele:

Zunächst wollen wir den öffentlichen und lokalen (hier an der Ruhr-Universität) Diskurs analysieren. Wir tun das vor dem Hintergrund einer sozial konstruktivistischen Sozialpsychologie im Sinne Gergens (s. Gergen, 1985), das heißt wir interessieren uns nicht für die Kognitionen und Einstellungen zum Autofahren, sondern für all das, was im sozialen Diskurs in diesem Zusammenhang „sagbar“ ist. Dabei gehen wir davon aus, daß das, was im sozialen Diskurs sagbar ist, also die Sprachskripte, auch unser Verhalten beeinflussen kann. M. a. W. die Analyse des Diskurses ist kein Selbstzweck. Sie kann dabei helfen, Möglichkeiten einer Veränderung des Diskurses zu entdecken und damit letztlich auch zu einer Veränderung auf Verhaltensebene führen. Schließlich möchten wir ja, daß immer weniger Auto gefahren wird.

Über eine Analyse hinaus verfolgen wir mit diesem Papier jedoch, abgesehen von der Unterhaltung der geneigten LeserInnenschaft, noch ein weiteres Ziel. Wir hoffen, daß die geballte Darstellung von Sprachskripten, die zur Rechtfertigung oder gar Verherrlichung der PKW-Benutzung üblicherweise hergesagt werden, uns, d. h. vor allem die Autofahrenden unter uns, erschauern läßt und uns davon abhält, diese Skripte weiterhin aufzusagen. Es soll uns peinlich werden, wie wir angesichts des Waldsterbens und erhöhtem Benzolgehalt in der Luft immer noch das Autofahren rechtfertigen. Wir wollen mit diesem Papier also den Diskurs verändern und damit letztlich den einen oder die andere dazu bewegen, das Autofahren einfach zu lassen.

Die Struktur, die wir unserer Analyse geben, indem wir mit den Mythen der Werbung (Kapitel 2) beginnen und mit einer Analyse des lokalen Diskurses (Kapitel 5) enden, soll folgendes widerspiegeln: Wir gehen davon aus, daß in der Werbung die autofreundlichen Skripte vorgeformt werden, die dann gefiltert im allgemeinen und endlich auch im lokalen Diskurs auftauchen. In Kapitel 2 bis 5 erfolgt also eine schrittweise Analyse der Mythen und Sprachskripte zu Thema Auto und Autofahren.

Bevor wir uns auf die diversen Diskurse mit unterschiedlichen Methoden der Diskursanalyse stürzen, möchten wir einleitend den Leserinnen und Lesern eine Kostprobe unseres Vorhabens geben. Am Beispiel der Analyse eines Zeitungsartikels soll deutlich werden, was wir unter Sprachskripten und Mythen zum Autofahren verstehen.

Der Text ist der WAZ vom 16. 12. 1989 entnommen:

Ändert sich überhaupt etwas in unserer Zeit? In der Hattinger Straße stehen die Ampeln weiterhin mit Vorliebe auf Rot, an der Essener Straße **bremsen**, wie schon vor dem Bau angekündigt, **die 50 km-Schilder, obwohl sie vierspurig ausgebaut ist und zum Tempo verleitet**, und an der ebenfalls vierspurigen Universitätsstraße blitzen fleißig die Kameras an den Radarfallen der Polizei. **An sich ist es** vor allem im Bereich Uni-Ost **ungefährlich, schneller als 70 km zu fahren. Da passiert so gut wie nichts**. Aber Sünden und Planungsfehler haben über Jahrzehnte hinaus Folgen. Beim Bau der Unistraße hatten die Planer vergessen, daß **auch für Radfahrer eine Fahrmöglichkeit** von Querenburg zur Innenstadt und zurück **bestehen muß**. Als diese Erkenntnis endlich dämmerte, **gab man die Autobahn Unistraße für Radfahrer frei. Und begrenzte das Tempo**. Nun klingelt es in der Kasse; denn **die Radarfallen sind ergiebig**.

Da dieser Text aus dem Lokalteil einer weitverbreiteten Tageszeitung stammt, nehmen wir an, daß die hier auftretenden Sprachfiguren, die Sprachskripte wohl weithin akzeptabel und sagbar sind. Es lohnt sich also, sie näher zu betrachten. Besonders interessant erscheinen uns die Passagen, die wir mit Fettdruck hervorgehoben haben. Dahinter scheinen uns die folgenden Mythen zu stehen:

Autos haben ein unangetastetes Privileg vor RadfahrerInnen und anderen VerkehrsteilnehmerInnen auf den Straßen. Allerdings müssen deren Interessen, wohl oder übel, auch berücksichtigt werden.

Der natürliche Verkehrsfluß muß immer schnell sein und in Bewegung bleiben. Er darf oder sollte nicht durch Schilder, Radarfallen oder RadfahrerInnen behindert werden. Mittels solch schikanöser

Beschränkungen wird den armen geplagten AutofahrerInnen dann auch noch Geld aus der Tasche gezogen.

AutofahrerInnen sind passiv den Verkehrsverhältnissen ausgeliefert, sie werden z. B. zum Tempo verleitet, denn AutofahrerInnen haben einen unwiderstehlichen Drang, so schnell wie möglich zu fahren. Die jeweils gebotenen Möglichkeiten (z. B. vierspurig) wollen und sollten auch voll ausgeschöpft werden.

Auf gut ausgebauten Straßen ist das Schnellfahren ungefährlich. Einige Unfälle sind bedeutungslos und brauchen nicht weiter berücksichtigt zu werden, da sich solche Zahlen noch im Bereich des „Normalen“, „Akzeptablen“ befinden.

Hinter all diesen Mythen scheint sich vor allem der Hauptmythos zu verbergen, daß der Verkehr möglichst schnell und ungehindert fließen muß, darauf haben AutofahrerInnen ein Recht. Unfälle, sofern es nicht zu viele sind, gehören zum Straßenverkehr, sie rechtfertigen kaum Geschwindigkeitsbegrenzungen. Von der persönlichen Verantwortung für die Verkehrssituation können sich die AutofahrerInnen getrost freisprechen. Da können wir nur noch zustimmen und fordern:

Freie Fahrt für freie Bürger!

Literatur:

Gergen, K. J. (1985). Social Constructionist Inquiry: Context and Implications. In: Gergen, K. J./Davis, K. E. (Hrsg.), *The Social Construction of the Person*. (S. 3–18). New York: Springer.

2 Mythen der AutoliebhaberInnen und der Werbung

„Wenn sich der Linksdrall der Autofahrer fortsetzt, kommen wir auf den Autobahnen bald überhaupt nicht mehr voran. Eine Unverschämtheit, wie Mercedes- oder Porschefahrer heute verteufelt werden. Wenn die Roten und Grünen erst mal an der Macht sind, haben wir Autofahrer nichts mehr zu lachen.“

(Leserbrief in AutoBild, Mai '90)

Wir stellen uns vor, daß das Automobil unsere eigentümliche Fortbewegungskultur in hohem Maße prägt. Gleichzeitig ist diese Republik von einer üppigen Medienlandschaft gekennzeichnet. Natürlich findet auch die Lobby der AutomobilistInnen sowie die Autoindustrie hier Gelegenheit, sich der Printmedien zu bedienen, um Skripte und Mythen in der Autowelt zu installieren und zu erhalten. Wir haben das üppige Angebot der Autozeitschriften betrachtet und bemerkenswerte Sprachskripte gesammelt, die dem geneigten Leser und der geneigten Leserin nachfolgend dargeboten werden sollen. Wir möchten anmerken, daß diese Skripte durchaus amüsant zu lesen sind, sie uns aber bei genauerer Betrachtung eher traurig stimmen, denn die Mythen über die Kraftfahrwelt, die sie spiegeln, lassen bisweilen peinliche Schlüsse auf die Gedanken und Vorstellungen der AutoliebhaberInnen zu. Wir wollen dies mit einigen Erläuterungen verdeutlichen, andere Skripte aber lassen wir unkommentiert, weil sie für sich sprechen... Unsere Quellen waren Zeitschriften der Autolobby (ADAC), Autotestzeitschriften (Test & Tuning Magazin), Autozeitungen (AutoBILD) und Werbematerialien der Autozubehörbranche (D & W).

Das Wunder der Geburt

Wir wollen damit beginnen, Skripte über die Entwicklung von Automobilen vorzustellen. Dachten wir denn zunächst noch, Autos würden in großen Roboterfabriken am Band hergestellt, so zweifelten wir schon bald daran, es mit bloßen Gegenständen zu tun zu haben: *„Die deutliche Evolution charakteristischer 911-Merkmale, verbunden mit einer ausgeprägten Individualität, läßt die Möglichkeiten einer zukünftigen Entwicklung des Porsche 911 erahnen.“* Tatsächlich scheinen Automobile geboren zu werden, sich zu entwickeln, in PKW-Familien Evolutionen zu durchleben und vielgestaltig und quietschlebig die Autowelt zu bevölkern. Autos, wer hätte das gedacht, sind Lebewesen! *„So steht sich ein neuer Lancia Dedra an der Ampel nicht nur einfach seine Räder in den Bauch“* Was so lebendig ist, wird geboren. *„Diese Gewissheit bleibt auch, wenn der kleine Benz zum Leben erwacht ist“*, *„Das Reißbrett hat ausgedient – die Autos von heute kommen im Computer zur Welt.“* Aha!

Aber nicht nur die Mikroelektronik gebärt Autos, manchmal ist's geradezu wie im Märchen: *„Es war einmal eine japanische Prinzessin namens Mazdamiata, die sah eines Tages einen zwischen 1958 und 1961 gebauten Austin Healey Sprite MK I, den man wegen seiner kugeligen Lampen auf der Motorhaube nur ‚Froschauge‘ nannte. Der Frosch war ganz traurig, und sagte: ‚Meine Art stirbt aus, weil die Fabriken den Menschen einreden, daß sie so etwas wie mich heute nicht mehr wollen. Aber das stimmt gar nicht. Wenn du mich küßt, komme ich wieder und werde mich tausendfach vermehren.‘ Da küßte ihn die Prinzessin, und der Frosch kam als Japaner wieder auf die Welt. Jetzt heißt er Mazda MX-5 (...), hat Schlitzaugen und Klappscheinwerfer.“*

Wenn so ein Autokind dann älter wird, entwickelt es ganz eigentümliche Verhaltensweisen: *„...der Spider schnürt elegant über ebene Straßen, trampelt und schüttelt auf groben Unebenheiten aber schlimm.“* *„Die Maschine hungert nach Drehzahlen, dürstet aber nicht übermäßig nach Benzin.“* *„Im Vergleich zum 5-Gang Schaltgetriebe ergeben sich in den Gängen 1 und 2 ‚kürzere‘ Gesamtübersetzungen, die den Wagen betont temperamentvoll machen.“* *„Der Mohr CRX liegt sicher und satt auf der Straße auch wenn er gerne mal einer Spurrille nachjagt.“* *„Mit seinen 85 kW (125 PS) beißt der 1,6l Motor sehr kräftig zu...“*

Über die Morphologie und Anatomie des Autos erfahren wir: *„Wenn man direkt von hinten draufblickt, sieht man die Breitreifen, die ‚Muskeln‘ des Wagens.“*; *„Je drei Krümmer kriechen seitlich unter der*

Motorhaube empor, bäumen sich vor der A-Säule in einer gewaltigen Rundung auf und enden kurz vor den Hinterrädern – unterhalb der Türen – in oberarmdicken Endrohren...“ Wem nach diesem Satz deucht, daß Autos wohl auch von Parasiten befallen sein können, hat es korrekt erkannt, denn *„ein schwerer Kupferwurm schlängelt sich durch das Blechkleid moderner Autos.“*

Im Reich der Tiere

Wir können inzwischen sogar davon ausgehen, daß Kraftfahrzeuge eine eigene Spezies darstellen, in der verschiedene Gattungen auftreten. So glauben wir verschiedene Raub- und Wildtiere (BMW, Mercedes, Sportwagen) anzutreffen, wie zum Beispiel *„das ‚Golfsrudel‘: Heult aus Rüsselsheim ein 150 PS starker Kadett GSI 16V heran, steht der entsprechende Golf plötzlich im Schafsfell da...“*, womit wir auch harmlosere Weide- und Haustiere entdeckt hätten (Golf, Polo, Panda...). Ferner gibt es große Nutztiere (Jeeps, Kleinbusse) und natürlich auch niedere Arten und Parasiten (Käfer, Ente...), die aber gottseidank so gut wie ausgerottet sind: *„War die Ente schon 1987 aus ihrer französischen Brutstätte verbannt, so wird zum Juli 1990 auch das letzte noch verbliebene Entennest im portugiesischen Mungualde ausgehoben.“*

Daß diese Tiere sich fortpflanzen, versteht sich von selbst, daß sie dabei unter dem Druck der Evolution immer besser (angepaßt) werden, folgt daraus.

Verzinkte Liebe rostet nicht

Die Autowelt hat vielfältige Geschöpfe hervorgebracht, die sich mannigfach unterscheiden. So gibt es schöne, und weniger schöne Exemplare. Ja, weniger schöne lassen sich sogar mit Hilfe der Automobilkosmetik des Zubehörhandels in ansehnliche Vertreter ihrer Art verwandeln. *„Der Innenraum ist in seiner Anmutung verfeinert, u. a. durch die verstärkte Verwendung von Edelholz im Tür- und Armaturenbereich, weichere Oberflächenstrukturen (...) sowie mehr und edlere Stoffoberflächen am gesamten Interieur.“* Ohnehin scheint das Aussehen eines Autos mindestens so bedeutend zu sein, wie sein „Charakter“. Nur so erklären wir uns das jährliche Erscheinen eines über 500 Seiten starken Kataloges voller Zubehör. Wozu all diese plastische Kraftfahrzeugchirurgie dient, wollen wir später betrachten. Zunächst gehen wir davon aus, daß Autos auch von Natur aus schön sein können: *„Rundungen sind schön. Vor allem, wenn sie an den richtigen Stellen sitzen: Toyotas neuer Celica hat mehr als reichlich davon.“* Daß diese Schönheit bisweilen auch sexuelle Phantasien beflügelt, sei nur nebenbei bemerkt. *„Die Entwicklungsingenieure nennen denn auch ihre neueste Schöpfung ‚a sexy car‘ und meinen damit wohl die Erotik, die man den Celica-Formen mit Phantasie andichten kann.“* Hier wollen wir als PsychologInnen mit unseren Annahmen aber nicht zu weit gehen, denn *„Autos und Sex – das hat doch nichts miteinander zu tun. Bestenfalls auf Ausstellungen, wenn neben den in Blech gepreßten Träumen leckere Mädels posieren. Nun, die Psychologen, von Berufs wegen mit unserer Seele beschäftigt, sehen das anders. Sie interpretierten schon 1968 den gerade vorgestellten Capri von Ford als rollendes Phallussymbol...“* Wir werden uns hüten.

Wie dem auch sei, bei soviel lebendiger Anmut ist der „Zweikampf mit den Gefühlen“ natürlich vorprogrammiert, denn so mancher Autofahrer – wir denken, daß es sich fast ausschließlich um Männer handelt – wird unversehens zum Autoliebhaber. Ein *„neuer Stil mit flotten Kurven“* bringt sein Blut in Wallung, bis er dann bei besonders attraktiven Fahrzeugen sein pochend Herz gar ganz verliert... *„...ich begann sogar hin und wieder mit dem Porsche 944 zu flirten. Als er dann 250 Turbo-PS bekam, war dieser Flirt am Rande einer Leidenschaft. Immerhin, so tröstete ich mich, bleibt die Liebe in der Familie. Jetzt gerät meine Gefühlswelt wieder in Unordnung, und ich hege die Befürchtung, das Ganze weitet sich langsam, aber sicher zu einer Beziehungskiste aus...“*

Daß man dies nicht zu fürchten braucht, beweist Michael (21). *„Michaels Verhältnis zu seinem ersten Auto entspricht dem Ideal, von dem sich Liebende gemeinhin entfernen.“* Ja, wunderbar! *„Wenn Dir jemand erzählen will, Liebe auf den ersten Blick gibt es nicht – zeig’ ihm ein Lächeln. NISSAN“;*

„Meine Liebe zum 911 ist voll verzinkt, die rostet nicht.“ Diese Zuneigung verklärt dann schließlich alle Wesensäußerungen eines Autos ins Liebliche.

