

Die erhabenen Ursprünge des Verkehrsstaus¹

Frühmorgens, gleich nach dem Gebrauch der Kaffeemaschine (jener wunderbaren Einrichtung zur Aufrechterhaltung menschlicher Zurechnungsfähigkeit), und gleich nach dem ersten verschlafenen Blick in den elektronischen Briefkasten (der alle Zurechnungsfähigkeit wieder zunichte macht), gleich nach diesen schwierigen Momenten menschlicher Existenz hat er uns schon wieder erfasst und führt uns einmal mehr auf dramatische Art die technische Verfasstheit unserer Lebenswelt vor Augen: Der Verkehrsstau in seiner unverwüsthchen Gegenwärtigkeit und demokratischen Ausgeglichenheit.

Weder die Luxuslimousine, deren Hubraumüberschuss höchstens dank kugelsicherer Panzerung auf vorstellbare Grössenverhältnisse reduziert werden kann, noch die zärtlich blickende, an japanischen Vorlagen orientierte Eierbüchse können ihm entkommen; und der bürgerkriegstauglich ausgestattete Geländewagen, dessen nutzloser Vierradantrieb höchstens zu seinem zähnefleischenden Rammbügel und zu dem am Heck aufgeschnallten, der Rückendeckung dienenden Ersatzreifen passt, bleibt ihm ebenso ausgeliefert wie die im Windkanal getestete, mit viel Designerkunst domestizierte Zivilvariante einer Formel-1 Bolide.

Alles Zelebrieren automobiler Selbstverwirklichung nützt hier nichts, mit Effizienz kann das, was wir im Strassenalltag erleben, kaum etwas zu tun haben, und mit individueller Freiheit schon gar nicht. Im Gegenteil. Alle stottern wir mühsam unserer täglichen Arbeit entgegen, während das wichtigste individuelle Fortbewegungsmittel der Moderne sich in seiner eigenen Effizienz buchstäblich zu ersticken droht.

Mitten in der Zermürbungsschlacht am Stadtrand, auf den in endlose Parkflächen verwandelten Peripherieschnellstrassen, wie sie jede anständige Metropole stolz ihr eigen nennt, erinnern wir uns vielleicht deshalb an jene allegorisch aufgetakelten

Triumph- und Kampfwagen, welche die Menschheit - oder, *pars pro toto*, ihre Herrscher - mit grossem Klamauk in die Neuzeit gefahren haben. Bilder von rasenden Höllenmaschinen oder aber von göttlichen Cherubwagen vor uns auf, Bilder, mit denen die Theologen seit der Renaissance klarstellen wollten, dass die Automobilität eine zweiseitige Angelegenheit sei.

Auf solche kulturhistorischen Hintergründe der "automobilitas" als Wunsch, Hoffnung, Segen und Fluch verweist Jörg Jochen Berns in einem bemerkenswerten Essay zur Herkunft des Automobils.¹ Die in der Frühen Neuzeit im Trionfo, in der Staatskarosse und in der Kriegsmaschine auftretenden, allegorisch verkleideten Fahrzeuge stellten, wie Berns belegt, in ihrer Beweglichkeit ein wichtiges Mittel herrschaftlicher Repräsentation dar. Die als Überraschungseffekt inszenierte Beweglichkeit des Herrschers oder der Herrscherin erhöhte nicht nur deren symbolische Allgegenwart, sondern rückte sie in die Nähe göttlicher Erscheinungsweisen: "Denn die Gottheiten aller Religionen erscheinen schon immer automobil. Sie reiten und fahren nicht wie Menschen, sie treten nicht auf und ab wie Menschen, sondern sie erscheinen. Das Erscheinen der Gottheit ist die höchste Form der Automobilität."

