

Zeitschrift: Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur
Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte
Band: 82 (2002)
Heft: 6

Artikel: Der Mensch im Verkehr : ein dingpsychologisches Pamphlet
Autor: Lütkehaus, Ludger
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-166695>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.04.2025

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

gehen von der «unendlichen Perfektibilität» des Menschen und aller seiner Belange aus, d. h. von der Möglichkeit einer ständigen Höher- und Weiterentwicklung; sie meinen aber eben nicht, dass Fortschritt in einer blossen Überwindung früherer Zustände besteht. Angestrebt wird vielmehr eine universelle Lebensform, in der alle divergenten und divergierenden Aspekte des menschlichen Daseins zu einer neuen Einheit geführt werden sollen. «Neu» hat hier nicht allein einen zeitlichen Sinn, sondern auch einen qualitativen: Es geht nicht lediglich um Restitution des Alten, sondern um eine Neuschöpfung, welche die alte Übereinstimmung von Mensch und Welt, die Harmonie des Lebens und der Gemütskräfte einerseits, und andererseits die Befriedigungslosigkeit und den Fort-

Wie der
Historiker ein
«rückwärts
gekehrter
Prophet»
(F. Schlegel),
so ist der
Romantiker ein
rückwärts
gewandter
Revolutionär.

schrittsdrang der Gegenwart zu einer höheren Totalität verschmilzt.

Wer also die teilweise negativen Äusserungen der Romantiker gegen technischen Fortschritt richtig deuten will, muss sie im äusserst komplexen Gesamtgefüge ihrer philosophischen Theorie sehen. Es geht ihnen nicht um eine bloss rückwärts gewandte, dem Vergangenen nachtrauernde Ablehnung jeder Neuerung, wie dies das gängige Klischee vermitteln will, sondern um eine Ausbildung des Menschen als Menschen. Insofern dieser ein Wesen ist, das sowohl über Vernunft als auch über Phantasie verfügt, kann man ihn als ein «technisches» Wesen im vollen Wortsinn begreifen: als ein kunstfertiges und künstlerisches Wesen; und so verstanden, haben auch die Romantiker gegen Technik nichts einzuwenden. ♦

Ludger Lütkehaus,
geboren 1943, Professor für Literaturwissenschaft an der Universität Freiburg i. Br. 1979 Sonderpreis der Schopenhauer-Gesellschaft. 1996 Preis für Buch und Kultur. 1997 Max Kade Distinguished Visiting Professor an der University of Wisconsin-Madison. Zahlreiche Veröffentlichungen, zuletzt: «Nichts. Abschied vom Sein. Ende der Angst», Haffmanns Verlag, Zürich 1999.

DER MENSCH IM VERKEHR

Ein dingpsychologisches Pamphlet

Ein Pamphlet ist in Aussicht gestellt. Es geht um die Mobilisierung durch eine Textsorte, die möglichst gepfeffert zu sein hat. Ihr Maximen kann man etwa so umschreiben: «Eine volle Übertreibung ist erst die halbe Wahrheit. Bloss keine subtilen Differenzierungen, keine unnötigen Relativierungen, kein abwägendes Verhalten – und schon gar keine enervierenden Statistiken und wohltätigen Appelle mehr. Statt dessen ohne Tempolimit los aufs Ziel, der reiche Schatz unserer Erfahrungen, eingesammelt und gesehen mit dem bösen Blick!» Und, natürlich die wichtigste Regel: Wer mit im Auto sitzt, und auch der Pamphletist tut das, der soll zwar nicht mit Steinen werfen. Aber bei heruntergedrehten Seitenscheiben lässt sich doch so manches loswerden.

Der «automobile Mensch» – diese missglückte griechisch-lateinische Wortmischung – deutet wortwörtlich auf einen sich selbst bewegenden Menschen. Aber ich halte das meistgebrauchte Argument aus der Theodizee des Autos, der «Auto-dizee» – bekanntlich der Rechtfertigung des allmächtigen, allweisen, allgütigen Autos angesichts der Übel der autogerechten Welt –, nämlich die Berufung auf die allerheiligste Mobilität oder gar Flexi-

bilität, für ein wahrhaft staunenerregendes Gerücht. Denn nicht nur schlägt diese Mobilität alltäglich in den vollendeten Immobilismus um, den Stau als die Entropie, den Wärmetod des Verkehrs. Und nicht nur ist die Mobilität des Automobilisten die eines sitzend sedierten Teilinvaliden, der von dem «ersten Bewegten» des Aristoteles allein übernommen hat, dass er ein unbewegter Bewegter ist. Das starrsinnige Festhalten am Automobilismus ist

vielmehr geistiger Immobilismus in der Potenz. Der Autofahrer ist das Paradox einer fahrenden Immobilie.