Wir sollten nun auch unsere Annahme, daß Motorengeräusche Lärm seien, nun revidieren „Für den entsprechenden Hörgenuß sowie einer zusätzlichen Leistungsspritze ist die Gemballa 6-Rohr-Auspuffanlage zuständig.“; „Eine Spezial-Auspuffanlage mit 4 Endrohren optimiert das Leistungsverhalten und sorgt für eine sportwagengemäße Akkustik.“; „Die Symphonie der 448 PS dringt relativ ungefiltert ins Cockpit des Fact 4. Doch wer will schon den Klängen eines CD-Players lauschen ... in solch einem Automobil.“

Eindruck durch Ausdruck

An dieser Stelle möchten wir uns von der emotionalen Bindung des Fahrers an sein Gefährt lösen und dieses Traumpaar doch lieber als Mensch-Maschine-Beziehung sehen. Was bedeutet ein Auto für den sozioökonomischen Status und welche Funktionen hat es im sozialen Diskurs? (Es sei noch anzumerken, daß es hier tatsächlich ausschließlich um den Status und den Diskurs von Männern geht. Frauen tauchen in den Mythen der Autolobby und -industrie nur als urbane Kleinwagenchauffeusen auf dem Weg zum Supermarkt oder als Objekt kraftfahrmaskuliner Begierde auf. Doch dazu später.) Die Ankündigung einer neuen Autozeitschrift gilt deshalb auch „... nur für Männer (...) kurze aufschlußreiche Texte und ein breites Themenspektrum mit einem Schuß Tuning und der kompletten Männerwelt. Männerwelt? Ja. Männerwelt. Das heißt Mode von Armani, BOSS, (...) Ferraris, Porsche, Mercedes, BMW (...). Aber wie gesagt, nur für echte Männer!“

Auto-Tuning und Autozubehör dienen vor allem der optischen Veredelung der fließbandproduzierten Durchschnittsautos. „Sie haben in diesem neuen D & W-Katalog all die schönen Dinge gesehen, die uns aus der Masse herausheben die sich sonst auf 4 Rädern bewegt.“ Der sich in einem kosmetisch modifizierten Serienauto bewegend Mann bringt also Individualität zum Ausdruck: „Natürlich trägt auch die Optik zum Fahrspaß bei, denn die Gesichter vieler Auto- und besonders Audi 80/90-Fahrer gehen vom Augenbrauenzucken bis zum offengehaltenen Mund. Unter dem Motto: ‚Was war jetzt das?‘“

Solche Reaktionen setzen natürlich einen kommunalen Konsens darüber voraus, was zu bestaunen und was zu verschmähen ist.

„Der Superbreite ‚Turbo‘ – das Top-Teil unter den D & W Heckflügeln. Damit haben sie überall ihren Auftritt. It’s showtime...“ „Das sportliche Dreispeichen-Lenkrad für alle Fahrer, die ihren sportlich individuellen Stil nicht nur in der Wahl der Reifen und Sitze dokumentieren.“ „Sinnlich geformt und einfach in seinem Konzept besitzt der Viper R/T10 alle Elemente eines perfekten Show-Cars.“ So ist solch ein Ausdrucksauto denn auch „eine elegante Verpackung all dessen, was gut und teuer ist“, um so auch unmißverständliche Hinweise auf das Volumen der eigenen Geldbörse zu geben: „Ihr Fahrzeug gewinnt mit diesem Lederlenkrad an Exklusivität.“; „Die BMW 3er in neuer Edition-Ausführung zeichnen sich durch Individualität und exklusive Werte aus. (...) Elegantes Design und exzellente Materialien prägen den Innenraum.“

Wohnkomfort

Der Mythos von der Exklusivität hat nebenbei auch noch einen Aspekt, den wir mit Wohnkomfort bezeichnen wollen. So scheint fortschrittliche Automobilität sich in wohnzimmerähnlichen Kraftwageninterieurs niederzuschlagen, ja ein Auto soll wohl so bequem sein, daß auch stundenlanges Im-Stau-Stehen noch angenehm ist. „Nur wer im Auto komfortabel sitzt, fährt ermüdungsfrei und sicher.“; „Besondere Velourqualität der in Leder oder Stoff eingefassten MS-Fußmatten mit Ihren Initialen auf Wunsch, sorgen für behagliche Atmosphäre.“; „Man sitzt bequem und luxuriös wie im IC München–Düsseldorf“; „...wie auch die anspruchsvolle Komfort-Innenausstattung bieten wichtige Voraussetzungen für den Freifahr-Genuß der Insassen.“; „Norwegen ist eine der letzten Gegenden in

Europa, wo Reisen mit dem Auto noch ein Genuß sein kann – wenn man ohne Eile ist. Wir fahren 2000 entspannte Panoramakilometer, als wären wir im Ohrensessel auf Rädern unterwegs.“ Auf den hier enthaltenen Gedanken, daß Autofahren Freude bereite, kommen wir später noch zurück.

Hohes Einkommen dokumentiert sich natürlich nicht nur in Komfortabilitäten und Äußerlichkeiten, sondern auch in meßbaren Kraftfahrwerten wie Motorleistung, Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit: *„Lustig wirds auf der Autobahn; wenn bei Tacho 185 hinter dem Mercedes (...) plötzlich dieser Bulle auftaucht, da wird sofort die Spur geräumt. Beim Vorbeifahren sieht man meist sehr ungläubige Gesichtsausdrücke. ‚Wie kann so ein Gerät so schnell sein?‘“*

Wir wagen hier die Hypothese daß optische und technologische Superlative mit hohem sozioökonomischen Status assoziiert sind. Ja, das Auto wird sogar zum Medium der eigenen (Konsummarken-) Identität. Neben dem Ausdruck des persönlichen Einkommensklimas scheinen vor allem individuelle Verhaltensgewohnheiten mitteilenswert zu sein, wodurch sich eine spezifische Autoaufkleberästhetik herausgebildet hat, die so denkwürdige Botschaften wie „Ich bin so frei“, „Ich bin Energiesparer“ oder „Ein Herz für Kinder“ zu vermitteln hat. Tatsächlich wird das eigene Automobil sogar als Werbefläche für „gängige“ Skripte zur sozialen Konstruktion der Persönlichkeit, dem sogenannten Zeitgeist, benutzt: *„Die neuen Sechser sind wie geschaffen für Persönlichkeiten, die souverän handeln. Ohne Wenn und Aber, ohne Kompromisse. Souverän die Motorisierung: Vom kraftvollen 4-Zylinder 89 kW (121 PS) bis zum kultivierten, geschmeidigen 6-Zylinder mit 24-Ventil-Technik und satten 147 kW (200 PS).“*

Grundmythen hinter diesen persönlichkeitspsychologischen Kraftfahrkonzepten mit Status- und Zeitgeistgeschmack sind die so inhaltsleeren wie schlagkräftigen Begriffe Unabhängigkeit, Mobilität, Selbstbestimmung, Freiheit. *„Er gibt ihnen die einzigartige Freiheit des Jeep Allradantriebs. (...) Doch das Wichtigste ist, daß der Wrangler sie dorthin bringt, wohin sie wollen, wann immer sie es wünschen.“* Wir wollen solche Kulturmythen hier nicht diskutieren, sondern nur auf sie verweisen. Wir machen jedoch darauf aufmerksam, daß wir annehmen, Freiheit sei etwas anderes als die Möglichkeit, den Stau, in dem man oder frau stehen möchte, frei zu wählen. Wie die aus solchen Mythen erwachsenen kraftfahrtechnologischen Superlative mit uneingeschränktem Leistungs- und Wachstumsdenken zusammenhängen, erlauben wir uns im Folgenden darzulegen:

Freiheit wird in den Automythen immer durch die physische Stärke des Fahrzeugs bestimmt. Neben dieser Kraft, also Motorleistung, sind auch Sparsamkeit und Sauberkeit zwei gefragte automobiler Eigenschaften, die allerdings weit weniger Gewicht zu haben scheinen: *„Die neuen Motoren sind leistungsfähiger, sparsamer und sauberer.“* Aber: *„Der Weltmeister aus dem Windkanal“, „Wer hat mehr Dampf unter der Haube?“; „Neuer Sportwagen-Super-Mercedes für die Straße – Zwölfzylinder – über 500 PS“; „Im 850i konzentrieren sich Superlative der Automobiltechnik“; „Kräftige Leistungsspritze für die BMW-Modelle 520i: Ab Mai gibt’s neue Vierventil-Motoren, die den beiden Sechszylindern über 20 PS mehr entlocken. Schon das Einstiegsmodell hat dann 150 PS, der 525i sogar 192 PS. Vor allem dem bislang etwas trägen 520i ist die neue Vierventil-Kur bestens bekommen: Neben den höheren Fahrleistungen (Spitze 211 km/h) fällt eine deutlich bessere Motorelastizität auf.“; „Zwölf Zylinder sind nun mal so. Drehfreudig, seidenweich, nie aufdringlich – im Dutzend williger“*

In der Arena kämpfkräftiger Motorsportler

Daß das animistische Bild vom Auto (*„Als direkter Nachkomme des Urtyps verkörpert der Wrangler die Seele des Jeeps“*) hier in einer Art Metaphysik der Naturgewalten gipfelt, scheint uns nur schlüssig: Das starke, vitale Auto obsiegt im Kampf gegen die bösen Erdanziehungs- und Zentrifugalkräfte: *„Zügige Kurvenfahrt. Fliehkräfte zerren mit Macht am Wagen. Da braucht man einen Reifen wie den neuen Michelin MXV 2.“; „Fahrwerksmäßig bleibt alles beim alten doch die amerikanischen Breitgummis schieben die erreichbaren Kurvengeschwindigkeiten deutlich nach oben.“; „In allen*

Lebenslagen aktiviert der 300 ZX bei Bedarf ein so gewaltiges Pfund, daß es mich in die wohlgeformten Sitzlehnen preßt.“;

„Der neue GTI G 60 ist die erste Wahl bei Freunden der schieren Kraft...“; „Er gibt sich im Ton eine Spur kerniger als in der Limousine, was durchaus beabsichtigt ist, denn Autofahren bleibt nun einmal eine von subjektiven Empfindungen geprägte Angelegenheit, und das dezente Grummeln aus dem Motorraum unterstreicht zweifellos vorteilhaft das Gefühl von geschmeidiger Kraft, das dieser V12 vermittelt.“

Hohe Geschwindigkeiten sind ohnehin und nach wie vor, zusammen mit kurzen Beschleunigungszeiten, ein ganz wesentliches Maß für fortschrittliche Automobilität. *„Der in Zusammenarbeit mit dem Motorenspezialisten RUF installierte 3,4l Turbomotor mit dem perfekt abgestufen 5-Gang-Sportgetriebe bringt nahezu konkurrenzlose Fahrleistung in allen Geschwindigkeitsbereichen.“* Wir weisen darauf hin, daß die Bundesrepublik als einziges Land der alten Welt keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Autobahnen kennt. Die Skala scheint nach oben offen: *„Die Tachonadel zappelt zwischen 250 und 260, möchte noch höher, darf aber nicht.“* *„Denn 250 km/h im BMW 850i sind ungefähr so wie die Musik von James Last, flott aber langweilig. Kaum zu glauben? Ja, aber wahr!“*

Gegen Langeweile hilft freilich nur ein Auto, in dem sich der sogenannte Fahrspaß frei entfalten kann. *„Eine zielgenaue Zahnstangenlenkung (...) gibt dem Fahrer letztlich die Möglichkeit, das phänomenale Handling des FACT 4 in Fahrfreude umzusetzen“;* *„Aber erfahren Sie selbst die Faszination eines Automobils, das nicht nur für die Straße gebaut wurde.“* *„Kolossal – Ein Gelände-Jumbo für die Spielwiese.“* Daß Autofahren, besonders mit halbsbrecherisch hohen Geschwindigkeiten, Freude bereitet, scheint ein ganz wesentliches Element in der Mythologie unserer Kraftfahrkultur zu sein. So ist denn auch schnelles und rasantes Fahren mit Motorsport, ja ein optisch modifiziertes und leistungsgesteigertes Fahrzeug generell mit dem Begriff Sportlichkeit assoziiert. Spaß, Sport und Spiel: *„Im eigenen Auto auf Niki Laudas Spuren‘ – Freizeitzentrum Nürnburgring“* *„Dieses ‚Sportpaket‘ umfaßt ein tiefergelegtes Sportfahrwerk (...) und eine Sportsitzanlage mit Schalensitzen. Zur Sportline gehören auch ein kleineres Lenkrad in Leder und der lederüberzogene Schalthebel. Das ‚Sportpaket‘ verschafft der Mittleren Klasse nicht nur einen besonders starken optischen Auftritt, sondern ermöglicht ebenso ein agileres Handling. Für die Coupe’s wird nur das Sportfahrwerk angeboten, da sie bereits über eine spezielle Sitzanlage mit sportiven Charakter verfügen.“* *„Der Golf GTI 16V, Leitbild einer ganzen Kompaktsporler-Generation...“*

Aus spielerisch-sportlichem Freizeitverhalten wird nur allzu leicht verbissener Wettkampf. Diese sozialdarwinistische Perspektive führt dann schließlich zu einer Art Straßenverkehrskrieg. Ein heiliger Krieg, wahrlich... *„VW Golf oder Opel Kadett – nicht nur ein heißes – Thema, sondern eine Glaubensfrage“* *„Allen voran der Erzrivale aus Rüsselsheim“;* *„Das VW-Imperium schlägt zurück“;* *„Machtkampf bei Porsche: Die Qual der Wahl“;* *„Vanetta macht aus dem braven Audi 80/90 optisch wie technisch ein regelrechtes Flugzeug. Denn nicht nur der gewaltige, sportlich sehr betonte Karosserieumbau sondern auch die Möglichkeit bis 340 PS aufzurüsten, lassen letztere Bezeichnung zu“;* *„Denn trotz seines Leergewichts von über eineinhalb Tonnen ist die Kanonenkugel in nur 12,3 Sekunden auf 100 km/h...“*, *„Und wenn schon einen Dampfhammer, dann bitte von BMW, Mercedes oder Porsche“;* *„Die automobilen Supermächte in Stuttgart und München stehen nach wie vor zu ihrem Aufrüstungsstopp, was die Höchstgeschwindigkeit betrifft. Schade drum.“*

Dem Vokabular des Kriegers ist erfahrungsgemäß das des Patrioten nicht fremd. Man und frau beachte im Jahr der Deutsch-Deutschen Vereinigungseuphorie die neuen schwarz-rot-goldenen Artikel der Autoaufkleberindustrie und die aktuellen Reisehinweise: *„Mit dem Auto in die DDR – die sieben schönsten Touren“;* *„Made in Germany, das bedeutet auch für Autos ein stolzes Gütezeichen.“* *„Dies alles hinterläßt den bohrenden Verdacht, daß es dem Swift an Europa-Reife fehlt. In Japan und den USA, wo kein Mensch schneller als 100 km/h fährt, mag er nicht negativ auffallen, in Deutschland tut er es aber schon.“* Diese unsere Republik ist zweifellos ein AutofahrerInnen-Eldorado. denn bei uns

ist *„Sonntags morgens um sieben (...) die automobiler Welt noch in Ordnung (...). In Ordnung – das heißt in diesem Fall: blauer Himmel, trockene Fahrbahn, kein Verkehr.“*

Damit dies in Zukunft auch so bleibt, wird der Fortbewegungswahn schon früh an die nachwachsende Generation weitergegeben. *„Auch Kinder sind Verkehrsteilnehmer. Sie müssen stets auf die Gefahren im Straßenverkehr aufmerksam gemacht und die Regeln ihnen eingetrichtert werden.“* Der morgendlich-nachmittägliche Zusammenbruch des Innerstadt- und Autobahnverkehrs während der Woche fällt scheinbar nicht weiter negativ ins Gewicht. So ist es auch bezeichnend, daß Deutschlands Autozubehörhändler Nr. 1, D & W, sein Kosmetikstudio direkt an der unfall- und stauträchtesten Autobahn der Republik, der A 430 errichtet hat.

Balztänze kraftfahrmaskuliner Triebhaftigkeit

Schließlich kommen wir auf den geschmacklosesten aller uns aufgefallenen Mythen zu sprechen, der sich mit dem Verhältnis von Autos und Frauen beschäftigt: *„Gäbe es keine erotische Verbindung zwischen Automobilen und Frauen, wir müßten sie noch heute erfinden.“* So ist die Dekoration der D & W-Produkte mit minderbekleideten Fotomodellen scheinbar ein notwendiges Werbeübel, all die Mythen, die wir bisher vorgestellt haben, können wohl als Kaufargumente nicht genügen: *„Zu den Produkten, die wir verkaufen, gehört ein Schuß Erotik dazu‘ sagt Detlef Sokowitz. An diesem Teil der Unternehmensphilosophie, hübsche Mädchen zu präsentieren, wurde die ganzen Jahre hindurch erfolgreich festgehalten.“*

Was den Erfolg begründet, erläutert wieder einmal die Psychologie: *„Und erst das Mädchen auf dem heißen Renner. (...) Das Werbe-ABC kommt nun einmal zu der Erkenntnis, daß Produkte nur dann begehrenswert erscheinen, wenn sie menschlich gemacht werden können.“* *„Dr. Borders, New Yorker Werbepsychologin und Beraterin aller großen Agenturen, hat es klar vor Augen: ‚ Erotische Mädchen gehören zum Auto wie das Lenkrad. Und dabei spielt es keine Rolle, ob sie nackt, halbnackt oder im Pelzmantel dabei sind. Tiefenpsychologisch wirkt das Bild auf Männer immer wie eine aufreizende Vereinigung. Bei guten Fotos mit Autos wird jeder Mann zum Voyeur.“* „Ja, da schau her!

