

Zeitschrift: Wechselwirkung : Technik Naturwissenschaft Gesellschaft
Herausgeber: Wechselwirkung
Band: 8 (1986)
Heft: 29

Artikel: Auto und Menschenrechte : Einblicke in die Folgen einer technologischen Entwicklung
Autor: Narr, Wolf-Dieter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-652870>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

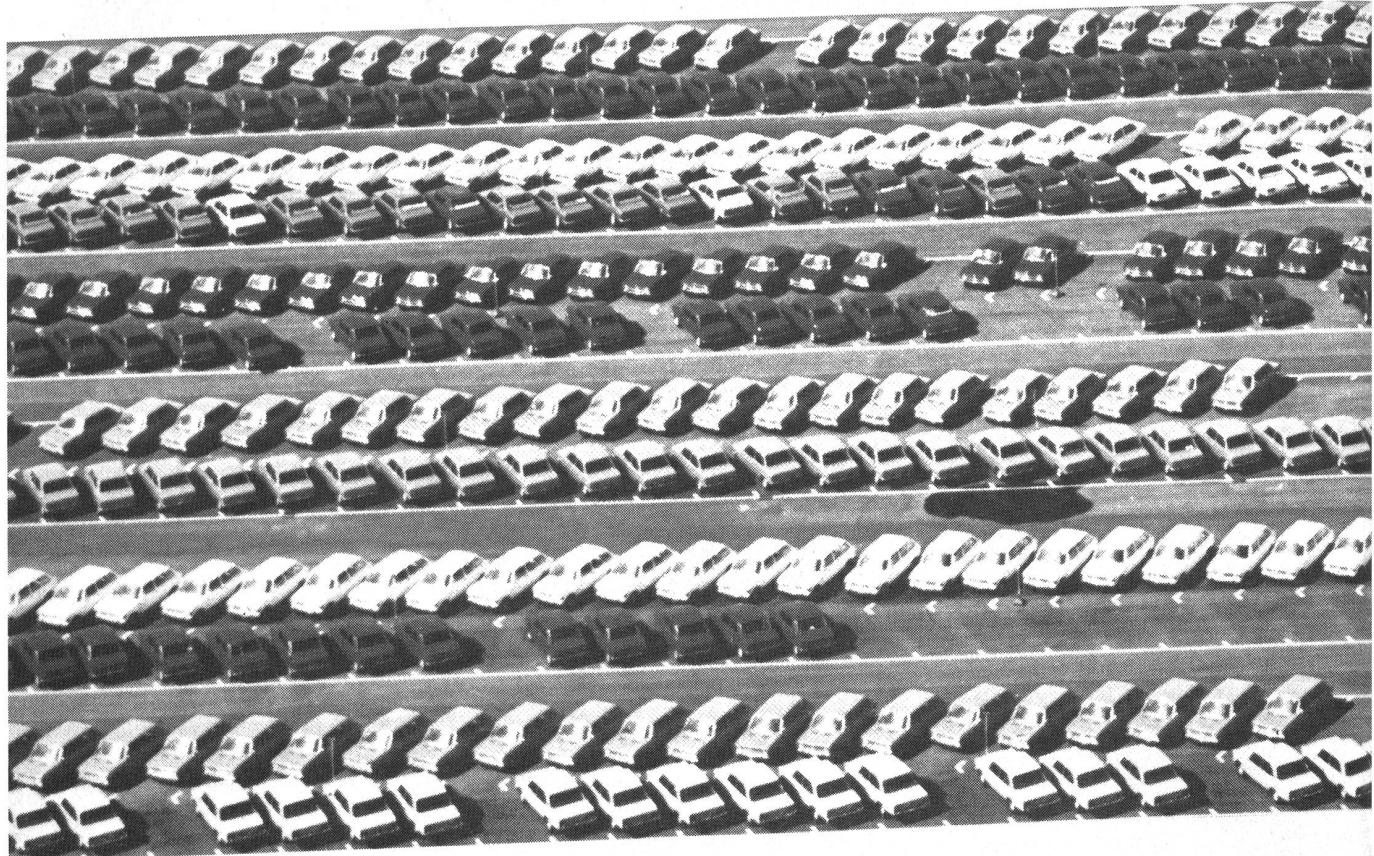
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Unter dem Titel „Das Auto – eine hundertjährige Erfindung und die Kehrseite des Fortschritts“ hat die Evangelische Akademie Bad Boll Anfang des Jahres anlässlich des viel umjubelten Jubiläums eine kritische Bilanz der Automobilisierung aufgestellt.

Wolf-Dieter Narr untersuchte dort die Folgen der Automobilisierung, die die Strukturen unserer Gesellschaft viel tiefer prägt, als die bloße Allgegenwart des Autos als Transportmittel und das immer differenziertere Reagieren auf technische Unzulänglichkeiten mit wiederum bloß technischen Mitteln es nahelegen.

Wir veröffentlichen die überarbeitete Version des Vortrages leicht gekürzt.

von Wolf-Dieter Narr

Das Thema mutet fast zu leicht an. Die Richtung seiner Aussagen ist, so hat es den Anschein, vorgegeben. Man vermag aus der Tiefe und mit kataklysmisch-endzeitlichem Gurren zu sprechen. Ein menschenrechtlicher Abgesang, eine andere Wirklichkeitsfalte der „Dialektik der Aufklärung“. Und von Krisen ist zu reden, ohne Ende:

- Der der Arbeitsgesellschaft, der Abnahme industrieller Produktionsarbeit in jedem Falle,
- der des Taylorismus, der zum Neotaylorismus, zum Neofordismus, zum Toyotismus sich verjüngt hat und regrediert zugleich,
- der der ökologischen Belastung, ausweislich am Waldsterben, an kaum atembarer Luft, an schwer erträglichem Lärm,