Der «automobile Mensch» ist der «Mensch im Verkehr» – das spielt auf das sechste Hauptstück aus *Friedrich Nietzsches* «Menschliches, Allzumenschliches» an, wohlunterschieden vom neunten Hauptstück: «Der Mensch mit sich allein». Aber daran lässt sich auch schon das ganze Ausmass dessen ausmachen, was sich seit Nietzsches Tagen gewandelt hat: «Der Mensch im Verkehr» – das ist für ihn der Mensch im gesellschaftlichen Verkehr mit seinesgleichen, während der Mensch im Autoverkehr sozusagen gegen seinesgleichen verkehrt. Das zeitgemäss aktualisierte Nietzsche-Motto lautet: «Automobilistisches, Allzuautomobilistisches».

Schliesslich das Wort «Dingpsychologie». Es findet sich in der Philosophie von *Günther Anders*, dem Autor der «Antiquiertheit des Menschen». Ich deute seine Thesen kurz an¹: «*Menschliche Beziehungen*» sind heute nicht mehr primär Beziehungen von Menschen zu Menschen; eher gilt «*die Inversion, ... dass die Alltagswelt, mit der Menschen zu tun haben, in erster Linie eine Ding- und Apparatewelt ist, in der es auch Mitmenschen gibt; nicht eine Menschenwelt, in der es auch Dinge gibt und Apparate. – Erforderlich wäre demzufolge eine psychologische Sonderdisziplin, deren erste Aufgabe darin zu bestehen hätte, unsere Beziehungen zu unserer Ding-, namentlich zu unserer Apparatewelt zu erforschen.*»

Um aber überhaupt ein Pamphlet schreiben zu können, muss man sich noch einmal an die menschliche Subjektpsychopathologie halten – das Auto versteht leider Gottes keinen Spass und keine Satire. Man muss es auch gar nicht eigens verteuflern – das besorgt es schon weidlich selber, und zwar so gründlich, dass dem Pamphletisten wirklich nur noch diejenigen übrigbleiben, die sich mit seiner Hilfe zu bewegen glauben – nach einem satirischen *Bonmot* ist der Autoverkehr die grösste offene Psychiatrie, die es gibt, freilich mit nur gelegentlichen therapeutisch-pädagogischen Massnahmen. Ich selber weiss aus leidvoller Selbstbegegnung, wenn ich etwa die Rolle des Fussgängers, Läufers oder Radfahrers mit der des Automobilisten vertausche, wie schnell und fast

Nach einem
satirischen
Bonmot ist der
Autoverkehr die
grösste offene
Psychiatrie,
die es gibt,
freilich mit nur
gelegentlichen
therapeutisch-
pädagogischen
Massnahmen.

schon automatisch der geräderte Mensch sich im Wechsel der Organe und Vehikel emotional, moralisch und intellektuell unter seine sonstigen Standards begibt: Wenn wir Auto fahren, werden wir durchweg dümmer und schlechter. *Siro Spörli* hat nur wenig angenehmer formuliert: «*Die augenfälligsten Abartigkeiten des Menschen im Strassenverkehr sind die folgenden: – Das Individuum benimmt sich im Strassenverkehr aggressiver als sonst. (...) Friedliche Bürger wie Sie und ich werden leichter und ausgeprägter wütend als in jedem anderen Lebensbereich (...)*». Ich füge hinzu: Wir sind auch schneller und tiefer gekränkt und mehr gereizt als sonst. Wir sind buchstäblich «*in Fahrt*». «*Das Individuum handelt im Strassenverkehr weniger zweckmässig als sonst. – Das Individuum lernt im Strassenverkehr weniger aus seinen Erfahrungen als sonst.*» Ein Befund, der nach Diagnose geradezu schreit!