Kaufentscheidungen werden bei D & W scheinbar im Zustand voyeuristischer Verzückung getroffen, was den Kunden zwar im Endeffekt ein intellektuelles Armutszeugnis ausstellt und sie auf ihre zügellose Heterosexualität reduziert, aber das macht wohl letztlich auch nix' mehr. Denn, so scheint es, alle Ausdrucksgebaren und Statusdemonstrationen, alle Beschleunigungs- und Geschwindigkeitsrekorde, alle automobilen Freuden, Frei- und Schönheiten sind am Ende nur Balztänze männlicher Triebhaftigkeit: *„Übrigens ist dieses erotische Verhältnis ein Teufelskreis, aus dem es für niemanden ein Entrinnen gibt. Die Werbung wirbt mit schönen Frauen, damit wir uns dieses oder jenes Auto kaufen. Und das Ganze hat nur den einen Zweck, damit wir schöne Frauen kennenlernen können. So einfach ist das.“* *„Gibt es etwas Anziehenderes als schöne Mädchen und heißes Car-Styling?“*

Wir möchten diese Frage offenlassen und mit unserer Skriptsammlung an dieser Stelle zu einer (traurigen) Pause kommen. Dem geneigten Leser und der geneigten Leserin wird bis hierher nicht entgangen sein, wie gedankenlos das gesprochene und geschriebene Wort der Autolobby und -Industrie sein kann. Die Mythen hinter all diesen Skripten Fortschritt, Geschwindigkeit, Mobilität, Freiheit, Status, Eindruck, Leistung, Sport, Kampf, Sexualität etc. in all ihren Variationen mögen durchsichtig machen, was tagtäglich auf all diesen Straßen in all diesen Städten vorgeht. Als SozialkonstruktivistInnen gehen wir davon aus, daß diese Sprachfiguren, immer und immer wieder gehört und aufgesagt, das Verhalten und Verhältnis der AutofahrerInnen mit und zu ihren Freifahrtfetischen in ganz bedeutender Weise beeinflussen. Wir haben uns also auf die Straßen gewagt, um mit AutofahrerInnen zu sprechen...

Die Stimme der Basis

An einem Samstagvormittag befragten wir Autofahrer auf dem Parkplatz des Zubehörhändlers D & W an der A 430 in Bochum. Wir hatten einen Fragebogen mitgebracht, der ein paar einfache und

freundlich formulierte Fragen zu Styling und Pflege, Motorleistung und Geschwindigkeitsbegrenzung, Katalysator und Verkehrslage enthielt. Tatsächlich bewegten unsere Fragen die D & W-Kunden dazu, vorbehaltlos die Skripte aufzusagen, die wir in den Zeitschriften und Werbematerialien von Autoindustrie und -lobby gefunden hatten. Lediglich die sprachliche Form war eine andere, etwas schlichtere... Wir sprachen mit Männern zwischen 20 und 35 Jahren aus vorwiegend technischen Handwerksberufen. Sie alle nutzen ihr Auto zur täglichen Daseinsbewältigung, fahren zur Arbeit, zum Einkaufen, auch in den Urlaub (bequemer, billiger, mobiler), ja fahren z. B. sogar 1800 Kilometer im Monat „ziellos, ohne bestimmten Grund oder so.“

Bemerkenswert fanden wir die Vorliebe mancher Geschwindigkeitsfetischisten, ihr Auto nachts oder auf besonders gering befahrenen Autobahnen auszufahren: „*Ich fahr' öfter Richtung Sauerland, da können sie Gas geben, da ist genug Platz*“, „*Man muß die Strecken schon kennen, die wenig befahren sind.*“; „*Ich hab' da 130 PS im Auto, aber da muß man schon nachts fahren, damit man den überhaupt ausfahren kann.*“; „*Wenn man ein Auto hat mit Höchstgeschwindigkeit z. B. wie ich mit 210, dann kann ich das ausfahren, aber alles was darüber sind ... würd' ich sagen ist den Leuten selbst überlassen.*“ Der Mythos von der freien Fahrt freier Bürger, die selbst bestimmen, was sie tun, begegnete uns noch häufiger: „*Es müßte jedem selbst überlassen sein.*“

Um jedoch als Autofahrer dann nicht mit seinem Schicksal alleingelassen zu sein, gibt es den AD-AC. Dort wird man Mitglied, um sich gegen die Tücken der Automobiltechnik zu versichern. „*Da ist man froh, wenn einer da ist, Tag und Nacht z. B.*“ Deutschlands größter Automobilclub erzeugt ein behutsames Versorgungsvertrauen, und wacht stets über das Wohl seiner Mitglieder. Daß den Autofreunden nämlich hart zugesetzt wird, steht außer Zweifel. Ein neuer Bußgeldkatalog, strenge TÜV-Bestimmungen und fehlende Fachleute, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Staus, ein ausbaubedürftiges Straßennetz usw. geben Grund zur Klage...

„*Da müssen sie zwangsläufig falsch parken, wenn sie nur 'mal irgendwo hin wollen*“; „*Da sollten sie erst mal vernünftige Parkplätze beschaffen*“; „*Was nützt das mir, wenn ich Katalysator dran hab' und kann nicht, was weiß ich, nach Spanien fahren damit, ne?*“; „*Ja man sollte die Straßen, also, die sollten besser werden und daß nicht immer so viel Stau ist*“; „*Ideen haben, unterirdisch oder was*“; „*Viele Strecken müßten ausgebaut werden*“; „*Alles unter 100 PS soll rechts fahren, alles was darüber ist soll links fahren*“; „*Es gibt Autos, die, sagen wir mal, langsamer sind oder ältere Menschen, so, und da will ich wenigstens mal an die wenigstens vorbeifahren (...)* Ich bin froh wenn ich mal 120 fahren kann, sonst komm' ich nämlich nicht an!“; „*Wenn ich auf der Autobahn 140/150 fahr', das reicht mir. Ich brauch' ja nicht rasen*“; „*Diese Einbauten behindern den Verkehr dermaßen, da halte ich echt nix von*“; „*Die machen eine neue Straße nur 2-spurig, d. h. eine hin, eine zurück die Spur, hätten aber die Möglichkeit gleich doppelt zu machen, weil die können sich denken, eine neue Straße, eine bessere Verbindung: fahren mehr Leute. Ich weiß nicht, manchmal denke ich, die Stadtplaner haben hier so einen kleinen Hau*“; „*Ausbauen!*“

Die Freude am Autofahren gewinnt man dann doch schon eher durch ein attraktives Styling zurück: „*Es muß auch schon was für's Auge sein*“; „*Daß er klein und sportlich ist, das gefällt mir an dem UNO*“; „*Was noch wichtig wird ist Tieferlegen und dicke Reifen!*“; „*Der komplette Wagen ist ein Umbau – also extravagant.*“; „*Und natürlich ist das mein Hobby, das liebste Kind*“; „*Man hat sich halt drin verliebt, ne?*“

Der geneigten Leserin und dem geneigten Leser wird hier sicherlich einiges bekannt vorkommen, was jedoch nicht weiter verwundern soll, denn 11 der 12 von uns befragten Autoliebhaber lesen eben jene Autozeitschriften, von denen wir im ersten Teil dieses Kapitels berichtet haben. So tauchen auch dieselben „Traumautos“ in den Köpfen der Fahrer wie auf den Titelseiten der Hochglanzmagazine auf. „*Porsche 944, aber dann ein bißchen veredelt, ne?*“

Was über die umweltzerstörenden Aspekte des Kraftfahrens gesagt wird, paßt ins Bild: Tempo 100 sei ohnehin ineffektiv, weil man ja länger unterwegs sei und schon dadurch mehr Schadstoffe „raushaut“

als bei Tempo 130. Der Katalysator, na „*bei so einem Kleinwagen, bis zu einem Liter sagen wir mal, ist das normal uninteressant*“ „*Was weiß ich, vielleicht muß man mit dem Benzin noch irgendwas anderes erfinden, was eben für die Umwelt besser ist. Also vom Katalysator halt' ich gar nix, bin ich ehrlich.*“

Wir wollen hier mit unserer Skriptsammlung zu einem Ende kommen. Die vorgestellten Sprachfiguren mögen verdeutlichen, was über das Auto, vor allem das Auto als Fetisch in unserer Kultur gesagt werden kann. Wir schließen mit zwei Äußerungen, wobei eine auf den Punkt bringt, worum es eigentlich geht, die andere dagegen ein wenig Nachdenklichkeit widerspiegelt... Diese Nachdenklichkeit ist unsere Hoffnung. „*Ich möchte immer mobil sein, sozusagen.*“ – „*Das ist ein Gesellschaftsproblem, das hat eigentlich nichts mehr mit dem Auto zu tun.*“ Wahrlich.

Die Zitate stammen aus den folgenden Zeitschriften:

- Autotest und Tuning Magazin, 6/89 und 11/89
- ADAC Motorwelt 4/90
- AutoBild Nr. 18/90
- MOT Nr. 11/90
- Auto-Motor-Sport 5/90
- D & W-Kataloge 1989 und 1990

3 Geschichte der Mythen

Die Mythen und Skripte zum Thema „Auto“ sind keineswegs neu, sondern das Resultat einer langjährigen Entwicklung, die eng verknüpft ist mit den jeweiligen politischen und sozialen Gegebenheiten. Aus diesem Grunde erscheint es sinnvoll, um zu einem umfassenderen Verständnis unserer heutigen Situation zu gelangen, die Wurzeln zu betrachten, aus denen sie resultiert. Gerade beim Auto, dessen 100ster Geburtstag erst einige Jahre zurückliegt, ist eine solche Bestandsaufnahme aufgrund der relativ kurzen zu überblickenden Zeitspanne ebenso überschaubar wie entlarvend.

Mit Sicherheit einer der zuverlässigsten Spiegel des jeweils Sag- und Zeigbaren dürfte, auch bei einer solchen historischen Analyse, die Betrachtung der Werbung sein, da in ihr die zeittypischen Anschauungen wohl am krassesten zum Ausdruck kommen.

Die Anfangsjahre

Im ausklingenden 19ten Jahrhundert, den absoluten Anfangsjahren des Automobils, konzentrierte sich die Werbung fast ausschließlich darauf, die Vorzüge des neuen Fortbewegungsmittels gegenüber den herkömmlichen Pferdefuhrwerken zu preisen:

„Immer sogleich betriebsfähig, bequem und absolut gefahrlos. Lenken, halten und bremsen leichter und sicherer als bei gewöhnlichen Fuhrwerken. Keine besondere Bedienung nöthig, sehr geringe Betriebskosten. Vollständiger Ersatz für Wagen mit Pferden. Erspart den Kutscher, die theure Ausstattung, Wartung und Unterhaltung der Pferde“ (Anzeige für den neu patentierten Motorwagen der Firma Benz, 1888).

„Ein Daimler ist ein gutes Thier, zieht wie ein Ochs, Du siehst's allhier; er frißt nicht, wenn im Stall er steht und sauft nur, wenn die Arbeit geht. Er kriegt nicht Maul- noch Klauenseuch und macht Dir keinen dummen Streich. Er nimmt im Zorn Dich nicht auf's Horn. Verzehrt Dir nicht Dein gutes Korn. Drum kaufe nur ein solches Tier, dann bist versorgt Du für und für“ (Daimler Motorenwerkstatt, Cannstatt, 1897).

Das Brockhaus Konversationslexikon von 1899/1900 führt unter dem Stichwort „Motorwagen“ folgenden Text auf:

„Die motorisch bewegten Fahrzeuge haben gegenüber den von Zugtieren gezogenen verschiedene Vorteile: Zunächst lassen sich mit Motorwagen größere Geschwindigkeiten, auch für längere Zeiten, erreichen als mit Zugtieren; auch größere und anhaltende Steigungen werden leichter überwunden, wobei die bei Lastwagen häufigen Tierquälereien fortfallen. Ferner verbraucht der Motorwagen nur während der Fahrt Energie, während die Pferde auch im Stall gefüttert werden müssen; und schließlich besitzen die Motorwagen die für verkehrsreichen Städte wichtigen Vorteile, daß sie weniger Raum beanspruchen als die mit Pferden bespannten Fuhrwerke; und daß sie die Straßen nicht verunreinigen.“

Unschwer lassen sich hier die Fehleinschätzungen des Verfassers erkennen. Heute unterbleiben in den Lexika zum Stichwort „Automobil“ alle Rechtfertigungsversuche; es werden nur noch technische Daten abgehandelt.

Die Zeit der Weiterentwicklung

Mit der technischen Weiterentwicklung und der Ausweitung der Produktion in den folgenden Jahren ändert sich jedoch sehr schnell der Grundtenor der Werbung. Die reine Beschreibung des Nutzens wird verdrängt von den Mythen „Das Auto als Wunder der Technik“, „Fortschritt als Sieg über die Natur“ und „Das Auto als Gottesgeschenk“. Diese Mythen, die durchaus wörtlich gemeint sind, finden sich interessanterweise in der Werbung bis weit in die 20er Jahre hinein mit ganz explizit mythologischen Mitteln dargestellt:

So wirbt die Göttin Minerva für Pirelli-Reifen und auf einem Opel-Plakat aus dem Jahre 1906 für das Modell „Tonneau“; der Gott Chronos findet sich auf der Werbung für ein Autorennen aus dem Jahr 1908; Merkur schwebt einem Argyll-Auto aus den frühen zwanziger Jahren voran; eine feenhafte

Gestalt macht sich für ein Auto der Marke Dion-Bouton von 1904 stark; ein Autofahrer aus dem Jahre 1922 wird von Engeln umschwebt. Benz wirbt vor dem Ersten Weltkrieg für seine Motoren mit einem Berggeist; die Adler-Motorwerbung aus derselben Zeitspanne führt uns den blitzeschleudernden, fauchenden Genius der Maschine vor, der dem Automobil den Vorrang vor den hinterdrein galoppierenden Pferden gibt; die Marke „Protos“ wartet 1917 mit einem trachtentragenden Riesenmädchen auf; der Gott Thor schwingt seinen Hammer für die Deutsche Automobilausstellung von 1902. Kühlerfiguren und Siegestrophäen von Autorennen schöpfen ebenfalls aus dem mythologischen Fundus – so wird eine Siegestrophäe aus dem Jahre 1906 mit dem Titel „Drachenreiter“ folgendermaßen beschrieben: *„Die gebändigte Naturkraft duckt sich gehorsam unter den Willen des menschlichen Genius, der sich triumphierend mit dem Lorber-Reis in der Rechten auf den Rücken des Drachen niedergelassen hat.“* Diese Aufzählung ließe sich beliebig lange fortführen, doch sollten diese wenigen Beispiele ausreichen, um die grundlegende Stimmung zu charakterisieren. Vielleicht ist diese Verwurzelung im Mythologischen einer der Gründe dafür, daß es so schwierig ist, das Selbstverständnis der AutofahrerInnen zu beeinflussen.

Ebenfalls in den 20er Jahren wird die Frau als Werbemagnet entdeckt, und zwar sowohl als Trägerin des Mythos „Auto als Sexfetisch“ als auch „Das Auto als Instrument der Emanzipation“. Typische Skripte sind:

„Das ist so eine rasante Frau, von der bekannt ist, daß sie Stunden benötigt, um sich für einen Ball zu kleiden; sie ist so kunstsinnig, daß sie ihr Heim schmückt mit Schätzen von allen Enden der Welt; so scharfsinnig, daß sie ihre eigenen, nicht unbeträchtlichen Finanzangelegenheiten alleine regelt. Sie fährt oder wird gefahren in einem Rolls Royce, bei jeder Gelegenheit. Wie das beste Auto, in jeder Beziehung, kann eine Frau erfreuen, so vielseitig, so distinguiert wie diese“. (Anzeige der Firma Rolls Royce, 1926)

„Man muß nur die flammenden Blicke einmal gesehen haben, die eine Autofahrerin auf die Maschine einer anderen wirft, wenn sie vorüber fährt (...) – und man wird begreifen, daß die Frauen in Paris mit Leidenschaft am Automobilismus hängen, nicht lange und sie betrachten ihn als ihre ureigene Domäne“ (Beobachtungen eines Chronisten der Pariser Weltausstellung um 1900).

Um diese Zeit finden sich Frauen entweder als souveräne, gutgekleidete Fahrerinnen oder als Bewunderinnen automobilisierter Männer dargestellt.