- der der Knappheit der Energie und ihrer Erschöpflichkeit,
- der der betonierten Zerhackung und Tötung der Landschaft,
- der der Zerstörung der Städte,
- der der Dissozierung sozialen Verkehrs, mehr noch
- der des Raum- und Zeitraffes, der den institutionalisierten, den auto-mobilen und auto-suggestiven Streß in Dauer garantiert, und nicht zuletzt
- der des in der Tat fahr-lässig eingebauten Mords,
- kurzum: die Krise eines Verkehrsmittels, das zum Verkehrssystem geworden ist, einem anderen sterblichen Gotte gleich, der definiert, was uns Menschen an Verhalten übrig bleibt. Wir sind zu abhängigen Variablen geworden, ja paradoxe- oder nicht so paradoxe-weise zu störenden Elementen des Verkehrs, die man möglichst vollends ausschalten muß. Die vierte Etappe der Autoentwicklung steht an, die im „Idealtyp“ gesprochen des menschenlosen Verkehrs.

Ich halte ein. Das Thema mutet, fast zu leicht an. Und setzte ich solcherart fort, datenfüllig, argumentebespickt, ich machte es mir zu leicht. Mit einem endzeitlichen Timbre in der Stimme redet sich gut, die Pose eines Guru liegt nahe, eine angemäßt Johannes-der-Täufer-hafte, aber ohne Verheißung und nur mit dem Axt-an-der-Wurzel-Hinweis. Nicht, daß eine solche Zusammenbrüche vorhersehende Sicht angesichts von Rüstung und neuen Technologien nicht angebracht wäre. Sie gerät aber leicht zur Attitüde, sie schmeckt schnell schal, sie ist in Gefahr, zu einer anderen Fluchtgebärde beizutragen.

Also ist Eingedenken erforderlich. Das Auto und wir, bevor über das Auto und sein Zeitalter abstrakt und allgemein wie über ein nahes und böses, aber doch außer uns befindliches Objekt die Rede sein kann. Hierbei gilt selbstverständlich – und vorweg sei es betont – daß das Auto Symptom, Symbol und Realität einer technischen verfertigten Zeit insgesamt repräsentiert. Spreche ich also im Folgenden vom Auto und der Auto-Gesellschaft, meine ich dies immer wörtlich und zugleich in einem allgemeineren, einem auch übertragenen Sinn.

Auto und Menschenrechte

Einblicke in die Folgen einer technologischen Entwicklung

Also wir gegenwärtig leben, so könnte man die Formulierung eines alten Chorals abhandeln, sind wir mitten von der autogestalteten Gesellschaft umgeben. Wir gebrauchen dieses Auto selbst. Wir entgehen ihm nicht. Noch indem wir zu Tagen autokritisch fahren, benutzen wir das, was wir dann prinzipiell kritisieren. Und keiner mache es sich so leicht, wie manche Feierabendsozialisten. Ja, dann wenn die sozialistische Gesellschaft da ist, dann wolle man sich entsprechend verhalten. Aber solange dieselbe nicht gegeben sei, läßt uns des Lebens inmitten der kapitalistischen Gesellschaft erfreuen. Wie sollte man auch nur versuchen, sich inmitten des Kapitalismus sozialistisch zu gebärden. Auch das umgekehrte Verhalten, das mir selber näher läge, gibt einem die „Unschuld“ nicht zurück. Man verzichtet darauf, ein Auto zu besitzen und zu fahren. Man schwingt sich aufs Fahrrad oder benützt sogenannt öffentliche Verkehrsmittel. Früh übt sich in Enthaltsamkeit. Aber auch dann vermag der einzelne sich individuell des eigenen Autos zu entsagen, nur weil er kollektiv inmitten einer autozentrierten Gesellschaft lebt. Er entgeht dem Auto nicht.

Also: Wenn wir über das Thema „Auto und Menschenrechte“ sprechen, dann können wir nicht selbst wohlgefällig trennen in diejenigen, die für die Menschenrechte eintreten und die Ökologie und, und, ... und, das sind selbstverständlich wir, und diejenigen, die dem bösen Auto psychisch, besitzerstolz nachjagen, von ihm gejagt werden, und die also beitragen, die Umwelt zu zerstören und den geselligen Verkehr durch den Autoverkehr zu ersetzen. Wir sind alle (integraler) Teil des autoindustriellen Zeitalters, das unsere Alltagsbefindlichkeit stärker ausmacht, als die alles überragende Qualität des atomaren Zeitalters.

Jedoch: noch nicht genug. Wir sind nicht allein Komplizen. Das Auto ist nicht allein als potentielles und aktuelles Instrument (und System) gegen die Menschenrechte zu begreifen, das Auto vermag auch als Menschenrechte erst ermöglichen der „Untersatz“ zu fungieren. Liegt Emma Rothschild in ihrem spannenden, aber vorzeitigen Buch (1973) „Paradise

Lost. The Decline of the Auto-Industrial Age“ so falsch, wenn sie formuliert, es sei darum zu tun „*the benefit of auto freedom*“ zu erhalten „*without present and perceived excesses of automotive waste*“, versteht sich (S. 251)? Bietet sich nicht das Auto als Krücke von Lebensqualität im wörtlichen Sinne des Wortes an? Lebenserleichterung schaffend, ja erst Leben wieder möglich machend, das mehr als ein Vegetieren darstellt, etwa in Form des „behinderungsgerechten Autos“ (vgl. Süddeutsche Zeitung vom 21.12.1985). Es geht also nicht an, sogleich in das Waldhorn der Kritik zu blasen, bevor nicht untersucht worden ist, inwieweit nicht der Huption des Autos menschenrechtlich, menschenpraktisch gestimmt ist.