Als allegorisch-technische Ergänzung von herrschaftlichen Insignien und kostbarer Kleidung unterstützten die in den Trionfi verwendeten Staatskarossen ein symbolisches Machtdispositiv, das direkt auf der theatralischen Vorgabe des *Deus ex machina* bzw. auf der theologischen Interpretation des alttestamentarischen Himmelswagen Hesekiels aufruhte. Bezeichnend bleibt, wie Luther diese göttliche Karosse des Propheten verstanden und auf die Epiphnie Christi übertragen hat. Der Reformator sah in ihm den "geistlichen wagen Christi / darauff er feret hie in der Welt (...) Vnd werden nicht von aussen / durch Menschen lere / Sondern inwendig durch einerley Geist getrieben".

Die allegorische Drapierung einer im Verborgenen mechanisierten, einzig der Fortbewegung gottähnlicher Herrscher dienenden Karre machte vor allem eines möglich: Sie stellte personifizierte herrschaftliche Macht auf einen fahrbaren und damit potentiell ubiquitären Altar, und sie bildete gleichzeitig einen ausgefeilten Darstellungsrahmen für die Erscheinung, das Entschwinden und die jederzeit

¹ Jörg Jochen Berns, Die Herkunft des Automobils aus Himmelstrionfo und Höllenmaschine, Kleine Kulturwissenschaftliche Bibliothek Bd. 54, Berlin: Verlag Klaus Wagenbach 1996, 95 S., ISBN 3 8031 5154 6, Fr. 27.-

mögliche Rückkehr herrscherlicher Gewalt. Aber sie konnte diesen Effekt nur erzielen, wenn die Technizität des Antriebs im Verborgenen blieb, der Antrieb also "nicht von aussen", sondern "inwendig" erfolgte und sich damit einer eigentlichen Automobilität näherte.

Dass ein solcher, politisch-theologisch begründeter Automobilitätskult schon im Zeitalter des dampfgetriebenen und schienengebundenen Eisenbahnverkehrs, spätestens aber seit der Etablierung einer fordistischen Automobilindustrie im 20. Jahrhundert abdanken musste, dürfte niemanden verwundern. Ihr letztes Triumphpathos haben die frühneuzeitlichen Staatskarossen wohl im nationalsozialistischen Volkswagen verloren, deren ihnen einen "in Desin und Reklame" verschliffenen Grabstein setzte. Nachdem die Mobilisierungspolitik der Nazis das Volk nur mehr scheinbar hinter dem Lenkrad sitzen liess und es als Transportmasse schlicht verladen hat, fielen auch die Kühlerhauben-Götter den Stromlinienformkünsten von Paul Jaray und Ferdinand Alexander Porsche zum Opfer. Die flach gewölbte Schnauze des Volkswagens zitierte keine Tempelfront mehr, auf der ein Gott hätte Halt finden können.

Gewiss, bis heute wird niemand daran gehindert, über das Auto auch weiterhin seine "Symbolkämpfe um das soziale Prestige" auszutragen. Aber dass dies tatsächlich, wie Berns behauptet, auf die polittheologische Herkunft des Automobils vom Trionfo zu zurückgeführt werden kann, mag füglich bezweifelt werden. Denn diese These zwänge uns, im Automobilitätswunsch eine anthropologische Konstante zu sehen, die sich als solche eigentlich von vornherein jeder historischen Analyse entziehen muss. Nicht die Annahme einer solchen Konstante aber ist es, die uns im Verständnis von Automobilkulturen weiterführt, sondern vielmehr die scharfe Kontraste erzeugende Beobachtung technischen Wandels im gesellschaftlichen und historischen Zusammenhang. Jörg Jochen Berns geistreiches Essay macht dies auch, trotz seiner entgegengesetzten Annahme und Schlussfolgerungen, deutlich.

Das Bändchen aus der Kleinen kulturwissenschaftlichen Bibliothek von Wagenbach, dies bleibt nachzutragen, kommt leicht in jedem Handschuhfach

unter - für jene Mussestunden, die uns Pannestreifen und Stadtautobahnen bisweilen bescheren.

David Gugerli