Auch die noch neue Wissenschaft der Psychologie versucht, den Automobilismus zu analysieren und schafft dadurch neue, meist sexuelle Mythen, die von der Werbeindustrie begierig aufgegriffen werden. So sieht Freud (natürlich!) das Auto als Phallussymbol, und der Analytiker Rene Hauser schreibt:

„Das Auto ist das relativ billigste Mittel, mit dem man sich ein Gefühl von Potenz verschaffen kann. Die beste Möglichkeit dazu bietet natürlich der Sportwagen, der mehr als andere Autos mit phallisch-narzisstischer Libido besetzt wird. Je phallischer die Fahrweise ist, desto mehr läßt sich eine Vorliebe für Knüppelschaltung beobachten.“

Es soll nicht verschwiegen werden, daß es auch schon relativ früh Auto-kritische Bewegungen gab. In einem schweizer Aufruf zur Beibehaltung des Fahrverbots in Graubünden heißt es 1920:

„Bündner Volk, wach auf! Vor 9 Jahren hast du dich mit gewaltiger Wucht geweigert, dein freies Alpenland zum Tummelplatz des Autos erniedrigen zu lassen, und jetzt sollst du erklären, daß du damals geirrt hast. Im nächsten Sommer soll das Auto auf deinen Straßen fahren. Willst du das? Wir hoffen ... Nein!“

Die Kunstrichtungen der „Neuen Sachlichkeit“ und des „Magischen Realismus“ versuchten, das Auto als Symbol gesellschaftlicher Entfremdung, der sozialen Isolation und der Einsamkeit darzustellen. Perverserweise war es jedoch gerade die „Neue Sachlichkeit“, die im Nationalsozialismus zur alleinigen Kunstform erhoben wurde und in den Zeiten des „Volkswagens“ und „Kraft-durch-Freude-Wagen“ vor allem zur Verherrlichung des Automobils und der Autobahnen – der „Straßen des Führers“ – dienen sollte.

Die Dreißiger Jahre und die Nachkriegszeit

In den 30er Jahren wurde das Auto – dank hoher Produktion und massiver Propaganda zum ersten Mal ein Massenprodukt. Hitlers erklärtes Ziel war es, daß jeder Deutsche ein Auto besitzen sollte, und er entfachte so einen Autoboom. Drei Punkte tauchten in Hitlers Reden immer wieder auf: der Vertrieb des Volkswagens, der Bau der Reichsautobahnen sowie die Förderung des Rennsports. Ein Slogan zur Volksmobilisierung lautet: *„5 Mark die Woche muß Du sparen, willst Du im eigenen Wagen fahren“*. Ein anderer lautet: *„Mit Vollgas ins Glück“* oder *„Sieh die Welt aus Deinem Mercedes Benz“*.

Dr. Fritz Todt, Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen schreibt:

„Wir wollen gerade und zügig zum Ziel zustreben. Durchkreuzungen überwinden wir, unnötige Bindungen sind uns fremd. Ausweichen wollen wir nicht, wir schaffen uns genügend Raum zum Vorwärtkommen, und wir brauchen eine Bahn, die uns gestattet, ein zu uns passendes Tempo einzuhalten. So bauen wir im 3. Reich die Straßen, so erziehen wir das ganze nationalsozialistische Reich.“

Man sieht, daß sich die Automythen seitdem kaum geändert haben, sondern es treten lediglich zu verschiedenen Zeiten einzelne Nuancen in den Vordergrund. So ist nach dem Krieg das Auto als Heimat ein zentrales Thema:

„Unser Automobil ist ein kleines Haus auf Rädern. Es ist ein Heim, in dem wir uns viele Stunden des Tages aufhalten ... so daß schon aus diesem Grunde alles getan sein sollte, um den Aufenthalt so angenehm, so entspannend wie möglich zu gestalten.“ (ADAC-Motorwelt von 1948)

„Seit einiger Zeit ... wandere ich in die Garage, bewaffnet mit Staubsauger, Wischtuch und Bürste ... nur eine Frau kann das kleine Haus, das auf 4 Rädern steht, so pflegen, wie sie auch das größere Heim zu Hause pflegt und sauberhält.“ (ADAC-Motorwelt von 1949)

Alle anderen Mythen wie: Fortschritt, Geschwindigkeit, Mobilität, Freiheit, Status, Leistung, Sport, Kampf und Sexualität tauchen später immer wieder auf.

Folgender Werbetext aus dem Wirtschaftswunder-Deutschland der 50er Jahre ist ein besonders charakteristisches Beispiel für den Mythos des Autos als Statussymbol:

„Wir haben es geschafft. Das neue Auto steht vor der Tür. Alle Nachbarn liegen im Fenster und können sehen, wie wir uns für eine kleine Wochenendfahrt rüsten. Jawohl, wir leisten uns etwas, wir wollen etwas haben vom Leben; dafür arbeiten wir schließlich alle beide, mein Mann im Werk und ich als Sekretärin wieder in meiner alten Firma.“ (ADAC-Motorwelt von 1949)

4 Analyse des allgemeinen Diskurses am Material einer Fernsehdiskussion

Auf der Grundlage einer Fernsehdiskussion mit dem sinnigen Titel „Mein Auto fährt auch ohne Wald“ haben wir einige Sprachskripte gesammelt und versucht, die hinter diesen Skripten stehenden Mythen aufzuzeigen. Zu dieser Diskussion, die in der Reihe „Doppelpunkt“ im ZDF am 09.05.'90 um 19.30 h gesendet wurde, waren VertreterInnen verschiedener Positionen eingeladen. So stritten sich Jugendliche aus Radfahrerinitiativen, BerufsautofahrerInnen, ein Mercedes-Benz-Vertreter und ein Verkehrspolitiker über Sinn und Unsinn des Autofahrens. Die Skripte, die wir in fünf Bereiche aufgeteilt haben, beziehen sich nur auf „Pro-Auto“-Aussagen. So kann jedem/jeder AutofahrerIn, VerfasserIn eingeschlossen, ein Spiegel vorgehalten werden, in dem er/sie teilweise seine/ihre eigenen Argumente, die er/sie sich und anderen als Legitimation für das Autofahren aufsaugt, wiederfinden kann.

In diesem Zusammenhang lassen sich auch gut die Sprachskripte der Autoindustrie darstellen, die ja mit einer bestimmten Intention unter das Volk gestreut und tagtäglich ohne weiteres Nachdenken von uns und von Millionen Leuten dahergesagt wird.

Bei diesem ersten Versuch einer Diskursanalyse sahen wir uns mit einigen unerwarteten Problemen konfrontiert.

Zunächst fanden sich eine ganze Reihe von den aus dem Arbeitspapier 5 der Bochumer Arbeitsgruppe für sozialen Konstruktivismus und Wirklichkeitsprüfung ach so wohlbekannten, hohlen Diskussionsskripten, die in geradezu jeder Umweltdiskussion eifrig hergesagt werden und somit nicht unbedingt bestimmten Mythen des Autofahrens zuzuordnen sind.

Als nächstes stellte sich dann die Frage: wie soll man diese geballte Ladung Sprechgeräusche eigentlich strukturieren? Ist es wichtig, die einzelnen Skripte den DiskussionsteilnehmerInnen und deren Position zuzuordnen? Ist eine Aufteilung in verschiedene Argumentationsweisen sinnvoll oder sollte man gar nach speziellen Themen sortieren?

Nachdem die Verwirrung komplett war, entschlossen wir uns, uns auf eine grobe Strukturierung zu beschränken und statt dessen den Schwerpunkt auf die Suche nach hinter den Skripten stehenden Mythen zu legen.

Wenn auch manche Diskussionsbeiträge so ungeheuerlich waren („*Das Waldsterben kommt nicht vom Autofahren*“), daß man dahinter auch schon keinen Mythos, sondern nur noch Dummheit entdecken konnte, so fielen uns dennoch einige wichtige kommunal anerkannte Sichtweisen ein bzw. auf, auf deren Hintergrund die gesammelten Sprachskripte erst plausibel oder besser überhaupt sagbar werden. Vieles von dem, was wir vorfanden, spiegelt deutlich die zwei Hauptmythen unserer Kultur wider (entnommen dem o. g. Arbeitspapier Nr. 5), nämlich dem „repressiven Menschenbild“ und dem „bürgerlichen Subjektmodell“. Abgewandelt, also auf unser Thema bezogen, bedeutet dies:

1. Ich bin den Bedingungen um mich herum machtlos ausgeliefert. Ich bin also gezwungen, Auto zu fahren und kann nur versuchen, den Ansprüchen, die an mich gestellt werden, gerecht zu werden.
2. Jeder sollte tun können, was er will, also was ihm Spaß macht, sprich: sich frei für oder gegen das Autofahren entscheiden dürfen.

Trotz ihrer Widersprüchlichkeit liefern diese beiden Mythen gleichwertig nebeneinander den Rahmen des Diskurses.

Auto – Notwendigkeit für den Einzelnen

Manche der unter dieser Rubrik aufgeführten Skripte, die das Autofahren durch Kritik am ÖPNV legitimieren sollen, erscheinen manchen vielleicht auf den ersten Blick innerhalb des bestehenden Systems plausibel. Aber nur dann, wenn das bestehende System und die schlechte Situation des ÖPNV als etwas Vorgegebenes, Unveränderbares akzeptiert wird.

- „*Der ÖPNV ist nicht verlässlich genug.*“

- *„Die Anschlüsse sind schlecht.“*
- *„Man kommt nach 19.00 Uhr ohne Auto nicht heim.“*
- *„Ohne Auto geht's nicht (mehr).“*
- *„Der Beruf macht mir Spaß, das Auto ermöglicht den Beruf.“*
- *„Time is money!“*
- *„Es wird nicht jeder das, was er in der Innenstadt einkauft, selber schleppen wollen.“*
- *„Wenn man einmal ein Auto hat, geht die Rechnung mit Sicherheit auf, daß die Bahn teurer ist. Also wenn ich mit zwei Leuten fahren will, ist es billiger, mit dem Auto zu fahren.“*
- *„Man ist gezwungen, bestimmte Bereiche mit dem Auto zu erledigen.“*
- *„Der erste Wunsch vieler junger Leute ist doch das Auto, natürlich können die nicht alle mit dem Rad fahren.“*

Auto – Umweltschutz

- *„Außerdem fahre ich Kat, ist doch 'ne saubere Lösung.“*
- *„technische Lösungen müssen gefunden werden, das ist die Lösung.“*
- *„Es ist nicht nur das Auto, es ist auch der Zigarettenqualm etc.“*
- *„Das Waldsterben kommt nicht von den Autos.“*
- *„Der Dieselmotor ist ausgesprochen umweltfreundlich, 20% weniger Kraftstoff, das sind Fakten.“*
- *„Das große Auto, das dezent gefahren wird, braucht nicht mehr Kraftstoff, als das Kleine.“*
- *„Auch ein kleines Fahrzeug braucht einen Standardparkplatz.“*
- *„Wir sollten es nicht auf das Autofahren reduzieren, das Problem ist viel komplexer.“*
- *„Die Bäume krepieren weiter, auch wenn wir das Auto jetzt abschaffen.“*
- *„Da müssen auch andere Maßnahmen flankieren.“*
- *„Wir wissen bestens Bescheid, aber es ist wieder eine Kostenfrage.“*

Autofahren macht Spaß

- *„Mit 18 ist man auf den Führerschein stolz.“*
- *„Autofahren macht Spaß!“*
- *„Die Leute, die ein Auto kaufen, und wir haben riesige Zulassungszahlen, die kaufen das Auto ja nicht, weil sie unzufrieden sind mit dem Auto, sondern weil sie gerne Auto fahren wollen, oder es brauchen.“*
- *„Es gibt Millionen von Autofahrern, die gerne Autofahren, die nicht unzufrieden sind; warum lassen sie die nicht auch glücklich werden?“*

Das Auto, eine segensreiche Erfindung

- *„Durch das Auto wird Mobilität erzielt, die vorher nicht da war.“*
- *„Das Auto ermöglicht vielen das Wohnen im Grünen.“*
- *„Das Wirtschaftswachstum in der Nacheisenbahnzeit wurde durch das Auto gefördert, besonders im ländlichen Bereich.“*
- *„Das Auto hat Vorteile und eine Befreiung gebracht.“*
- *„Du solltest dir mal die Bilder angucken, von ländlichen Gebieten nach dem 2. Weltkrieg, da gab's auch keine Arbeit – das Auto hat den Leuten die Möglichkeit gegeben, in der Stadt eine gutbezahlte Arbeit zu finden und ein Haus auf dem Lande zu bauen.“*
- *„Was das Auto wirtschaftlich ausmacht, sieht man am Beispiel DDR, auf welchem Stand die da sind; es sieht da aus, wie nach dem 2. Weltkrieg.“*
- *„Ich akzeptiere, daß die heutige Generation gar nicht mehr mitbekommen hat, was für Vorteile und was für eine Befreiung das Auto gebracht hat.“*

Verkehrspolitik: Wie soll eigentlich etwas geschehen, wenn niemand die Verantwortung trägt?

Politik und Wirtschaft dürfen nach Belieben auf „Demokratieverständnis“, „Freiheit“ oder „Autonomie“ der/des Einzelnen verweisen und stehen sich so aus der Verantwortung, neue Verkehrskonzepte zu entwerfen. Schade.

- „Jede Stadt muß selbst entscheiden, wieviel Verkehr sie haben will.“
- „Mercedes baut Omnibusse, Fahrzeuge für den ÖPNV.“
- „Die Fahrzeugindustrie bietet immer das Verkehrsmittel an, was die Gesellschaft will.“
- „Jeder Bürger ist einzeln verantwortlich.“
- „Ein Umdenken ist bei jedem Einzelnen nötig.“
- „Die DB hat sich selbst zurückgezogen.“
- „Da müssen sich die einzelnen (Verkehrs-) Verbände zusammensetzen.“
- „Schon im Alten Rom fanden Liefer- und Güterverkehr nachts statt, es ist historisch gesehen nicht neu, Probleme auf der Straße zu haben.“
- „Politiker sind davon abhängig, was Verbraucher- und Wählerverhalten mündiger Bürger zeigen.“
- „Sie können nicht Radwege bauen, wenn's eng wird.“
- „Autobahnen werden nicht neu gebaut, sondern nur erweitert.“

Wir meinen, nun den Grundtenor der Fernsehdiskussion wie folgt in Worte fassen zu können:

Mit dem Auto bin ich frei, flexibel, unabhängig und mobil. Autofahren ist nicht nur bequem, sondern macht auch Spaß, wenn nicht gar glücklich. GegnerInnen oder KritikerInnen des Autofahrens sind daher lästige Miesmacher und Spielverderber. („Es gibt Millionen von Autofahrern ... warum läßt ihr die nicht auch glücklich werden?“) Ohne Auto dauert vieles länger („time is money“), wird umständlich, geradezu unmöglich.

Das Benutzen des ÖPNVs bedeutet Abhängigkeit und Einengung der persönlichen Freiheit. Außerdem ist das Autofahren billiger und daher vernünftiger. Wer also mit dem Zug fährt, obwohl er ein Auto hat, ist nicht ganz normal.

Autofahren ist der Maßstab schlechthin, z. B. für die Bewertung der anderen Verkehrsmittel („Sie können nicht Radwege bauen, wenn's eng wird“).

Auch verspricht das Fahren eines eigenen Autos ein hohes Maß an Individualität. Man/frau hebt sich also in seinem ganz individuellen Fahrzeug von der Masse ab, während man in vollgestopften Bussen oder Bahnen doch nur wie ein Tröpfchen im Meer ist. Schließlich untermauert das Auto ja auch in nicht unbeträchtlicher Weise die Position in der Gesellschaft nach dem Motto: Sage mir, was du fährst und ich sage dir, wer du bist! („Der Rest der Familie möchte schließlich auch ein vollwertiges Auto.“) Durch das Einsetzen des Autos als Maßstab für so wichtige und persönliche Dinge in unserem Leben, wird das Autofahren automatisch zur Selbstverständlichkeit, denn: wer stellt schon Maßstäbe in Frage? Selbstverständlich werden damit natürlich auch die Probleme, die das Autofahren mit sich bringt. Die sind nämlich historisch tief verwurzelt und geradezu ein unabänderbares notwendiges Übel („Schon im alten Rom fanden Liefer- und Güterverkehr nachts statt, es ist historisch gesehen nicht neu, Probleme auf der Straße zu haben.“)

Die Probleme, die das Auto mit sich bringt, werden auf Emissionswerte reduziert und sind somit rein technisch lösbar; wenn die Leute es doch nur wollten.