Ich will mich im folgenden vor einigen Schlußbemerkungen angesichts der Weite des Themas, das in der Tat die Gesellschaft und alle ihre Aspekte und Facetten umfaßt, auf drei knappe Skizzen beschränken. Zuerst auf einige Hinweise zur gegenwärtigen erkenntlichen Entwicklung der Auto-Industrie; zum zweiten am kürzesten auf unser Auto-Verhaftetsein, und zum dritten, am wichtigsten, auf den nicht einfachen, sondern durchaus wechselseitig geltenden Zusammenhang Menschenrechte hier – Auto dort.

Zur Situation der Auto-Industrie

Hier geht es nicht um eine ausgewogene und rundum belebte Darstellung. Ich will nur einzelne Aspekte besonders herausheben, die mir für die gegenwärtige Bewertung des „Auto-Zeitalters“ insgesamt symptomatisch erscheinen, ohne daß es vonnöten wäre, daß sie sich im einzelnen genauso halten lassen, wie ich sie hochgradig ausgewählter Literatur entnommen habe.

- Eine neue Etappe der Auto-Entwicklung ist anzusehen. Mit dem Vorstandsvorsitzenden der Daimler-Benz-AG Werner Breitschwerdt gesprochen: „*Die Entwicklung beginnt doch erst*“ (vgl. Süddeutsche Zeitung vom 24.1.1986). Erwartet wird, daß die Bundesrepublik in den nächsten 15 Jahren den Wagenstand von 30 Millionen erreicht. Und was für Wagen. In internationaler Konkurrenz und Kooperation bleibt die Auto-Industrie, so die Annahme, der wichtigste industrielle Sektor.
- Die neue Etappe der Auto-Industrie ist nicht allein durch eine quantitative Expansion, sie ist durch eine neue Qualität der Wagen-Entwicklung gekennzeichnet. Die Mikroelektronik ereignet sich vollends. Diverse technisch-technologische Entwicklungen konvergieren und befruchten sich wechselseitig, so daß ein neues Auto, ein sich selbst bewegender Bewegter, erst eigentlich vor der Tür steht.

Das „fast selbständige Auto“ fährt vor. Gemäß Klaus Haenert, Professor für angewandte Informatik der Universität Bremen, soll der Fahrer „*ganz aus dem Spiel bleiben können*“ (vgl. SZ vom 15.2.1986). Das von Mercedes-Benz verfolgte Projekt „Prometheus“ soll es möglich machen (Prometheus steht hierbei für „*Programme for a European Traffic Redesign with highest efficiency and unlimited safety*“).

- Die Qualität des Autos wird zusätzlich dadurch zu steigern angestrebt, daß die Spezialisierung der Fahrzeuge fortgetrieben wird. Diversifikation heißt das Stichwort. Hierher gehört das schon zitierte „behinderungsgerechte Auto“, über das in der Süddeutschen Zeitung vom 21.12.1985 anlässlich der „Fachmesse für Rehabilitation in Düsseldorf“ berichtet wird. Da, wie es dort heißt, „*heute jeder 10. Bundesbürger im weitesten Sinne behindert*“ sei, komme es darauf an, das Angebot größer und billiger zu machen. „*Der Trend geht zum seriennahen Auto, das mit preiswerten Mitteln behinderungsgerecht umgerüstet wird*.“

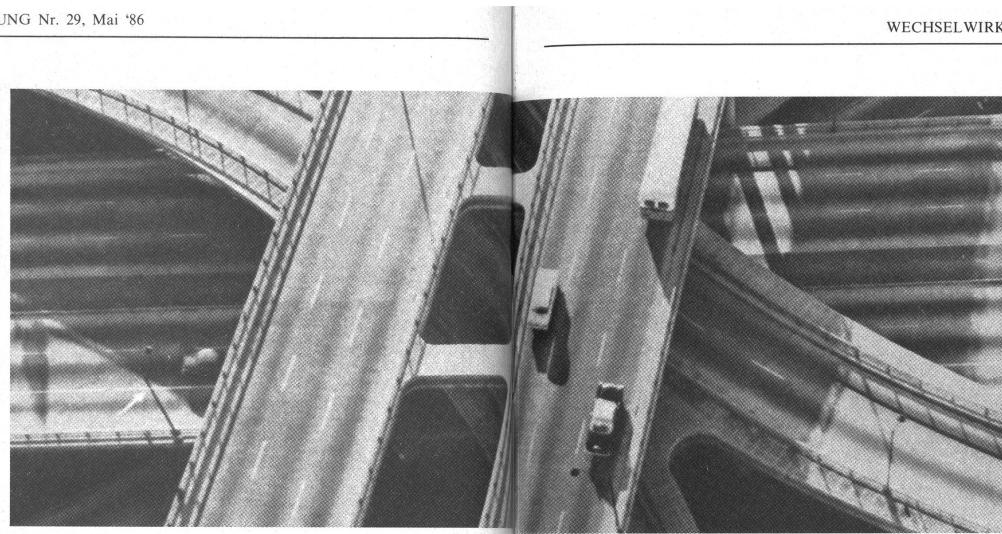
• Die Automobilisierung der Welt, von den konkurrierenden und kooperierenden Giganten betrieben, geschieht wie selbstverständlich so, daß die restriktive Struktur zwischen der Ersten und der Dritten Welt insbesondere aufrechterhalten wird. Allerdings werden einige „Schwellenländer“ autoproduzierend aufrücken. Die Struktur der Auto-Industrie und ihre Dynamik werden aber dennoch die Kluft aufrechterhalten und nicht zu überbrücken helfen.

• Analog zur Elektronisierung des Autos – längst im Gange befindlich – die der Produktion selbst. Das automatisierte Auto wird seinerseits automatisiert hergestellt. Die Abnahme der Arbeitskräfte hält als Trend an. Ansonsten lassen sich Veränderungen der Arbeitsorganisation, deren umbruchartiger Übergang gegenwärtig zu beobachten ist in Richtung auf Ausdehnung des innerbetrieblichen Arbeitsmarktes, einer Ausweitung der Management-Funktion fast bis zum letzten noch nötigen Arbeiter, erwarten. Ob hier neue Qualitäten der Arbeit entstehen, die den Arbeitern ein größeres Maß an Selbstständigkeit ermöglichen, wie dies u.a. Kern und Schumann mutmaßen, bleibt zu bezweifeln.