Dass Strecken, die mit dem Auto gefahren werden können, keinesfalls anders zurückzulegen sind, ist der kollektive Wahn aller Automobilneurotiker dieser Erde. Wenn sie auch innerstädtische Distanzen unter, sagen wir, fünf oder zehn Kilometern mit dem Auto absolvieren, ohne durch Krankheit oder Alter, Regen oder aussergewöhnliche Belastungen dazu gezwungen zu sein, so gilt ihnen das interessanterweise für normal. «*Ich fahre, also bin ich*», lautet das Glaubensbekenntnis des automobilen Fundamentalismus.

Geprägt von dem Gefühl, dass die Welt bedrohlich und die Gesellschaft immer ein zutiefst befremdliches Unternehmen ist, sucht der Mensch im Verkehr gerne Schutz in seinem blechnen Gehäuse: «*My car is my castle, my car is my home*!» Oder, mit dem bekannten Satz eines noch bekannteren Freiburger Philosophen gesagt, der im vorigen Jahr trotz seiner Verirrungen in Deutschlands grosser Zeit *postum* den Preis des Allgemeinen Literarischen Automobilclubs erhalten hat: «*Das Auto ist das Haus des Seins*». Hier kann der Mensch im Verkehr für sich sein und gleichzeitig – wohlgemerkt nicht gemeinsam! – wie alle anderen. Gesellschaft als Ansammlung hermetisch abgeschlossener Auto-Atome, als scheinsoziale Privatheit von lauter «*Masseneremiten*» (nach *Günther Anders*): das ist die Form von Vergesellschaftung, die er allenfalls noch erträgt.

1 Ausführlichere Hinweise in: Verf.: *Philosophieren nach Hiroshima. Über Günther Anders*, Frankfurt/M. 1992; ders.: «*Desiderat: Dingpsychologie.*» Für einen Paradigmenwechsel in der Psychologie. In: Verf.: *Psychoanalyse ohne Zukunft*, Frankfurt/M. 1996.

Ein Lübeckischer Literaturnobelpreisträger hat gar von «*machtgeschützter Innerlichkeit*» gesprochen – gemeint hat er klarerweise die «*blechgeschützte Innerlichkeit*» – ohne dass man freilich wüsste, was denn in diesem Inneren noch innerlich und schützenswert wäre. Hier gelingt dem Menschen im Verkehr endlich die immer schon angestrebte Isolation von Um- und Mitwelt *innerhalb* von Um- und Mitwelt, ohne direkt asozial werden zu müssen.

Das Auto ist das Mittel seiner humanen und sensorischen Deprivation. Und weil der eiserne und der gläserne Vorhang für die *splendid isolation* nicht immer reicht, lässt er mit dumpfem Gedröhne auch gleich noch den akustischen niedergehen. Mit der Klimaanlage schliesslich friert er den Rest seiner Umweltkontakte ein. Die witzigen Leute, die behaupten, dass das Auto die Welt erschliesse und die Menschen verbinde – er weiss es besser: Mit dem Auto als Universalfilter strebt er konsequent die Reduktion der Welt auf störungsfreie Reste an. Das ist seine Art der Herrschaft über Raum und Zeit. Niemals ist er hier und jetzt, dafür aber endlich so kommunikationslos, wie er es immer schon sein wollte. Nun kann er mit seinen automobilistischen Ausdrucksmitteln endlich jenen restringierten Code sprechen, der – bis auf Hupe, Lichthupe und manchen schönen Fingerzeig – alle Welt so schön sprachlos macht: Automobilistische Aphasie, Autofahren als gesellschaftlich anerkannte Kommunikationsstörung.

Und wenn er doch noch irgendwie spricht, überlässt er diese anspruchsvolle Aufgabe seinen Aufklebern, die seinen Nachfahrern klarmachen, wie unglaublich witzig, engagiert und vor allem welch ein guter Lehrer er ist: eine permanente Einladung, ihm nahe zu kommen.

Trotzdem bringt er das Kunststück fertig, bis auf den Nummernrest anonymisiert, bis zur juristischen Folgenlosigkeit maskiert zu sein, gleichzeitig aber glauben zu können, dass er seine ganze Grandiosität mittels eines typisierten, standardisierten Objektes zeigt. Hier gilt am allermeisten die frohe Botschaft des Kommerzes: *Alles ist extra*, jeder ein ganz Besonderer, weswegen alle Dealer dieser Erde auch nur wollen können, dass noch mehr extra und

.....