Ach und gerade hier wird wieder einmal deutlich, daß niemand sich wirklich persönlich angesprochen fühlt, wenn es darum geht, bestehende Zustände zu verändern. Wie gut, daß es immer genug Leute gibt, denen man die Verantwortung zuschieben kann! Die Besetzung von Begriffen wie „Zeit“, „Flexibilität“, „Freiheit“ und anderen Worthülsen, wird, ebenso wie die Strukturen unseres Verkehrssystems in geradezu blinder oder ignoranter Weise nie ernstlich in Frage gestellt. Statt dessen bleibt man/frau dabei, diese Worte bei jeder Gelegenheit und unter Beifall weiter daherschwafeln. Oh, je!

5 Analyse des lokalen Diskurses an der RUB

5.1 am Beispiel einer Diskussionsveranstaltung

Um den lokalen Diskurs zum Thema „Autofahren“ zu untersuchen, luden wir acht PsychologiestudentInnen der RUB zu einer Diskussionsrunde ein. Wir achteten darauf daß unter den TeilnehmerInnen sowohl AutofahrerInnen als auch RadfahrerInnen und ÖPNV-BenutzerInnen vertreten waren. Natürlich sind wir uns darüber im Klaren, daß die Äußerungen dieser Kleingruppe nicht auf die Gesamtheit aller StudentInnen an der RUB übertragbar sind, aber dies sollte auch nicht unser Ziel sein. Die Überlegung war auch hierbei vielmehr herauszufinden, was zum Thema Auto gesagt werden kann und inwieweit sich der lokale vom allgemeinen Diskurs unterscheidet.

Bei der Verschriftlichung, bei der wir wirklich alles Wort für Wort auf's Papier brachten, mochten wir oftmals unseren Ohren nicht trauen. Wir empfehlen jedem/jeder LeserIn, dies selbst einmal auszuprobieren, um sich den eklatanten, und wie wir glauben gar nicht so bedeutungslosen Unterschied zwischen Umgangssprache und Schriftsprache deutlich vor Augen führen zu können.

Im folgenden möchten wir das, was zur Rechtfertigung der Benutzung des Autos gesagt wurde, möglichst übersichtlich darbieten, was uns dazu bewogen hat, nur einige wenige, aber recht aufschlußreiche wörtliche Wiedergaben zu präsentieren. Anschließend versuchen wir, ähnlich wie bei der Analyse der Fernsehdiskussion, die unserer Meinung nach grundlegenden Mythen herauszukristallisieren.

Rechtfertigungsskripte

Leider sind unserer Ansicht nach einige der angeführten Kritikpunkte am bestehenden Verkehrssystem zutreffend. Sicherheitsbedenken, schlecht ausgebautes Radwegenetz und unzureichende Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind wohl Tatsachen, die nicht verleugnet werden können.

Die übrige große Menge an Ideen und die Phantasie, mit der „Gründe“ erfunden werden, „leider“ auch künftig Auto zu fahren, beeindrucken uns jedoch sehr.

„Wenn du einmal das Auto vor der Tür stehen hast, dann setzt du dich auch rein und fährst auch mal 5 Meter bis zur Pommestube.“

„Ich brauche das Auto eigentlich nur, um damit zur Uni zu fahren.“

„... und mir das Autofahren ansonsten auch zu teuer würde.“

„Ganz davon abgesehen habe ich auch eine Fahrgemeinschaft, und guck eben, daß ich auch relativ wenig mit dem öffentlichem Nahverkehr fahre, weil mir das eben zu stinkig ist, in Bussen und Bahnen, und weil ich auch lieber unabhängig bin, was Zeiten anbelangt.“

„Wenn ich mit dem Auto fahre, dann eigentlich eben nur, wenn's nicht anders geht.“

„Es ist auch häufig, wenn ich wenig Zeit habe, fahre ich mit dem Motorrad, dann brauch' ich die Hälfte der Zeit, als mit öffentlichen Verkehrsmitteln.“

„Eben aus prinzipiellen Gründen, weil ich also meine, daß allein die Tatsache des Führerscheinhabens, die Tatsache des Autobesitzens, dazu verleitet, das Auto dann auch entsprechend zu benutzen, und zwar dann auch in Situationen, die absolut nicht, sagen wir mal, die es nicht erfordern.“

„Obwohl es natürlich 'ne Pendleruni ist und ich niemandem, der aus Datteln kommt, nun sagen würde, daß er mit dem Fahrrad kommen soll, aber daß man das soweit eingrenzt wie nur möglich.“

„Abgesehen von den Unifahrten, wo ich auch relativ selten fahre, weil ich also wo ich die Fahrgemeinschaft habe, ist also meistens Auto das, fahr' ich wirklich relativ selten.“

„Das sind höchstens, wenn ich abends mal irgendwo hin will, wo ich dann Angst habe, mit dem Fahrrad zu fahren, oder weiter weg will, um Leute zu besuchen.“

„Ist ein notwendiges Übel eigentlich.“

„So ganz ohne das Auto käme ich eigentlich nicht aus, weil wir ja ziemlich ungelegen wohnen, und zum Beispiel kann man da nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad einkaufen, das geht nicht.“

„Es ist nichts in Reichweite, also man muß dann wirklich, wenn man einen Großeinkauf macht oder so, da muß man dann mit dem Auto fahren.“

„Ja, oder ich benutz' das eben abends, wenn man dann Freunde besuchen will, die ziemlich weit wegwohnen, und abends dann halt, wenn's ziemlich weit weggelegen ist, dann benutz' ich das Auto, aber das ist ziemlich selten.“

„Ich hätte auch lieber ein Auto, was zumindest einen Kat hat, nur, das kann ich mir nicht leisten.“

„Ich hätte außer dem Auto auch die Möglichkeit, mit der U-Bahn zu fahren, nur müßte ich dann erst zur U-Bahnstation hinkommen, die ist also nicht bei mir in der Nähe, ja, ich hab's einfach noch nicht ausprobiert, weil ich zu faul bin.“

„Eine andere Sache ist auch so das Geld, also die Monatskarte würde auch ungefähr 80 DM kosten und ich denke, daß ich außer auf dem Weg zur Uni noch Auto fahren würde. Weil ich eben die Sachen, die ich sonst trotzdem noch mache, oder die Ziele, die ich sonst in meiner Freizeit noch erreichen will, eigentlich auch ziemlich weit weg sind, so. Also mit dem Fahrrad schwer zu erreichen sind. Daß ich aber außerhalb dieser Monatsfahrkarte eben auch bestimmt 'ne bestimmte Menge für Spritgeld ausgeben müßte, was dem gleichkommt, was ich jetzt ausbebe. Also durch 'ne Monatsfahrkarte, also ich hätte keinen finanziellen Vorteil dadurch und es ist für mich auch 'ne Zeitsache.“

„Aber oft ist es eben so, daß man, ja daß man sich das schon so einteilt, daß man alles so auf einem Weg macht. Was weiß ich, wenn man von der Uni kommt, daß man dann auch gleich einkauft und vielleicht dann auch noch bei seinen Eltern vorbeifährt, also daß sich das eigentlich nicht so oft ergibt, daß man jetzt nur diese kurze Strecke zu fahren hat.“

„... , daß für mich auch das Auto oft so zu Transportzwecken dient. Weil ich halt immer meine Wäsche zu meinen Eltern karren muß und wieder zurück, oder auch andere Sachen hin- und hertransportiere.“

„Am Anfang bin ich hier zur Uni mit dem Auto gekommen. Es war o.k.“

„Ich war ganz froh, wenn ich ein Auto hatte.“

„Ich dachte, ich wohne in Essen, dann kann ich zur Uni mit dem Auto kommen.“

„Am Wochenende benutz' ich mein Auto, weil sonst schaff' ich das nicht alles, was ich machen soll.“

„Ich würd's auch machen, wenn's einfach auch um vieles billiger wäre, aber das ist es halt nun mal auch nicht. Es bleibt sich gleich.“

„Mit dem Auto dauert es 25 Minuten, wenn es keinen Stau gibt, mit der Bahn dauert es 1 1/4 Std.“

„Es ist einfach, du kannst länger liegenbleiben.“

„Aber ich meine, so 80 DM im Monat (für eine Monatsfahrkarte, Anm. der Verf.) als Student muß man manchmal ja doch schon meinetwegen den Pfennig umdrehen, oder so. Ich kann mir's doch schon vorstellen, daß das ein Argument sein kann.“

„Für 80 DM, ich meine, das überlegt man sich ja doch, wenn sie ohnehin das Auto behalten muß.“

„Du würdest doch weiter dein Auto behalten müssen.“

„Ja, müssen, ja müssen, ist relativ. Ja, eigentlich, ja, ich brauch's schon.“

„Also mir geht's um die Spritkosten nur, weil die Versicherung bezahlen meine Eltern für mich. Bei mir wärn's nur die Spritkosten, das würd' sich halt gleichbleiben.“

„Ne, so'n Selbständigkeitsbestreben. Ich fahr jetzt eben alleine mit dem Auto und setz mich da nicht in die Massenbetriebe.“

„So geht's mir z. B. auch, daß ich es absolut hasse, im Bus zu sitzen und den Mief von allen möglichen Leuten um mich herum zu haben, keine richtige Luft zu kriegen, und dann halt alle 5 Minuten an und also, das nervt unheimlich, find ich.“

„Bedürfnisse wachsen natürlich auch mit der Tatsache, daß da so'n Gefährt da ist, denk ich mal.“

„Einfach durch die Tatsache, daß sowas existiert, wird's auch benutzt, das ist glaub' ich, genau wie mit dem Fernseher.“

„Ich denk, der gehört auch schon, das Auto gehört einfach so dazu wie'n Fernseher und Brotmaschine und Messer und Gabel.“

„Ich denke die Leute, die kein Geld haben, du sprachst davon, es liegt bei dir nicht an den Finanzen, sondern für Leute, die sich kein Auto leisten können, die werden dann vielleicht als Argumente ihr

Umweltbewußtsein in den Vordergrund stellen.“

„Also ich denke, als Fußgänger oder Radfahrer profitiert man doch ganz ordentlich von den Leuten, die ein Auto haben.“

„... , aber wenn ich dann irgendwo mal irgendwas brauche, oder so, dann bin ich echt froh, daß relativ viele meiner Freunde ein Auto besitzen und daß sie sich mal bereit erklären, irgendwo mit mir hinzufahren, wenn ich unbedingt irgendwas brauche.“

„Ich denke, es gibt diese Leute, die einfach ein Auto haben wollen und die andern, die sagen, nein die wollen keins, und das nutzen diese Leute aus.“

„Es ist nicht absolut auf Autos zu verzichten, das würd ich auch nie vertreten, aber man soll dann also, wenn man schon nicht darauf verzichten kann, soll man halt probieren, es so weit einzudämmen.“

„In so'ner Situation setz' ich mich dann wahrscheinlich auch ins Auto, wenn's in Strömen regnet.“

„... , daß man z.B. eine Fahrgelegenheit organisieren muß, daß man jemanden darum bittet, einen mitzunehmen, und auch die Tatsache, daß man einen größeren Zeitaufwand in Kauf nimmt und so was.“

„Da ist man natürlich als Nichtautofahrer anderen Zwängen unterworfen oder so.“

„Ich fahr' ja Katalysator.“

„Ich fahr' auch mit schlechtem Gewissen, aber doch, na ja.“

„Es scheint sich alles auf den zu konzentrieren, der kein Auto hat. So Leute fallen auf bei uns.“

„Natürlich. Man hat ein Auto. Das hat der Wottawa (Professor für Methodenlehre an der psychologischen Fakultät der RUB, Anm. der Verf.) auch schon gesagt, daß man ohne Auto nicht mehr weiterkommt.“

„Ja, ich meine, alles ist irgendwie auf Fortschritt aufgesetzt. Es stagniert ja nirgendwo, keiner macht einen Rückschritt.“

„Ja, man kann das von keinem verlangen, daß er tatsächlich diesen Idealismus aufbringt.“

„Also du gehst da unheimlich von dir aus, also wenn ich mit dem Fahrrad fahren würd, ich würd' nur auf dicken Straßen fahren oder so.“

„Natürlich spielt das Wetter auch 'ne Rolle, das ist ganz klar, ne, also bei strömendem Regen hätt' ich keinen Bock.“

„Aber einfach auch so die Vorstellung, ja wenn ich da jetzt entlang fahre und da kann ich ein Stück durch den Wald fahren und so, das macht also, merk' ich bei mir selber, dann auch viel aus.“

„Also wenn ich genau wüßte, ich muß die ganze Zeit an 'ner Straße langfahren, wo kein Fahrradweg ist, also richtig auf der Fahrbahn fahren, macht viel aus, wenn man sich das so vorstellt vorher.“

„Ich hatte da einfach keinen Bock drauf, nur durch diese Straßen zu fahren, ständig zu überlegen, ob mich jetzt der Laster von meinem Fahrrad 'runterholt oder ob er mich drauf sitzen läßt.“

„... , aber in manchen Situationen und auf manchen Wegen ist es garantiert gefährlich.“

„Klar, Autofahren ist auch gefährlich, natürlich, nur ist es immer noch was anderes, ob du halt so'n Blechkasten um dich drum herum hast oder nicht.“

„Ja stimmt, man kennt keinen richtigen Autofahrer, der da total hintersteht irgendwie.“

„Ja, eben Leute, die wirklich das Autofahren total vertreten oder zumindest sagen: ‚Ja, ich hab' Spaß daran, ich find' das o.k., ich brauch' das, ich kann's mir nicht mehr anders vorstellen.‘ So was gibt's hier natürlich nicht.“

Verkehrspolitik

In diesen Skripten geht es um die Mechanismen der Verkehrspolitik und die Vorstellungen der Diskursteilnehmer zu einer Umgestaltung der jetzigen Situation.

„Also ich denke, als Fahrradfahrer sollte man sich das auch nehmen, also, daß man in der Stadt das Recht hat, auf der Straße zu fahren.“

„Eben aus prinzipiellen Gründen, weil ich also meine, daß allein die Tatsache des Führerscheinhabens, die Tatsache des Autobesitzens, dazu verleitet, das Auto dann auch entsprechend zu benutzen, und zwar dann auch in Situationen, die absolut nicht, sagen wir mal, die es nicht erfordern.“

„Vom ASTA wird aber zumal gefordert, neue Parkplätze hier hinzubauen.“

„Ich meine, wenn schon alleine die Studenten, die aus Bochum kommen, konsequent öffentliche Verkehrsmittel oder Fahrräder benutzen würden, sich, sagen wir mal, das Verkehrsaufkommen hier deutlich reduzieren würde.“

„Sabine die schränkt das ein, aber im Gegensatz zu mir, der ich überhaupt keinen Führerschein habe, ist das wahrscheinlich unheimlich viel, was sie mit dem Auto erledigt.“

„Und denke, wenn ich mit der U-Bahn fahren würde, erst zur U-Bahnstation, dann mit der U-Bahn und mit der Straßenbahn hierher, dann bin ich ungefähr 'ne Stunde unterwegs. Und ja, das ist für mich eigentlich auch ein Zeitfaktor. Ich will's immer mal ausprobieren, ich werd's bestimmt auch irgendwann mal ausprobieren, aber bisher war ich einfach zu faul, muß ich zugeben.“

„Vor allem, wenn mehr Leute Busse und Bahnen fahren würden, wären auch die Zeiten wahrscheinlich besser, mit denen man fahren könnte. Nicht nur bis 12, sondern von 1 aus auch bis 2 oder so.“

„Ich glaub', daß es auch ziemlich schwerfällt, also alleine die Entscheidung zu treffen, jetzt nicht mehr, oder weniger mit dem Auto zu fahren. Und es ist ja dadurch, daß du als Einzelkämpfer vielleicht weniger Auto fährst, ist ja trotzdem, du siehst keinen Erfolg, keine Belohnung dafür, oder so. Alle anderen fahren weiter Auto, ich denk, es hat auch damit was zu tun.“

„Zum einen läßt sich's sicher organisieren, daß man im Extremfall, von irgendjemand mitgenommen wird, das zeigt sich auch so, wenn mal irgend 'ne Fete war und ich auch von irgendjemand mitgenommen wurde, und weiß ich, 'ne Fahrgemeinschaft könnte man machen, wenn man wollte.“

„Eine Familie, die ein Auto kooperativ sozusagen verwendet, hat damit also sozusagen von vier Autos auf eins hinunterreduziert.“

„Die Tatsache, daß ich ab und zu mal mitfahre, sagen wir mal so, ich nütze damit natürlich die Kapazitäten, die schon da sind und dräng natürlich auch darauf, daß sie in unserer Familie eingeschränkt werden.“

„Ich denk' so 'ne Verzichtsideologie ist auch gar nicht angesagt, daß jetzt irgendjemand sagt: ‚Keiner darf mehr Auto fahren‘, sondern das ist gar nicht die Frage, sondern ich denk' auch, das ist 'ne Sache der Organisation und wie man das sieht.“

„Ja, und das ärgert mich ja auch, weil so wenig Leute Fahrrad fahren, gibt's kaum Fahrradwege, ne? Die Wege in Bochum sind katastrophal, ja und wenn man mehr Fahrradfahrer hätte, dann wären die besser, das ist ganz klare Sache. Also das ist 'ne Zumutung hier in Bochum, wie hier die Fahrradfahrer fahren sollen.“

„Wenn es mehr Fahrradfahrer gäbe, dann gäb's auch mehr Fahrradwege, ja dann wären die Fahrradwege besser. Ja, auf jeden Fall, genauso wie die Parkplätze angeschafft werden.“

„... Also irgendwo ist ja schon Angebot und Nachfrage, ne? Das ist ja in Holland auch so. Guck dir doch mal in Holland, da ist, auf der Straße, da sind zwei Streifen für die Autos und 'nen kleiner Streifen für die Fahrradfahrer. Da hat sich das ja auch noch gezeigt, daß es da mehr Fahrradfahrer gibt und daß da Nachfrage ist.“

„In Holland klappt das ja ganz prima, kann doch hier auch so funktionieren. Sind wir aber noch weit von entfernt.“

„Ja, ich denke also, wenn angenehmere Fahrradwege geschaffen würden, ja, also, es bedingt sich beides, dann gäb's eben mehr Fahrradfahrer, klar, ist ein Teufelskreis.“

„Ja, ich glaub', die Leute müssen erst bestraft werden, damit sie ihr Auto zu Hause lassen.“

„Es sind anscheinend erst Verbote nötig, ein Appell reicht wohl nicht.“

„Man muß halt die Innenstadt irgendwie völlig absperren, ist ja auch teilweise schon gemacht worden, irgendwie Stadtkerne dichtgemacht für Autoverkehr. Und dann können die Leute halt nicht mehr 'rein, der Appell allein scheint nicht zu reichen. Die müssen ihr Fett kriegen, sonst läuft gar nichts.“

„Man sollte auch an der Uni da so Parkscheine ausstellen, damit die Leute, die aus Bochum kommen, grundsätzlich nicht mehr ...“

„Ja, Leute unter 5 km kommen mit dem Auto nicht mehr aufs Gelände.“

Spaßskripte

Die nachstehend aufgeführten Skripte zeigen, daß es trotz immer höheren Verkehrsaufkommens anscheinend immer noch Spaß machen kann, Auto zu fahren (zu stehen?). In einer Blechdose zu sitzen, die die Luft verpestet – macht das Spaß!!