• Eindeutig ist allgemein und durchgehend der Versuch, sowohl im Hinblick auf die Organisation der Produktion, als auch im Bezug auf die sozialen Effekte der Produkte, der Autos nämlich, alle Probleme mit Hilfe neu entwickelter und angewandter Technologien zu lösen. Darauf werden alle Anstrengungen gerichtet. Handelt es sich um Probleme der Fahr- und Verkehrssicherheit, geht es um den Energieverbrauch, drehe es sich um die luft- und umweltverschmutzenden Emissionen usw. usf.. Gesellschaftlich braucht nichts verändert zu werden. Allein vonnöten ist die Konzentration auf den nächsten Technologieschub, „Laissez innover“. Symptomatisch für diese technologische Heilslehre ist die Botschaft des aufwändigen Buches Alan Altshuler u.a. „The Future of the Automobile and the Report of MITs International Automobile Programme“ von 1984. Statt die Probleme zu profilieren, wird hier in prognostischer Absicht dauernd der Refrain gesungen: „Wissenschaft und Technik machen es möglich“. Die Auto-Industrie ist in Ordnung, ihre Zukunft ist himmelblau, ihre Organisation ist nicht zu kritisieren, es kommt allenfalls darauf an, störende Gefahren von außen abzuwehren.

„Wir sind alle Gefangene“

Wir alle sind schon mit qualitativ veränderten Verkehrssystemen aufgewachsen. Der erste große Schub moderner Verkehrssysteme geschah durch das Maschinensystem: Eisenbahn – Schiene (vgl. trotz mancher Verzeichnungen trefflich Wolfgang Schivelbusch: „Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert“, 1979). Hierher gehört die Erfindung neuer Energie, symbolisiert durch die Dampfmaschine, die eine qualitativ neue Form der Bewegung möglich machte. Der gezeigte Effekt: Externalisierung der Kommunikation, sprich Kommunikation wird technisch veräußerlicht und ersetzt. Daraus entstehen systematisch veränderte Wahrnehmungen, neue Arten der Mobilität. Seither bestehende Räume, entsprechende Wahrnehmungen und Gefühle verschwinden, werden plötzlich erreichbar und überbrückbar; Zeit verändert sich und wird gefressen; neue Räume werden zugleich gewonnen; neue soziale Kontakte dadurch erst möglich. Und gleichzeitig vergrößert sich das Zeitquantum im Maße der Beschleunigung. Eine Emanzipation des Verkehrs von „natürlichen“ Restriktionen findet statt. Damit einher geht, was Aufklärung und Moderne auch ansonsten auszeichnen, die Dialektik der Abstraktion. Nähe



und Ferne werden verkehrt, Nähe wird verloren und Ferne gewonnen, alte Bindungen werden aufgelöst, neue greifbar. In der Quintessenz verändert sich im wort-wörtlichen Sinne die Erfahrung.

Die Eisenbahn stellt gleichsam die erste Etappe dar. Eine, die wir heute schon fast „altväterlich“, angenehm, ökologisch, förderungswürdig und rundum vertraut finden. Der erste Einbruch, der qualitative Sprung im Vergleich zu allen früheren Verkehrsformen ist aber mit der Eisenbahn zu verzeichnen. Das Auto wirkt allerdings noch durchdringender, und weil es kapitalistisch-gesellschaftlich sehr viel mehr angemessen ist, auch zukunftsgefähriger: Eine allgemeine Motorisierung des Verkehrs findet statt. Emanzipation von „natürlichen“ Kräften, von Mensch und Tier, von wegsam-unwegsamen Umständen, setzt sich vollends durch. Insoweit verlängert der Autoverkehr nur das, was von der Eisenbahn und ihren Schienen schon vorgebahnt ist, übrigens auch der Eigenart unserer Wahrnehmungsweise. Zugleich aber ermöglicht das Auto eine extreme Individualisierung. Gewiß keine Entmaschinierung. Denn das Auto umgibt uns rundum und bei weitem mehr und näher, als dies die Eisenbahn je vermochte. Aber eine Art Entkollektivierung. Denn mit der Eisenbahn fahren verlangt ja, sich auf bestimmte Abfahrtszeiten einzustellen, bestimmte Reiserouten vorprogrammiert zu beachten, mit anderen Menschen im Abteil zu sitzen usw., usf.. Das Auto macht es zusätzlich möglich, sich erheblich mehr, als dies die Eisenbahn und ihr strenges Schienensystem erlaubte, der Landschaft anzupassen. Zugleich aber bewirkt es eine ungleich stärkere Zergliederung und Veränderung derselben. Das Auto erlaubt fast so etwas wie eine restlose Vermittelbarkeit von Tür zu Tür. Und jeder und jede ist zugleich ihr und sein kleiner Unternehmer. Gebunden bleibt man nur noch an das System der Auto-Gesellschaft. Das aber wird wie selbstverständlich vorausgesetzt; die „eigentliche“ Gesellschaft, deren Teil die einzelnen werden. Die Auto-Gesellschaft aber ist geradezu als ein Ensemble von Anschlußinstitutionen des Autos begriffbar (so wie die industrielle Struktur in hohem Maße auf das Auto hin ausgerichtet ist).