„Und ich merke, daß ich keine Argumente hab’ für das Eine oder das Andere, sondern daß ich mir immer das zurecht bastel, was ich gerade mache und das auch toll find’.“

„Also es verleitet natürlich schon. Ich kenn’ viele Leute, die sagen, das macht Spaß, also da drin zu sitzen und möglichst noch gute Musik, und dann schön Fenster auf und is ja alles so tofte, und die haben auch richtig Spaß dran am Schalten und am Lenken, is alles so prima ...“

„Ich war ganz froh, wenn ich ein Auto hatte.“

„Denn mit dem Auto ist man halt flexibler, und man kann fahren, wo man hinwill, und dann heizt man eben mal so nach Hamburg, weil man das schön findet usw., das ist natürlich ein anderes Gefühl der Freiheit, und das würde ich auch unter Bequemlichkeit einordnen.“

„Das (mit dem Auto nach Hamburg fahren, Anm. der Verf.) würde sicher Spaß machen, das ist es ja eben, also natürlich macht das Spaß, ja, das ist klar, nur man muß eben, das ist ja heute eigentlich die Kontroverse, man muß eben Einschränkungen hinnehmen, weil’s anders nicht mehr geht.“

„Ja, also, ich meine, ich würde wahrscheinlich auch den Spaß dran haben, wenn ich jetzt Auto fahren würde, außerdem ist’s bei mir auch so, daß sozusagen, daß ich keinen Führerschein habe, ist auch so eine Präventivmaßnahme, die eben auch von mir ausgeht. Es ist schwierig, das dann durchzuhalten, das ist nun mal so. Ich hätte wahrscheinlich auch Spaß daran, irgendwohin zu heizen“

„Ich muß mir meinen Spaß irgendwo anders holen.“

„Ich hab’s ein einziges mal erlebt, daß mir Autofahren richtig Spaß gemacht hat. Das war mal im Sauerland so. Da hatte ich mir ein Auto ausgeliehen dort, weil ich damit nach Hause fahren wollte, und da hab’ ich einmal gedacht ‚Mensch das macht richtig Spaß, schöne Kurven und so‘, das war so richtig schön.“

Wir möchten ganz zu Anfang unseres Kommentares fairerweise vorausschicken, daß wir so ziemlich alle Skripte bzw. Argumente, die gegen das Autofahren gesagt wurden, herausgelassen, und uns auf die Rechtfertigungen und Begründungen desselben konzentriert haben. All die wohlbekannten Fakten wie Umweltzerstörung, Luftverschmutzung, Lärmbelästigung, Staus, Gefährlichkeit des Autofahrens etc. hielten wir für den Rahmen unserer Untersuchung für unwichtig, da sich genau diese scheinbar wenig auf das Verhalten auswirken. Weiter wollen wir bemerken, daß wir uns selbstverständlich von diesem hier geführten Diskurs nicht abgrenzen oder abheben können, sondern nur hoffen, daß unsere Darstellung dem einen oder der anderen einen Denkanstoß geben wird.

Bedeutend erscheint uns zunächst der Hinweis auf das außergewöhnlich hohe Maß an relativierenden Füllwörtern wie „man“, „eigentlich“, „so“, „irgendwie“, „eben“, „halt“ etc. Die Satzlänge übersteigt damit den Informationsgehalt um ein Vielfaches, und dies läßt vermuten, daß das höchste Ziel der DiskussionsteilnehmerInnen ist, nicht allzu schlecht dazustehen und trotz offensichtlichen Unbehagens mit Müh’ und Not die eigene Autobenutzung doch noch möglichst plausibel erscheinen zu lassen.

Mit teilweise aus der Fernsehdiskussion bekannten „Argumenten“ wird versucht, die eigene Toleranzgrenze als allgemeingültig und akzeptabel festzulegen. Gleichzeitig findet eine deutliche Abgrenzung zu den sogenannten „richtigen“ Autofahrern statt, also denen, die das Autofahren öffentlich befürworten.

Ein großer Teil des lokalen Diskurses zielt darauf ab, die eigene Machtlosigkeit innerhalb des bestehenden Systems zu betonen. So wird besonders häufig auf die Kosten- bzw. Zeitfaktoren verwiesen.

Die Rechtfertigungs- oder Begründungsskripte bleiben also im wesentlichen immer die gleichen, was darauf schließen läßt, daß leider auch in diesen Kreisen die grundlegenden Mythen noch nicht ernsthaft angezweifelt werden. Autofahren scheint also in der Regel noch immer als „billiger“, „bequemer“, „sicherer“ und „schneller“ als mögliche Alternativen angesehen zu werden, denn: In Bussen ist man den Verspätungen und dem Mief wildfremder Menschen ausgesetzt – und das zu den hohen Preisen! –, Fahrradfahren ist zu gefährlich, und, *„wenn’s so richtig stürmt und schneit, dann setzt man sich halt doch lieber ins Auto.“*

An dieser Stelle möchten wir auf ein interessantes Phänomen bezüglich des Wetters aufmerksam machen. In der heutigen Kultur scheint es so etwas wie eine erstrebenswerte Unabhängigkeit vom Wetter zu geben, die das Auto bieten kann. Man denke an den cool-versnobten Besitzer einer vollklimatisierten Nobelkarosse, der auch im tiefsten Winter noch im dünnsten Hemd hereingeschneit kommt. Leute, die ihre Kleidung auf die klimatischen Verhältnisse abstimmen, um auch bei Regen oder Schnee ihre Strecken mit dem Fahrrad zu bewältigen, sind nicht mehr angesagt, was sich auch in „unserer“ Diskussion zeigte. Hier nämlich stießen wir auf eine weitere Abgrenzung zu genau diesen opferbereiten Idealisten, die auf das Autofahren verzichten(!). *„Diese Leute fallen auf“*, ja werden gar zu märtyrerhaften Außenseitern. Denn *„man kann das von keinem verlangen, daß er tatsächlich diesen Idealismus aufbringt“*. Und überhaupt: Was hat Idealismus schon mit der Realität zu tun?

Interessanterweise vermischten sich innerhalb der „Diskussion“ die Sichtweisen bezüglich der Veränderungsmöglichkeiten. Ausgehend von dieser so beliebten schwammigen Mittenposition wird einerseits auf die Machtlosigkeit innerhalb des bestehenden Systems hin argumentiert, ja, man/frau geht sogar soweit, zu sagen, die Nicht-AutofahrerInnen profitierten im Grunde doch parasitengleich von den faulen und bequemen AutobesitzernInnen, die ihr Verhalten ja doch nie ändern würden.

Auf der anderen Seite wird deutlich, daß noch immer dem Mythos „Die Nachfrage regelt das Angebot“ gedankenlos Glauben geschenkt wird. So wird behauptet, daß mehr Leute, die mit dem Bus fahren, eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes bewirken würden. Die Zuständigen für die statistischen Erhebungen müßten sich dann allerdings mit der Frage auseinandersetzen: Wie zähl’ ich bloß Fahrgäste in Bussen, die gar nicht fahren? So weit, so gut.

Zusammenfassend möchten wir feststellen, daß der untersuchte lokale Diskurs von teilweise wohl stichhaltigen, größtenteils jedoch recht schwammigen, fadenscheinigen, und mit außerordentlich hohem Aufwand hergestellten Skripten zur Rechtfertigung des Autofahrens geprägt ist. Zwar gab es im Gegensatz zum allgemeinen Diskurs (Fernsehdiskussion) keine eindeutigen Plädoyers für das Auto, – die TeilnehmerInnen sahen sich eher einer ganzen Reihe von „Sachzwängen“ ausgeliefert –, doch bleiben in den meisten Fällen die Konsequenzen, also was das tatsächliche Verhalten angeht, leider die gleichen. So wird höchstens versucht, doch wirklich eigentlich relativ wenig, also irgendwo gar nicht mal ganz so außergewöhnlich viel mehr als halt irgendwie im Extremfall eben, sagen wir mal unbedingt nötig wäre, oder so.....

Wir denken, es ist Zeit, etwas zu verändern.

Fangen wir doch mit der Sprache an!

5.2 Analyse des lokalen Diskurses durch direkte Befragung

Im Rahmen unserer Untersuchung von Mythen und Sprachskripten zum Thema Autofahren interessierte uns ganz besonders wie es um den Diskurs unter MitstudentInnen bestellt ist. Welche Einstellungen zum Autofahren und zu alternativen Beförderungsmitteln existieren, bzw. werden aufgesagt?

Zu diesem Zwecke haben wir einen kleinen Fragenkatalog erstellt, um Skripte der RUB-StudentInnen abzufragen. Dabei war es unser Ziel, ein Medium zu schaffen, das übliche (und unübliche) Sprachskripte über das Autofahren vermittelt. An den vielleicht eher üblichen WANN? WO? und WER? STATISTIKEN waren wir nicht interessiert.

1. Interessiert haben uns Äußerungen all derer, die mit dem Auto zur Uni kommen. Wir sind davon ausgegangen, daß allgemein bekannt ist, daß das Auto als Beförderungsmittel für unsere Umwelt und die Lebensraumerhaltung nicht das denkbar günstigste Verkehrsmittel ist, und daß dieses Problem bei den StudentInnen zumindest ansatzweise bekannt sein sollte. Daß dennoch eine erschreckend große Mehrheit mit dem Auto zur Uni kommt, muß entweder überzeugende Gründe haben, oder es existiert ein funktionales, kommunales Rechtfertigungssystem, das ausreicht, die tägliche An- und Abfahrt zur Uni mit halbwegs gutem Gewissen zu überstehen.

2. Ferner interessierte uns das Wissen um Alternativen, die Bereitschaft diese zu nutzen und die Umstände, unter denen sich ein Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel vollziehen würde.

3. Abschließend erfaßten wir noch sogenannte „Angaben zur Person“, die über den statistisch-uni-informativen Wert hinaus den Antworten der Befragten eine zusätzliche Qualität verliehen. Oft wurden bestimmte Widersprüchlichkeiten in den Aussagen auch nur aufgrund dieser Angaben offensichtlich. Entgegen unserer Vermutung, daß wir bei Frauen und Männern jeweils unterschiedliche Sprachskripte und Verhaltensgewohnheiten bezüglich der Wahl der Verkehrsmittel antreffen würden, konnten wir keinen solchen Unterschied feststellen!! Oft waren sogar Frauen noch rigider und konsequenter in ihrer Ablehnung gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln.

Auch die Vermutung, daß sich Unterschiede zwischen den StudentInnen verschiedener Fachrichtungen herauskristalisieren würden, bestätigte sich nur in einem Fall, insofern, als daß unsere BefragteInnen in der theologischen Fakultät weitaus weniger AutofahrerInnen antrafen als in den anderen Fachbereichen. Lediglich einige fachspezifische Rechtfertigungsskripte (Bochumer Modell bei den MedizinerInnen/Sporttaschen bei den SportlerInnen) ließen sich erkennen.

Soweit zum Sinn und Zweck und zur Gestaltung unserer Befragung, die Ergebnisse kommen jetzt:

Wir beginnen unsere kleine Auslese der „hübschesten“ verbalen Äußerungen, die sich uns dargeboten haben, mit allgemein gehaltenen Rechtfertigungsskripten zum Autofahren.

Die Rechtfertigungsskripte

Bequemlichkeit

„Ohne Auto, das wäre für mich ein Rückschritt in der Bequemlichkeit“. Oder einfacher ausgedrückt „ist am bequemsten eigentlich, ne?“. Auffallend ist, daß ein Großteil der Befragten ohne Umschweife im Interview ihre eigene Faulheit unverhüllt zugab, ohne auch nur irgendwie peinlich davon berührt zu sein, denn „aus Bequemlichkeit akzeptiert man ziemlich viel.“

Schnelligkeit

„Weil es im Prinzip einfach schneller geht“, denn man/frau bedenke mal „die vielen Termine, die ohne Auto gar nicht zu bewältigen wären.“; „Weil es für mich zeitmäßig am günstigsten ist.“ Dieser zeitliche Druck ist, man/frau höre und staune, noch nicht einmal entfernungsabhängig. Von einem 5–6 km entfernt wohnenden Studenten hörten wir: „Weil es eben schneller geht; also das Schnellste ist Auto und Fahrrad, also das Fahrrad ist zugegebenermaßen noch schneller als das Auto, aber ...!“ Solche und ähnliche Aussagen verstärkten unseren Eindruck, daß selbst kürzeste Entfernungen als unüberwindbar angesehen werden: „Ja, ich wohne sehr weit weg... 2,5 km!!!!“

Die gelobte Preisgünstigkeit

„PKW-fahren ist einfach billiger“, und man/frau glaubt es kaum: „Das Auto ist in Anschaffung und Unterhalt doch sehr billig“. Äußerst differenziert und kaum verständlich war folgende Aussage: „Das rechnet'se hoch, irgendwo durch irgendwas, kommse auf schweinemäßig billiger als mit dem Bagger zu fahren, will meinen mit der Bahn“. Viele AutofahrerInnen scheinen sich dieser Denk- und Rechenweise zu bedienen. Ein Großteil derer, die die PKW-Benutzung für billiger halten als den ÖPNV, rechnen lediglich die Benzinkosten gegen die Fahrpreise auf, und vergessen, daß beim Auto Kostenfaktoren wie Anschaffung, Versicherung, KFZ-Steuer, Reparaturkosten sowie der Verschleiß

in die Rechnung miteinbezogen werden müßten. Wenig verblüffend daher auch der Satz: *„Bei einer Monatskarte muß man das Geld immer auf einen Schlag bezahlen, da ist das Auto für mich finanziell günstiger!“*

Unabhängigkeit/Flexibilität

„Mit dem Auto bin ich unabhängiger, da kann ich nach jeder Vorlesung sofort nach Hause fahren, bin nicht auf die ewige Warterei angewiesen und muß mir nicht die Beine in den Bauch stehen.“ Es soll ja auch noch andere Transportmittel geben, aber *„weil...man ist immer irgendwie gebunden“* oder *„mit dem eigenen PKW ist man einfach flexibler“*. Aber wie verträgt sich die so oft gepriesene Unabhängigkeit mit täglichem stundenlangen „Stop and Go“ oder kilometerlangen Staus auf den Straßen? Nun, die sich tagtäglich zur RUB quälenden „schleichenden“ Autofahrer betrachten diese Zustände als notwendiges Übel, das zu Gunsten der oben genannten Vorteile gerne in Kauf genommen wird!! Bemerkungen wie *„Ja, ja das ist ein Nachteil, das stimmt“*, verharmlosen letztendlich nur die Problematik unseres hoffnungslos überlasteten Verkehrsnetzes; die Akzeptanz von Staus und damit verbundenen Zeitverlusten führt eher zur Verschlechterung der Verkehrssituation, als zu ihrer Sanierung. Daß diese Auffassung in keiner Relation zu der immer wieder geäußerten Forderung an den ÖPNV, schnellere Verbindungen herzustellen, steht, bedarf wohl keiner weiteren Ausführung.

Und wie sehen die Studierenden an der RUB die hier immer wieder diskutierte Parkplatznot? Nun, ganz im Gegensatz zu unseren Erwartungen scheinen, aufgrund der Angaben unserer GesprächspartnerInnen, Probleme der Parkplatzsuche gar nicht zu existieren. Obwohl wir einen nicht unbedeutenden Anteil der Interviews auf den G-Parkplätzen führten und mit Vorliebe diejenigen befragten, welche wir vorher bei der Suche nach einem noch freien Parkplätzchen beobachteten, wurde das Problem der Parkplatznot von den Interviewten mit keinem Wort erwähnt. Und besser noch: sprachen wir unsere InterviewpartnerInnen auf ihre Parkplatzsuche an, mußten wir feststellen, daß sie, gerade noch auf der Parkplatzsuche gewesen, sich der sonst so heiß diskutierten Not plötzlich nicht mehr bewußt waren!

Durchschnittlich suchen also die PKW-Fahrer an der RUB ca. 5 min nach einem Parkplatz – wenn überhaupt, denn *„irgendwie hab' ich immer Glück!“*, wie uns eine Befragte versicherte. Oder man/frau hat einen R4, *„der paßt fast in jede kleinste Parklücke rein!“* Jemand, der aber doch von dem Problem der Parkplatzsuche wußte, lieferte sofort die Lösung des Problems mit: *„Mehr Parkplätze, damit mehr Leute mit dem Auto kommen können.“* Ob dieser Vorschlag dem eigentlichen Problem gerecht wird, bleibt dahingestellt!

Zum Schluß dieses Abschnittes wollen wir noch einige besonders „differenzierte“ Sprachskripte aufführen, welche unserer Meinung nach keines Kommentares mehr bedürfen:

„Wenn man ein Auto vor der Tür stehen hat, benützt man es auch. Das ist doch ein Grund!“

„Ich meine, ich fahre jetzt ein Auto, und wenn ich das Auto dann stehenlasse, ist das totes Kapital. Da investiere ich ja an zwei Stellen.“

„Ich kann sowieso nicht auf mein Auto verzichten, von daher wäre es zwecklos, wenn ich ein Auto habe, mit anderen Mitteln zur Uni zu kommen. Das Auto würde sich dann für mich nicht amortisieren.“

„Wegen freizeittlicher Aktivitäten ist ein teilweiser Verzicht auf das Auto für mich nicht möglich.“

Hört, hört, und als Familienvater geht das wohl schon gar nicht: *„... und meine Tochter kann ich mir auch nicht in den Rucksack packen.“*

Letztendlich kann mit dem Auto auch eine Art Liebesbeziehung eingegangen werden: *„Mein Auto ist ein dreizehn Jahre altes Schätzchen.“*

Umweltschutz

Im Gegensatz zu der statistisch erhobenen Meinung, daß gerade bei StudentInnen das Umwelt- und Gesundheitsbewußtsein „besonders hoch im Kurs stehe“, und Fahrradfahren „in“ sei, zeigten unsere

InterviewpartnerInnen an der Umweltschutzproblematik nur selten Interesse. Über alle Fachbereiche hinweg fiel uns auf, daß umweltbezogenes Denken scheinbar beim eigenen Auto aufhört.

Eine positive Ausnahme bildeten nur die TheologInnen. In ihren Reihen erwies es sich als schwierig, überhaupt InterviewpartnerInnen zu finden, die mit dem PKW zur RUB kommen. Geling es doch, so wurde im Verlaufe des Gespräches der Umweltschutz von selbst angesprochen. Hier kam es auch gar zu Überlegungen, die PKW-Nutzung zugunsten umweltgerechter Alternativen einzuschränken. Ein „Phänomen“, das bei anderen von uns angetroffenen KommilitonInnen keineswegs in Erscheinung trat. Denn umweltfreundliches Verhalten bzgl. der Uni-Anfahrt zeugte hier weniger vom Umweltbewußtsein der Befragten, als daß es uns Auskunft über ihre finanzielle Situation gab.

Nach den Angaben der Befragten wurden Fahrgemeinschaften hergestellt und Fahrrad gefahren, um Kosten zu ersparen. Ähnlich wurde auch bei dem Umstieg auf Diesel bzw. bleifreies Benzin argumentiert.

Eine kleine Präsentation besonders umweltfeindlicher Skripte:

„Umweltmäßig wurde ich sagen, würde ich nicht auf den ÖPNV umsteigen, weil meiner Meinung nach liegt die Umweltverschmutzung nicht an den PKWs, sondern an anderen Sachen, wie z.B. an Industrieanlagen. Die Belastung durch PKWs ist nicht so wichtig!“

„Ich geh’ mal davon aus, daß mit bleifreiem Benzin und Kat das Auto durchaus für die Umwelt verträglich ist... Es gibt ja nun Experten, die Gegenteiliges behaupten, aber da es sich mit meiner Bequemlichkeit besser vereinbaren läßt...“

Oder eine andere Variante, die zwar Selbstzweifel andeutet, in ihrer Aussage aber nicht minder schlimm ist:

„Wir haben zu Hause zwei Autos mit Kat, und da suggeriert man sich dann schon, das ist in Ordnung... Wenn man länger darüber nachdenkt, weiß man natürlich, daß das nicht 100%ig in Ordnung ist, aber man hat dann nicht ein ganz so schlechtes Gewissen.“

„Ich habe mir schon Gedanken gemacht, das Auto aus Umweltschutzgründen stehenzulassen, aber die Bequemlichkeit spricht dann doch oft dagegen.“

Man kann sich’s auch noch leichter machen:

„Aus Umweltschutzgründen würde ich gerne nach Bochum ziehen, da hätte sich die Sache für mich erledigt.“

Zum Abschluß dieses Abschnittes möchten wir noch einige Worte zu der Diskussionsweise unserer GesprächspartnerInnen äußern. Besonders erwähnenswert erschienen uns dabei Widersprüchlichkeiten, in denen die Befragten sich immer wieder verfangen, während sie eifrig darauf bedacht waren, ihr Autofahren zu rechtfertigen. Da wäre z.B. die Befragte zu nennen, welche aus Sicherheitsgründen („aus Angst vor Triebtätern“) mit dem Auto zur Uni fährt, aber lieber trampeln würde, als öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Es sei hier nur nebenbei bemerkt, daß selbige einen Kilometer von der Uni entfernt wohnt.

Oder ein Anderer, der behauptet, mit öffentlichen Verkehrsmitteln sehr viel Zeit für den Weg zur Uni in Kauf nehmen zu müssen und auf unsere Frage, wie lange er denn unterwegs wäre, antwortet: *„Kann ich nicht sagen, bin ja noch nie gefahren.“*

Eine unserer GesprächspartnerInnen bemängelte ebenfalls den ÖPNV und versicherte uns, den PKW aus Mangel an Alternativen zu nutzen. Bei der Frage nach den Bedingungen für einen Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zeigte sich allerdings keinerlei Bereitschaft, von der PKW-Nutzung Abstand zu nehmen. Selbige beklagte auch die zu hohen Fahrpreise bei Bus und Bahn. Benzinpreise würde sie aber nach eigenen Angaben bis zu jeder Höhe akzeptieren.

Solche und ähnliche Widersprüchlichkeiten im Verlaufe eines Gesprächs erweckten nicht selten bei uns den Eindruck, daß es unseren Gegenübern weniger um Veränderungen im Benutzerverhalten geht, als darum, das Gespräch in höflich wohlwollender Atmosphäre ausklingen zu lassen. Auf Diskussionen zur Umweltproblematik ließen sich die Wenigsten ein.

Konfrontation mit Alternativen

Im folgenden Abschnitt wollen wir die Reaktionen unserer GesprächspartnerInnen auf eine Konfrontation mit alternativen Beförderungsmitteln darstellen.

Die Äußerungen zeigen in all ihrer Unqualifiziertheit die mangelnde Bereitschaft der von uns Befragten, auf Alternativen oder Verbesserungsvorschläge zur PKW-Nutzung einzugehen. Die Skripte sind zwar recht amüsant zu lesen, sollten uns aber eher traurig stimmen. Dieser Aspekt hatte zur Folge, daß uns bei der Kommentierung teilweise die Worte fehlten. Dies betrachten wir jedoch nicht als Defizit, da die Äußerungen für sich sprechen.

Die Alternative der Mitfahrgelegenheit (MFG) und der Fahrgemeinschaft (FG)

- *„Mitfahrgelegenheit? Ja natürlich, aber das ist dann doch auch ein Auto, oder nicht?!?“*
- *„Ich setze mich bei keinem ins Auto, wenn ich nicht selbst fahre.“*
- *„Asta-Mitfahrzentrale? Kenn’ ich nicht, leg’ ich auch keinen Wert drauf! Denn in mein Auto kommt kein Anderer! Ich nehme auch keine Tramper mit.“*
- *„Bei mir in der Gegend wohnt keiner, der mit mir studiert, wo wir uns abwechseln können!“* Selbiger, auf die Frage, ob er die Asta-Mitfahrerkerktei kenne: *„Ich kenne alle Studenten!“*
- *„Geht nicht. Die kommen alle aus anderen Ecken, und das wäre doch ein großer Umweg, die immer alle abzuholen.“*
- *„An eine FG habe ich noch nicht gedacht, weil ich am Stadtrand wohne, da könnte es extreme Probleme geben... das lohnt sich nicht, jemanden aus einem anderen Stadtteil abzuholen.“*
- *„Ich hatte mal eine MFG, aber die hat ihr Auto kaputtgefahren, und jetzt bleibt mir nichts anderes übrig, als selbst zu fahren!“*
- *„Bei der geringen Entfernung ist es nicht lohnenswert, andere Leute für eine FG anzusprechen!“* Auf unser erneutes Nachfragen kam: *„Ja, bei 10 km... weil... ääh... hab’ mir noch keine Gedanken darüber gemacht!“*
- *„Da müßte man schon Leute finden mit gleichem Stundenplan, das ist schon alles recht kompliziert.“* Als besonders „aussagekräftig“ erschien uns folgende „Argumentation“, welche die ganze Sache auf den Punkt zu bringen scheint: *„MFG? – is’ nix!!“*

Bei der Frage nach FGs fiel uns verstärkt auf, daß die Befragten zu keinerlei Eigeninitiative bereit waren. Im Gegenteil, sie warteten darauf, daß sich eine FG „von selbst ergäbe“!

Ein Nachschauen am schwarzen Brett in Cafeterien, oder im Mensa-Foyer, schien schon zuviel Mühe von unseren InterviewpartnerInnen abzuverlangen.

Zum Thema „Asta-Mitfahrerkerktei“ wiederholten sich folgende Standardäußerungen:

- *„Asta-Mitfahrerkerktei? – Kenn’ ich nicht!“*
- *„Ja, ja, von solchen Organisationen hab’ ich schon gehört!“*

Bemerkenswert ist es, daß gerade diejenigen, welche beklagten, bisher weder Zeit noch Gelegenheit zur Organisation einer FG gefunden zu haben, besonders geringe Kenntnisse über die Möglichkeiten, Mitfahrer zu finden, besaßen. Nach unseren Ausführungen hierüber zeigten gerade diese Personen keinerlei Interesse für die von uns vorgestellten Informationsquellen.

Ein weiteres Argument gegen die Gründung von FGs äußerten die Medizin-StudentInnen. Ein Grund für die alleinige PKW-Benutzung scheint hier das „Bochumer Modell“ zu liefern. „Bochumer Modell“, d. h. daß die Bochumer Medizin-StudentInnen nach dem Physikum im Rahmen ihrer klinischen und theoretischen Ausbildung die verschiedensten Krankenhäuser im Stadtbezirk und im näheren Umkreis anfahren müssen. Dies erweist sich als insofern problematisch, als daß zwischen den Vorlesungszeiten an der Uni und den Terminen in den Kliniken meistens nur ein Zeitraum von 15 min zur Verfügung steht!

Die Alternative Fahrrad

- *„Nach dem Fahrradfahren muß man immer duschen, dann ist man ja verschwitzt. Das kann man ja den anderen Leuten nicht zumuten, daß man so verschwitzt im Hörsaal sitzt.“* – Aha, Fahrradfahren

beeinträchtigt also die Lebensqualität der Mitmenschen.

- „*Fahrradfahren wäre schon drin, aber da sind so viele Berge und so unterwegs, die ich mit meinem Fahrrad nicht bewältigen kann... es wäre doch etwas anstrengend!!*“
- „*Radwege sind in Bochum irgendwie so schlecht vorhanden. Ich glaube 10x maximal würde ich die Unistraße überleben, dann würde mich irgendeiner erwischen...*“ – Aber nicht nur diese Gefahr droht auf der Unistraße:
- „*Die Abgasbelastung der Autos für Radfahrer ist zu groß.*“ – Weshalb man/frau somit lieber weiterhin den PKW benutzt!!

Weiterhin scheinen Beschaffungsprobleme die Möglichkeit des Fahrradfahrens einzuschränken. Ein Phänomen, welches bei der Beschaffung eines PKWs seltsamerweise nicht in Erscheinung tritt:

- „*Da habe ich schon mal dran gedacht (ein Fahrrad zu kaufen, Anm. d. Verf.), aber bis jetzt habe ich noch keins.*“ Diese Sorgen möchte ein anderer Befragter gerne haben:
- „*Außerdem habe ich Angst, daß sich das Fahrrad hier an der Uni vermehrt!*“

Und was sagen unsere SportlerInnen zum Thema „Radfahren“? Tja, die haben leider immer so viele Taschen dabei, die man/frau kaum auf einem Fahrrad transportieren kann! So bleibt wieder nur der PKW!!

Die Alternative ÖPNV

Die Befragten nannten zu diesem Thema insbesondere die Kritikpunkte: mehrmaliges Umsteigen bei der Benutzung von ÖPNV, und die verlängerte Fahrzeit des ÖPNV gegenüber dem PKW, bedingt durch eine schlechte Terminplanung bei den Anschlüssen. Erstaunlich war für uns weniger, daß diese uns allen bekannten Mängel erwähnt wurden, als die Tatsache, daß unsere InterviewpartnerInnen diesen Mängeln viel kritischer gegenüber standen, als den mit der PKW-Nutzung verbundenen Nachteilen. Es ist in diesem Zusammenhang auch bemerkenswert, daß viele PKW-Fahrer ihre Anfahrtzeit zur RUB illusorisch angaben: so wurden z. B. 5 km quer durch Bochum in 5 min zurückgelegt. Die Fahrzeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln wurde im Gegensatz dazu durchweg falsch, d. h. zu hoch eingeschätzt.

Es folgen die Skripte gegen ÖPNV-Benutzung:

- „*Da müßte ich morgens eher aufstehen, das lohnt sich nicht!*“
- „*Wenn ich im Prinzip bei mir einsteigen könnte und an der Uni aussteigen könnte – wenn ich nicht 1000mal umsteigen müßte – ist natürlich auch eine Preisfrage, wenn sich das im Rahmen von 4 bis 5 DM bewegen würde...*“ (Befragter wohnt 8 km entfernt, was in jedem Falle billiger als diese angesprochenen 4 bis 5 DM wäre!)
- „*ÖPNV? – Da würde ich lieber zu Hause bleiben.*“

Die egoistische Variante:

- „*Die Nutzung ist für mich sicherlich unbequemer, als die des PKWs, das Autofahren ist für mich sicherlich mit mehr Vorteilen verbunden.*“ (Der Befragte war nach eigenen Angaben so gut wie gar nicht über den ÖPNV informiert.)
- „*Müßte am botanischen Garten aussteigen und erst mal hier hochmetern.*“

Abschließend folgt nun die „schönste“ Anmerkung zur Ablehnung der ÖPNV-Benutzung:

- „*Schwitzende Gesamtschüler in öffentlichen Verkehrsmitteln und alte Leute, die auf ihr Sitzplatzrecht pochen, sind eine Zumutung.*“

Bedingungen für den Umstieg auf ÖPNV

Am Ende unserer Interviews stellten wir unseren InterviewpartnerInnen die Frage, unter welchen Umständen sie einen Umstieg auf ÖPNV erwägen würden.