Beachtet man all die Veränderungen, die hier nur flächig und stichwortartig angeritzt worden sind, dann darf man die soziopsychologische Bedeutung des Autos nicht außer acht lassen. Der Besitz des Autos schafft Quasi-Unternehmer und insbesondere Eigentümer. Durch den Motor und seine Kraft werden die eigene Motorik und die eigene Kraft qualitativ

verstärkt. Durch die Karosserie des Autos wird man behauster und geschützter. Dieses Modell und sein in der Tat umbauter Raum erlauben eine geradezu perfekte Auto-Monade der kapitalistischen Verkehrsgesellschaft.

Auto - und die Dialektik der Menschenrechte

• Zunächst gilt es, das Auto als neueres Produkt der technischen Selbstfindung des Menschen anzunehmen. In naiver, aber durchaus nicht ohne weiteres widerlegbarer Weise hat Henry Ford, der Auto-König der USA, in seiner Autobiographie diesen Aspekt unterstrichen („Mein Leben und Werk“, deutsch 1923). Ford kehrt sich gegen die Vorstellung, daß die „wachsende Macht der Maschine und der Industrie“ eine kalte Welt heraufführe und „Natur“ verdränge. „Ich glaube vielmehr“, so beschreibt er seinen „Leitgedanken“, „daß, wenn wir die Maschine und ihren Gebrauch nicht besser verstehen, wenn wir die mechanische Seite des Lebens nicht besser begreifen lernen, wir auch gar nicht Zeit finden können, uns an den Bäumen und an den Vögeln, an den Blumen und an den Wiesen zu erfreuen.“ Es bestthe eben kein „Gegensatz“ zwischen „Leben und Erzeugung der Mittel zum Leben“. Indem man die Mittel zum Leben plan- und zweckmäßiger entwickle, mache man dieses freier und zielstrebiger zugleich. Wenn man solcherweise die Herstellung der Automobile verstehe, begreife man, so Henry Ford stolz, „daß die von uns angewandten Ideen überall durchführbar sind – daß sie nicht speziell mit Automobilen und Schleppern zu tun haben, sondern daß sie gleichsam zu einem allgemeinen Kodex gehören“. Und dieser Kodex müsse „als ein natürlicher“ akzeptiert werden.

So naiv-kapitalistisch viele Äußerungen Fords anmuten, so sehr wird seinen Argumenten – meist nur etwas verdeckter formuliert – auch heute gefolgt. Aber mehr noch. Enthalten sie nicht eine zentrale Annahme, der Aufklärung und Moderne insgesamt folgen, also unser wie immer auch kritisches Verständnis von Emanzipation, da dieses in der sozialen Entwicklung von Menschen insgesamt angelegt ist. André Leroi-Gourhan hat diesen Sachverhalt folgendermaßen beschrieben: „Der homo sapiens ist die letzte bekannte Etappe in der Evolution der Hominiden, und zugleich die erste; in der die Zwänge der zoologischen Evolution überwunden und weit zu-

rückgelassen werden.“ Dies gelingt aber nur, indem durch Werkzeuge und Sprache neue Entwicklungsbedingungen geschaffen werden, die menschliche Gesellung eigenartig möglich machen und kennzeichnen (s. Leroi-Gourhan „Hand und Wort. Die Evolution von Technik, Sprache und Kunst“, 1980). Trifft diese nicht originelle Feststellung zu, dann kann man auch das Instrument Auto im Kontext natürlich-sozialer Emanzipation des Menschen nicht ohne weiteres still oder nur negativ stellen. Es gilt zunächst, diesen freilich sehr fortgeschrittenen Zusammenhang zu begreifen.

• Durch den modernen Verkehr: Eisenbahn zunächst, Auto und Flugzeug danach (auch durch den gleichsam physiologen Verkehr von Bildern und Zeichen, Telematik) sind jeweils eigene und jeweils mit den anderen Verkehrssystemen gekoppelt überlappende Qualitäten in der Humanisierung von Raum und Zeit in geradezu unvorstellbarem Maße möglich geworden. „Die menschliche Tatsache par excellence ist vielleicht“, so notiert Leroi-Gourhan, „weniger die Schöpfung des Werkzeugs, als die Domestikation von Zeit und Raum, d.h. die Schöpfung einer menschlichen Zeit und eines menschlichen Raumes“. Und wo wäre dieselbe weiter gelungen, als eben durch den Auto- und Flugverkehr, ja durch die Übermittlung von Bildern und Informationen in Bruchteilen von Sekunden die Erde umspannende, ja extraterrestrische Räume. Emanzipation, Aufklärung – hier werden sie Ereignis. Raumgewinn – keine Ferne macht doch schwierig. Fernstenliebe, sie wird nun in gewiß nicht von Nietzsches vorgestellter Form möglich. Zeitgewinn, Zeitgestaltung, neue Arten der Ökonomie der Zeit können nun probiert werden. Zeit erhält eine Extensität und Intensität, die zuvor so nicht vorstellbar, in jedem Fall nie nutzbar gewesen ist. Es ist nun alles in wenigen Sekunden, Minuten, nicht zu sprechen von Stunden und Tagen, gar Jahren, möglich. Welche Fülle der Ereignisse und Aktivitäten sind in der abstrakt gleichen Zeit wie früher heute organisierbar und arrangierbar.