Die Antworten der Befragten waren teilweise sehr ernüchternd. Glaubten wir bisher noch an eine prinzipielle Bereitschaft der Befragten, für Alternativen zumindestens zugänglich zu sein, lehrten uns die folgenden Skripte etwas anderes:

- „Umstieg auf ÖPNV? Allerhöchstens wenn das Benzin mal ausgeht!“
- „Wenn mein Auto kaputt ist!“
- „Wenn die fahren, wenn ich zur Uni muß.“
- „Auf keinen Fall, unter gar keinen Umständen!!“

Nun, es gibt aber auch Leute, denen gefällt der ÖPNV, was aber noch lange nicht bedeutet, daß man/frau ihn auch benutzt:

- „Ich finde das schon gar nicht schlecht, muß ich zugeben, nur daß das im Prinzip noch zu umständlich ist, obwohl es kaum besser zu machen ist.“

Zusammenfassend wurden folgende Bedingungen für einen Umstieg auf ÖPNV genannt:

- wenn die Tarife billiger wären (ÖPNV billiger als PKW-Benutzung)
- wenn die Taktfrequenzen erhöht würden
- wenn man/frau nicht so oft umsteigen müßte
- wenn man/frau beim Umsteigen nicht so lange Wartezeiten in Kaufnehmen müßte
- wenn das Verkehrsnetz besser ausgebaut wäre
- wenn man/frau das Fahrrad in öffentlichen Verkehrsmitteln kostenlos mitführen könnte
- wenn man/frau nicht so weit zur Haltestelle laufen müßte
- wenn die Abfahrtszeiten des ÖPNV sich an den Vorlesungszeiten orientieren würden
- wenn auch bis tief in die Nacht eine ÖPNV-Benutzung möglich wäre
- wenn es so bequem wie mit dem Auto wäre!!

Auffallend war, daß die gewiß berechtigte Forderung nach niedrigeren Fahrpreisen nicht so oft zu hören war, wie wir erwartet hatten. Interessant erschien uns auch, daß unsere InterviewpartnerInnen wesentlich höhere Anforderungen an den ÖPNV stellten, als an ihren PKW. So sollte der Kostenaufwand bei der Benutzung der ÖPNV doch bitteschön niedriger sein, als der für die PKW-Nutzung aufzubringende Betrag.

Außerdem wurde verlangt, mit Bus oder Bahn schneller zur Uni zu kommen, als mit dem eigenen PKW. Erst dann könnte man/frau es sich ja mal überlegen, vom beliebten Beförderungsmittel „Auto“ Abstand zu nehmen.

„Man könnte...“ – Diese nicht auf sich selbst bezogene Redewendung begegnete uns sehr oft. Bezogen auf die Bereitschaft unserer KommilitonInnen, Alternativen zum PKW auch zu benutzen, spricht diese Redewendung für sich selbst!!

Der Preis für die „Unabhängigkeit“

Dieser Abschnitt beschäftigt sich mit der Frage, bis zu welcher Benzinpreishöhe man/frau am PKW festhalten würde. Die meisten InterviewpartnerInnen wollten sich überhaupt nicht vom PKW trennen, so daß sie die verschiedensten, sehr einfallreichen Kompensationsmöglichkeiten, mit welchen sie erhöhten Benzinpreisen entgegentreten wollten, an den Tag legten.

- „Wenn die Benzinpreise sehr hoch gehen würden, würde ich mehr arbeiten gehen. Irgendwie kriegt man das Geld immer zusammen.“
- „5 bis 10 DM würde ich pro Liter bezahlen! Das kommt drauf an, wenn ich fahre, dann muß ich auch bezahlen!“
- „Vor drei Jahren hat man 1,50 gezahlt, da ist man auch noch gefahren!“
- „Dann erweitere ich meine Fahrgemeinschaft, dann wird das wieder billiger!“
- „Wenn das zu teuer wird dann bleibe ich eben zu Hause!“
- „Ich bleib’ auf jeden Fall beim Auto! Beim Zigarettenkauf habe ich auch gesagt: Ich geh’ bis 4 DM. Jetzt kosten sie 4,20 DM und ich rauche immer noch! Also will ich mich beim Benzinpreis auch nicht festlegen!“

Nun zur sozialen Ader unserer KommilitonInnen:

- *„Ja, ich weiß nicht. Da gibt es so bestimmte Gruppierungen, die fordern einen Benzinpreis von über 2 oder sogar 5 DM pro Liter. Das ist ja echt grotesk, wenn man mal überlegt, Menschen die auf dem Land wohnen, die würden ja davon völlig benachteiligt.“*

Man kann's auch so ausdrücken:

- *„Unglaublich, wenn Grüne das mit ihren 5 Mark wahr machen wollen!“*

Es gibt aber auch KommilitonInnen, denen ist der Benzinpreis noch nicht hoch genug. Dies bedeutet jedoch nicht, daß sie deshalb den PKW stehenlassen würden:

- *„Ich bin zwar der Meinung, daß das 5 Mark pro Liter kosten sollte, aber ich weiß nicht, ob das schon reichen würde, mich vom Fahren abzuhalten.“*
- *„Ich wäre froh, wenn die Benzinpreise noch wesentlich höher gehen würden, weil dann nicht jeder Autofahren kann. Ich kann mir das erlauben, aber halt einige andere Leute nicht... Das ist vielleicht unsozial gedacht, aber... dann kann wenigstens nicht mehr jede Hausfrau Autofahren!“*

Auffallend fanden wir, daß ein nur sehr geringer Anteil der Befragten angab, die Benzinpreise seien schon bei ihrem jetzigen Stand zu hoch. Viele unserer InterviewpartnerInnen hatten sich über das Thema „Benzinpreishöhe“ noch nie Gedanken gemacht.

Positive Skripte im Rahmen unserer Umfrage

Zum Abschluß unserer Sammlung der „repräsentativsten“ Skripte rund ums Autofahren, wollen wir auch diejenigen Stimmen zu Wort kommen lassen, die während unserer Umfrage durchaus positiv auf fielen. Die Auflistung dieser Positivskripte erhebt Anspruch auf Vollständigkeit, da diese Äußerungen, leider nur zwei an der Zahl, in so geringem Maße auftraten, daß kein Anlaß zur Kürzung bestand.

Auf die Frage nach der Höhe des noch akzeptierbaren Benzinpreises, antwortete uns ein Theologie-Student:

„Kann von mir aus teuer werden, damit man bewußter damit umgeht!“ Er selbst fährt nach eigenen Angaben nur ab und zu mit dem PKW zur Uni, ansonsten benutzt er das Fahrrad oder geht zu Fuß: *„Bei schlechtem Wetter fahren wir öfter mit dem Auto zur Uni, aber dann ist der Wagen auch voll. Da fährt nicht jeder einzeln.“*

Von unseren 60 InterviewpartnerInnen waren es gerade mal zwei Autofahrer, die sich zur PKW-Nutzung kritisch äußerten! Ein sehr mageres Bild in unseren Augen. Es bleibt also dabei: „Das Auto ist der Deutschen liebste Kind“: und diese Haltung scheint in der Bevölkerung wohl durchweg vorherrschend zu sein. Jedenfalls haben wir den Eindruck, daß ein Hochschulstudium keineswegs zur Einsicht in die Zweckmäßigkeit umweltgerechten Verhaltens führt (dem ersten Weg zur Besserung der Situation).

Es geht aber auch anders

So wußte ein befragter Medizin-Student über einen Seminarleiter zu berichten, welcher nur diejenigen StudentInnen in sein Seminar aufnimmt, welche an einer FG beteiligt sind!! Schade, daß solche Maßnahmen zur Förderung des Umweltschutzes eher die Ausnahme sind. Die geehrte Seminarleiterin/der geehrte Seminarleiter, welche/r diese Zeilen ließt, sei hiermit zur Nachahmung aufgefordert.

Den LeserInnen vorenthalten wollen wir ebenfalls nicht folgenden, unserer Meinung nach bedenkenswerten Wunsch, einer unserer InterviewpartnerInnen:

„Wenn ich mein Fahrrad mit in die U-Bahn nehmen könnte, ohne daß es mehr kosten würde, würde ich sie auch öfter benutzen.“

Im Übrigen werden solche Ideen in anderen Städten schon verwirklicht. In unserer Nachbarstadt Essen beispielsweise werden während der Sommerzeit an Sonn- und Feiertagen Busse eingesetzt, welche FahrradfahrerInnen mit ihrem Drahtesel zu günstigen Preisen ins Grüne befördern. Somit hat man/frau die Gelegenheit, sich in einer landschaftlich reizvollen Umgebung, außerhalb des Stadtbezirks, zu erholen. Man/Frau muß somit nicht erst den PKW ins Rollen bringen!

Gewiß ist das reguläre Angebot des ÖPNV noch ausbaubedürftig, doch an dem eben genannten Fall kann man/frau erkennen, daß unsere VerkehrsplanerInnen ansatzweise in eine wünschenswertere Richtung denken.

Als nachahmenswertes Beispiel wäre letztendlich das von den Medien als „Turnfest der langen Wege“ bezeichnete Deutsche Turnfest zu erwähnen. Für eine Woche war das Turnfest in Bochum ein wahres Freudenfest für eingefleischte ÖPNV-BenutzerInnen.

Die Innenstadt war zeitweise gesperrt, und trotzdem mußten tausende von Menschen täglich dort hinein- und hindurch geführt werden.

Also setzte sich der gesamte Bestand der Bogestra – d. s. die Bochumer Verkehrsbetriebe – in Bewegung und selbst Außenbezirke konnten schnell und bequem bis tief in die Nacht erreicht werden.

Das, was längst nicht mehr nur in den Köpfen einiger unverbesserlicher Öko-QuerulantInnen herumspuken sollte, konnte plötzlich schnell und wirksam umgesetzt werden.

Schade nur, daß solche Ereignisse VerkehrsplanerInnen nicht als Probeläufe dienen, sondern – wenn alles vorüber ist – mit einem Seufzer der Erleichterung ad acta gelegt werden.

Das tägliche Chaos auf den Straßen und die Gedankenlosigkeit in den Stadträten kann wieder Einzug halten!

Letztendlich ist es traurig festzustellen, daß sich eine Stadt nur zu positiven Veränderungen durchringen kann, wenn sie unweigerlich ins Licht der Öffentlichkeit gerät, oder wenn es eine dringliche Situation so erfordert!!

6 Neue umweltfreundliche, autonegative Sprachskripte

Als Abschluß unseres Readers haben wir versucht, alte und neue Auto-negative und Pro-Alternative-Skripte zu sammeln und zu erfinden. Es wäre schön, wenn der/die geneigte LeserIn die Skripte nutzen könnte, um die immer wieder im lokalen Diskurs angewandten Begriffe, wie Freiheit, Sicherheit, Individualität, Bequemlichkeit usw., mit neuem Sinn zu füllen.

Umweltschutz

- „Autofahren belastet die Umwelt.“
- „Autofahren tötet Bäume.“
- „Autofahren vermindert die Lebensqualität.“
- „Autofahren ist die persönliche Freiheit, sich die Lebensgrundlage zu entziehen.“
- „Weg mit den Autos! Für saubere und ruhige Innenstädte!“
- „Keine Zeit zum Überleben.“
- „Radfahrer stinken nicht.“

Freiheit und Lebensqualität

- „Streßfreies Leben ohne Auto.“
- „Sich bewegen bringt Segen; Gegen bewegt werden.“
- „Raus aus der Dose! Freiheit vor Geschwindigkeit!“
- „Wenn der Verkehr fließen soll, gehört das Auto in die Garage.“
- „Was heißt hier Autofahren, man/frau steht doch die meiste Zeit.“
- „Verplemper deine Zeit nicht mit dem Bedienen einer stinkenden, menschenfeindlichen Maschine.“
- „Fahr’ mit dem Rad, und du kriegst mehr mit!“
- „Wer hat’s nötig, seine Persönlichkeit per Blechkiste zu demonstrieren/definieren?“
- „Auto fährt jeder, das ist nichts Originelles.“
- „Autofahren macht dick!“
- „Beim Autofahren wird immer nur ein Arm braun!“
- „Wer Auto fährt, hört nichts, riecht nichts und sieht wenig.“
- „Ich brauch auch bei schlechtem Wetter kein Auto, denn ich bin nicht aus Zucker.“
- „Das Fahrrad ist einfach das günstigste Verkehrsmittel in der Stadt: billig, schnell und sehr bequem überall.“
- „Der Bus nimmt mich auch mit Schwips noch mit.“
- „Steig auf’s Rad, und atme auf!“

Sicherheit

- „Ich fahre kein Auto, weil mir mein Leben lieb ist.“
- „Es kommen so viele Menschen im Straßenverkehr um. Ich möchte für keinen verantwortlich sein und nicht selber dazugehören.“
- „Meine Omi will auch mal aus dem Haus gehen.“
- „Zeit ist Geld, ein Menschenleben unbezahlbar.“
- „Kinder spielen nicht lange unter Autos.“

Soziales

- „Im Auto ist man/frau einsam.“
- „Autofahren verhindert zwischenmenschliche Kontakte.“
- „Im ÖPNV begegnen sich Menschen“

Geld und Wirtschaft

- „Autofahren verursacht immense Kosten, auch für Nichtautofahrer.“
- „Vom Auto profitieren kapitalistische Rüstungsunternehmen.“
- „Autofahren festigt das unsoziale, kapitalistische System.“

**Die Bochumer Arbeitsgruppe für
Sozialen Konstruktivismus und Wirklichkeitsprüfung**

hat bisher herausgegeben:

In der Reihe „Arbeitspapiere“:

- Arbeitspapier Nr. 1: **Kritik der herkömmlichen Psychologie in 176 Thesen**
(4. Fassung: März 1990)
- Arbeitspapier Nr. 2: **Erkenntnistheoretische Probleme der Psychologie: Über das Verhältnis von Wirklichkeit, Sinnesdaten und Sprache**
(Historische Fassung: Januar 1988)
- Arbeitspapier Nr. 3: **Bemerkungen zum technologischen Funktionsbegriff** (Kleiner Exkurs über die Meinung: „*Es funktioniert aber doch!*“)
(2. Fassung: Mai 2000)
- Arbeitspapier Nr. 4: **Logik und der Gebrauch von Argumenten**
(3. Fassung: März 1990)
- Arbeitspapier Nr. 5: **Diskussions-Skripte**
(2. Fassung: März 1990)
- Arbeitspapier Nr. 6: **Konstruktivismus und Ethik** (Ein Dialog)
(1. Fassung: November 1988)
- Arbeitspapier Nr. 7: **Variationen über den Konstruktivismus**
(2. Fassung: März 1990)
- Arbeitspapier Nr. 8: **Beziehungs-Skripte**
(2. Fassung: Januar 1990)
- Arbeitspapier Nr. 9: **„Macht“**
(1. Fassung: Oktober 1990)
- Arbeitspapier Nr. 10: **Wirklichkeitsprüfung: Eine sozial-konstruktivistische Forschungsperspektive für die Psychologie**
(1. Fassung: Januar 1992)
- Arbeitspapier Nr. 11: **Zur Kulturphysiognomik von Romantik, Moderne und Postmoderne**
(1. Fassung: Dezember 1993)
- Arbeitspapier Nr. 12: **Was Sie schon immer über Sozialen Konstruktivismus wissen wollten und auch zu fragen wagten**
(Briefe aus den Jahren 1987–1995, nebst Antworten)
(1. Fassung: Oktober 1995)
- Arbeitspapier Nr. 13: **Theorie und Praxis**
(1. Fassung: Januar 1997)
- Arbeitspapier Nr. 14: **Was von der Postmoderne übrig blieb - Zeitgemäße Betrachtungen -**
(1. Fassung: August 2003)
- Arbeitspapier Nr. 15: **Moderne 2.1: Die Arbeit und ihr <Ich>**
(1. Fassung: Juni 2009)

In der Reihe „Bochumer Berichte“:

- Heft Nr. 1: AutorInnenkollektiv: **Automythen. Sprachskripte und Mythen zur Verkehrsmittelwahl**
(August 1990)
- Heft Nr. 2: Holger Wyrwa: **Zen und Konstruktivismus. Zur konstruktivistischen Prozeß-Erfahrung und zur Satori-Erfahrung im Zen** (November 1994)
- Heft Nr. 3: Jens Faust: **Zur differenzlogischen Interpretation des sozial-konstruktivistischen Personenpersonenkonzeptes** (2. Fassung: Mai 2000)
- Heft Nr. 4: AutorInnenkollektiv: **Medien, Identität: Medienidentität** (Juli 1997)
- Heft Nr. 5: Albertine Devilder: **Skizzen einer sozial-konstruktivistischen Psychologie**
(März 2001)
- Heft Nr. 6: Alexandra Martz, Svea Steinweg, Pia Maria Gerber: **Konzeptualisierungen von Kultur: J.G. Herder versus S.P. Huntington** (Februar 2005)