Insgesamt gesehen kommt es zu einer Vergrößerung der Gesellschaft, der sozialen Möglichkeiten schlechthin. Am besten läßt sich dieselbe an der gewachsenen Mobilität erkennen. Noch im 17. und 18. Jahrhundert, europäisch gesprochen, bedeutete das andere Dorf die Fremde (und im übrigen auch Not und Angst). Gewiß, jeder und jede war im eigenen Dorf, in der eigenen Gruppe, in der eigenen sozialen Schicht eingebunden. Aber jede und jeder war auch gleichzeitig abge bunden. Wegzugehen, sich dem Zugriff zu entziehen, den eigenen Status zu verändern usw., das gab es in aller Regel nicht. Die Mobilität unterschiedlicher Art mit heute kaum noch ausmachbaren Folgen bis in den psychischen Haushalt hinein und die Eigenart der Bedürfnisse wird durch die Flexibilität ergänzt. Niemand muß sich im Prinzip lange an einem Ort auf eine Sache festlegen. In jedem Fall lassen sich Eigenarten ersetzen, ergänzen, anderswo gewinnen usw.. Der gewachsenen Mobilität und Flexibilität, und zwar gewachsen in qualitativer Weise, korrespondiert eine insgesamt nicht zu übersehende, gleichfalls qualitative Individualisierung. Dieselbe ist gewiß, so wie Mobilität und Flexibilität, nicht allein von veränderten Verkehrsverhältnissen hergestellt worden. Hand in Hand mit den veränderten Verkehrsverhältnissen und Verkehrsformen ist die staatliche Entwicklung, ist die Entwicklung kapitalistisch-individueller Produktion zu sehen. Norbert Elias würde von „Verflechtungszusammenhängen“ sprechen. Daß aber der moderne Verkehr solche Individualisierung erst möglich machte in der Lösung von bestimmten Orten und der eigenen Nutzung von Zeiten, daran besteht kein Zweifel. Niemand ist mehr in gleicher Weise auf seinen bestimmten sozialen Raum kleinkamrig bezogen oder gar in diesen sozialen Raum verdammt. Befreiung aus solchen nicht allein tragenden, sondern oft durchaus terrorisierenden sozialen Räumen, das mag es

sein, was Emma Rothschild den Ausdruck von „auto-free-dom“ gebrauchen ließ; Auto-Freiheit, eine ganz neue Form dessen, was Freiheit bedeuten mag. Die Technik, so scheint es, macht es möglich.

- Der Entlastungsvorgang und seine Dialektik. Ohne Frage, Menschen als gesellige Wesen bedürfen, organisch schlecht ausgestattet, wie sie sind, der Institutionen und Instrumente, die sie finden und erfinden, um sich helfen zu lassen, um sich – mit Arnold Gehlen zu sprechen – zu entlasten. Historisch-anthropologisch gesprochen ist der Mensch von Anfang an nach all dem, was wir wissen, demgemäß ein Institutionen und Techniken schaffendes Wesen.

Und von Anfang an gilt, die Techniken, die die Menschen erfunden, später erfunden und geplant haben, die Institutionen, die sie errichtet haben, bleiben ihnen nicht äußerlich, sondern definieren zugleich die jeweilige Qualität dessen, was Gesellschaft ist. Aber entscheidend bleibt dennoch, wo die größere Definitionsmacht vorhanden ist, und wer, wenn sie noch in der sozialen Organisation der Menschen liegt, mit denselben darüber verfügt. Die Moderne, wenn ich diesen Modebegriff meinerseits als Kürzel aufgreifen darf, ist von einem eigenartigen Umschlag gekennzeichnet. Die Definitionsmacht rutscht in die Institutionen und die Techniken, in den „großen“ Staat, den von Hobbes bezeichneten sterblichen Gott, in die große Maschinerie. Staat und Maschinerie, beide durchaus analog zu sehen, fürs Überleben und das bessere Leben geschaffen, bestimmen ihrerseits, was als Leben wie möglich sein soll, ja wie es zu ihren institutionellen instrumentellen Gunsten umgesetzt und geopfert werden muß.

Wo aber ist der Umschlagpunkt gegeben, die institutionelle und instrumentell-technische Definitionswirkung, ja Definitionsmacht, Definitionsübermacht in Inhumanität? Oder anders formuliert, wie wäre ein angemessener Begriff des Menschen zu fassen, einer der dessen Angewiesenheit auf Institutionen und Instrumente realisiert, zugleich aber das soziale und technische Emanzipationsversprechen beibehielte und Emanzipation nicht als sinnlos abtäte oder gar zur Systemeigenschaft erhöbe?

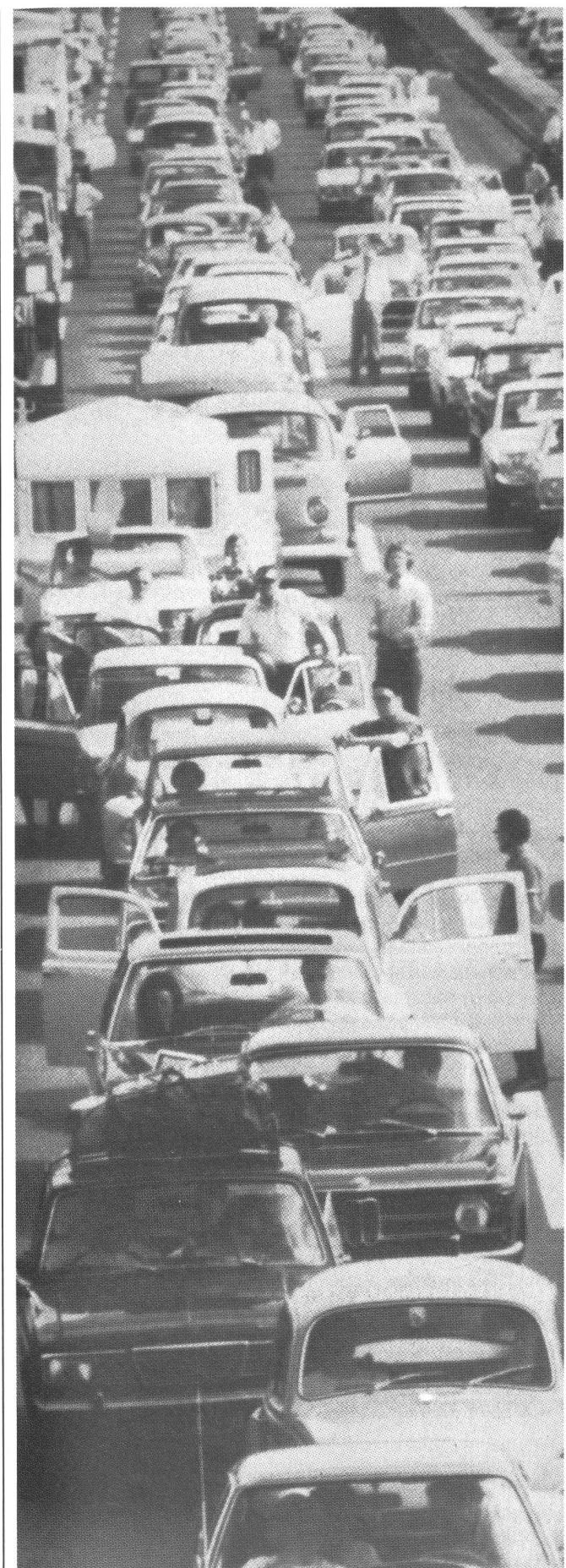
Auf die Entlastungsgefahr durch Institutionen hat am Beispiel der Bürokratie früh Max Weber aufmerksam gemacht. Das, was er als Tendenz der Bürokratisierung diagnostizierte, bestand und besteht gerade darin, daß eine bestimmte Institution, eine Verwaltungseinheit als Bürokratie gleichsam wild wird, alle sozialen Eigenschaften absorbiert und ihrerseits definiert, weswegen am Ende, von Weber gefürchtet, das große Gehäuse der Hörigkeit droht; daß die Menschen, wie er sich ausdrückte, zu „modernen Fellachen“ herunterdrückt und an den Rand geschoben werden. Günter Anders hat dem Umschlag der Entlastung in der Beherrschung in anderer Weise Ausdruck gegeben. „Natürlich besteht auch drüber“, so referiert er in seinen Tagebüchern US-amerikanische Erfahrungen, „gerade drüber der größte Teil der Zivilisation darin, das Leben bequem zu machen. Aber wem wird es dort bequem gemacht. Man braucht nun nicht zu gehen, man darf fahren; man braucht nun nicht zu rechnen, man darf den Hebel des Kalkulators anwerfen. Aber ob nicht diese Bequemlichkeit letztlich mehr dem glatten Ablauf des Geschäfts gilt, als dem Menschen? Temperiert werden jedenfalls die menschlichen Funktionen durch diese Bequemlichkeit nicht, sondern überflüssig gemacht. Und niemand spürt mehr, daß die Sinne dabei zum Teufel gehen, bei 50 Lichtreklamen in einem einzigen Blickfeld; bei 50 in einem einzigen Saal donnernden Schreibmaschinen; bei 50 Gerüchen in einer einzigen Cafeteria – nein, ‚bequemer‘ haben es da Auge, Ohr und Nase gewiß nicht. Vielmehr verwahrlosen sie dabei...“. Und wenig später stellt Anders dann fest: „Erstaunlich ist umgekehrt, daß die beiden Leistungen ‚Herstellen‘ und gleicherweise ‚Wahrnehmen‘ auseinander klaffen können; daß wir Dinge

produzieren können, die unsere Sinne und unsere Auffassungen übersteigen; oder, umgekehrt, Dinge auffassen können, die wir nicht herstellen könnten.“ Das aber bezeichnet das Problem. Der Überhang des Hergestellten, ja mehr noch, daß das, was gesellige Beziehung bedeutet, dadurch absorbiert, aufgehoben und unmöglich gemacht wird.

Was zu fragen bleibt

- Erneut hat Leroy-Gourhan das Wort: „So müssen wir also“ (angesichts der technischen Veränderungen i.S. der Maschiniierung und Automatisierung, W.-D.N.) „über den Menschen nachdenken, der sich als zoologisches Wesen nicht innerhalb eines Jahrhunderts verändern kann und uns fragen, welche Auswege sich ihm bieten, wenn er nach einem anderen Lebensgefühl strebt, als der Befriedigung, eine depersonalisierte Zelle in einem Organismus zu sein, der vielleicht sogar – planetarische Ausmaße gewonnen hat.“ Worin also besteht unsere soziale Vorstellung vom Menschen, die keine antitechnische sein kann und doch antitechnologisch sein muß? Darüber und über die institutionellen Bedingungen dessen, was wir für menschlich erachten, müssen wir uns genauer verständigen, als dies seither der Fall gewesen ist, auch wenn bestenfalls von einem vagen Fixsternenhimmel naturrechtlich gegebener Menschenrechte ausgegangen ist. Dies ist keine leichte Aufgabe. Denn Abstraktion von spezifischen sozialen Umständen, kleinen Räumen, Mobilität und Flexibilität, stellten und stellen beträchtliche Gewinne dar für das Maß sich verallgemeinernder Humanität. Ein „Zurück zur Natur“, was immer „Natur“ hierbei bedeutete, ist deswegen ebensowenig möglich wie die Vorstellung, man könne Gesellschaft allein in sich selbst versorgenden Kleinkreisen organisieren. Und doch sind Politik und soziale Bestimmung insgesamt so sehr in abstrakte bürokratisch-technische Mechanismen gerutscht, werden Mobilität und Flexibilität, angefangen von der Arbeit bis in ihre Bedürfnisse hinein den Menschen eben abstrakt aufgeherrscht, daß eine Reorientierung auf kleinere Räume und sozialem Verkehr angemessenere Zeiten unabdingbar erscheint. Die Menschenrechte, in denen wir die Quintessenz menschlicher Bestrebungen formulieren, werden nicht dadurch erhalten, daß sie immer wieder erneut und abstrakt formuliert, oder daß irgendwelche Ethik-Kommissionen und dergleichen mehr installiert werden. Menschenrechte werden zu humaner Realität nur dann, wenn es gelingt, eine soziale Ökologie zu schaffen, einen sozialen Kontext, eine Sozialisierung von Raum und Zeit, die ihnen angemessen sind. Das aber ist nicht erst in der Auto-Gesellschaft und ihrer neuesten Etappe bis jetzt gründlich versamt worden.

- Wie ist es möglich, die Technikentwicklung, die selber so abläuft, als unterliege sie einem gesellschaftlich nicht steuerbaren Automatismus, ihrerseits zu resozialisieren. Gegenwärtige Politik, soweit davon überhaupt die Rede sein kann, zeichnet sich aus durch das, was man einen *horror vacui* und einen *hiatus irrationalis* bezeichnen könnte, einen Schrecken der Leere und eine Irrationalität garantierende Kluft zwischen den technisch-bürokratischen Einrichtungen und ihren abstrakt-undurchsichtigen Entscheidungsvollzugen auf der einen Seite und den atomisierten Subjekten und ihren muskelschwachen sozialen Einrichtungen auf der anderen Seite. Aus dieser Situation erwchsst eine Politik, die der Dramaturgie des Vorurteils folgt und dem mörderischen Spiel der großen und kleinen Mchte zuarbeitet. Daraus folgt die Ohnmchtigkeit und Hilflosigkeit des kaum noch sozial fähigen einzelnen Bürgers, dessen Mündigkeit darin besteht, sich in isolierten Wahlkten mit einer abstrakten Partei, einem abstrakten Programm oder einer scheinbar konkreten Person zu identifizieren. Wenn



überhaupt eine Rangfolge nötiger Schritte aufgestellt werden kann, dann gebürtige der Politisierung, der Schaffung neuer politischer Einrichtungen der erste Platz. Denn wie soll es anders möglich sein, daß Gesellschaften darüber bestimmen, was sie in Gegenwart und Zukunft tun wollen, wenn sie nicht die entsprechenden Informationsteilnahme und Entscheidungsverfahren dafür besitzen.

• Die Frage, wie der Nahezu-Automatismus der Technik-Entwicklung, höchst interessanter und einseitiger Art freilich, gesellschaftlich zurückgebunden werden könne, ist eng mit der verbunden, der alten und doch gleicherweise gegenwärtigen, wie es möglich sein könne, die kapitalistisch-industrielle Dynamik jenseits alles postindustriellen Geredes zu resozialisieren. Nur wenn es gelänge, politische Verfahren zu finden, die den Wirtschaftsprozeß organisieren und bestimmen, könnte gehofft werden, die Rüstungs- und Kriegsdynamik, zu der der moderne Verkehr erklecklich beigetragen hat, über Abrüstungsgerede hinaus zu enteignen.

Gegen diese irrationale Rationalisierungsdynamik gibt es bis heute keinen Ansatz einer „Alternative“. Das Tech-Fix ist Trum pf. Immer erneut wird die alte Sage erzählt, daß technisch geschlagene Wunden nur durch neue technische Entwicklungen geheilt werden könnten. Deswegen die überragende „Laissez innover“, deswegen die Umwandlung der Länder in Technologieparks.

Im Hinblick auf das große Thema „Auto und Menschenrechte“, das in diesem Kontext zu verstehen ist, wäre es aus diesen Gründen unangemessen und nur augenwischerisch, wollte man auf einige kleine Änderungen als Ausweg setzen. Nichts gegen solche kleinen Änderungen. Das Katalysator-Auto ist selbstverständlich ebenso zu befördern wie das Tempo 100, den deutschen Rasern unvorstellbar, nach wie vor zu verlangen ist. Daß dieses Tempo 100 im übrigen in der Bundesrepublik nicht einführbar zu sein scheint (nach den geflügelten Worten des Niedersächsischen Ministerpräsidenten Albrecht „politisch nicht durchsetzbar“, erzählt viel über die technisch entwickelte und verblendete, technisch „zivilisierte“ Grausamkeit unserer Gesellschaft. Jedoch unabdingbar ist es, will man den zentralen Problemen dessen, was die auto-gerichtete Gesellschaft human darstellt, auf den Leib rücken, an die Prozesse, an die Interessen heranzukommen, dafür sorgen, daß die technischen Entwicklungen – heute bis hin zu der Gen-Technologie – jenseits alles vordergründigen und moralisierenden Geredes sich nicht durchsetzen wie ein sekundäres Schicksal. Resozialisierung und Repolitisierung im oben angedeuteten Sinn, entsprechende institutionalisierte Verfahren lauten also die zentralen Aufgaben schlechthin. Sonst würde es nicht möglich sein, eine Entwicklung aufzuhalten, in deren Mitten wir uns befinden, in der die Menschen ihrer eigenen Menschlichkeit, sofern dieselbe nicht in ihrer bloßen Anpassungsfähigkeit gegeben ist, „entlastet“ werden. Stör- und Risikofaktor Mensch, laßt uns deshalb gesellschaftliche Zusammenhänge durch technische ersetzen.

So ende ich mit einer ziemlich pessimistischen Note, denn die negativen Effekte der Auto-Gesellschaft, die in der Zwischenzeit überwiegen, sind nicht dadurch zu bekämpfen, daß man die Ansprüche reduziert. Im Gegenteil. Die politischen Ansprüche an uns alle im weitesten Sinn, das, was wir uns zu trauen, was wir von uns selbst wollen, welche Belastungen wir zu ertragen bereit sind, müssen notwendig wachsen. Wo aber wären die immer erneute und peinigende Frage in einer auto-automatisierten Gesellschaft, die individuellen Motive zu neuer Sozialität, selbst wenn uns dieselbe, erreichten wir sie, würden wir nur auf sie „zuarbeiten, freier machen“!

Der Vortrag erscheint zusammen mit den anderen Beiträgen und Materialien der Tagung im Sommer 1986 unter dem Arbeitstitel „Das Automobil - Kehrseite des Fortschritts“ im Dreisam-Verlag, Freiburg.