So wird dem
Menschen im
Verkehr, schon
während er sein
Auto an seinen
freien Tagen
wäscht, wienert
und wachst, die
Gnade der Selbst-
begegnung zuteil:
Er selber ist es,
der sich aus dem
Spiegel seines
gespritzten
Blechs
entgegenblickt.

.....

möglichst viele in derselben Weise ganz Besondere sind: Distinktionsgewinn als kollektiver Prozess. Welches Auto der Mensch im Verkehr fährt, in dieser Frage zeigt sich nun einmal seine ganze bis zum Äussersten getriebene Individualität. So wird dem Menschen im Verkehr schon während er sein Auto an seinen freien Tagen wäscht, wienert und wachst, die Gnade der Selbstbegegnung zuteil: Er selber ist es, der sich aus dem Spiegel seines gespritzten Blechs entgegenblickt.

Dann aber ist für ihn als erklärten Macho der Moment gekommen zu zeigen, was er hat. Er tut das weniger mit der Länge seines Lieblingsobjektes, wie es der Reklameslogan eines amerikanischen Herstellers vermuten liess: «*Coleman hat den Längsten!*», sondern mit dessen Schnelligkeit, was auf seine Liebesfähigkeiten nur ein fatales Licht werfen kann: Er hat einfach keinen langen Atem. Aber sein etwas schlicht geratener Narzissmus kann beim «*Balzen mit dem Gaspedal*» doch immerhin vorführen, welche Pferdestärken in ihm stecken. Ja, sein Lebensgefühl ist so steil, dass ihn nur noch sein Heckspoiler als Schwanzstück am Boden halten kann. «*Kraft durch Freude*» – das war einmal; so viel hat er aus der Geschichte des völkischen Wagens gelernt. Aber jetzt ist «*Freude durch Kraft*» und «*Genuss ohne Reue*» die neue Losung. So gibt er sich freudig erregt dem Verkehr hin – und bringt es mit dem Knüppel in der Hand doch nur zu einer Selbstbefriedigung: Im Selbst finden das Auto und die Onanie zusammen. Nichts gegen die Onanie! Warum sie aber ausgerechnet als Auto-Erotik treiben!

Generell haben wir hier jenes eigentümliche Zusammenspiel einer Ich-Prothese mit einem Prothesen-Ich vor Augen, das insgesamt – man denke nur an die Video- und Computerspiele, die der Mensch mit sich allein in seinem sogenannten Zuhause spielt – so charakteristisch für die Mensch-Maschinen-Symbiosen ist. Technische Fortschritte gehen allemal mit menschlichen Regressionen einher, ja es scheint geradezu die vornehmste Aufgabe des technischen Fortschritts zu sein, infantile Regressionen zu ermöglichen. Gerne glaubt der Mensch im Verkehr, dass die Kinder, wenn sie mit Autos spielen, die Erwachsenen nachahmen. Weit gefehlt: Die «*Erwachsenen*»

setzen in und mit dem Auto ihre Kinderspiele fort.

Und wie werden die primären Objektbeziehungen im Auto und mit ihm wiederbelebt! Es gehört zu Klasse der sogenannten «Übergangsobjekte», der *«transitional objects»*, nach Winnicotts Begriff – im Wort steckt schon die Bewegung, nur sollte man hier statt von Übergangsobjekt von Überfahr(t)objekt sprechen.

Bei diesen Objekten ist nicht genau zu unterscheiden, wo das Ich und die bergende Mama, beide noch nicht klar unterschieden, aufhören und die Welt als bedrohlich-reizvolle Fremde anfängt. In diesem Doppelaspekt ist dementsprechend alles, was mit dem Kind im Menschen und im Auto zusammenhängt, zu sehen. Die Psychologen behaupten z.B. zwar, dass das infantile «symbiotische» Daheimbleiben geborener Schosshocker dem *«genitalen Fortschritt»* hinderlich sei; aber für den Menschen im Verkehr ist ganz klar, dass er in seinem technisch avancierten Kinderwagen, geborgen wie einst in seiner Mutter als seinem ersten Verkehrsmittel, in einem neuen Uterus, einem schützenden Kokon von Metall und Glas, einer gut gefederten und gepolsterten, angenehm schaukelnden, autohypnotisch einlullenden Säuglingswiege verbleiben und dem staunenden Publikum doch seine enorme Potenz demonstrieren kann, gebunden und entfesselt zugleich. Da ist er zu Hause – und ihm gehört doch die Welt. Da ist er abhängig wie eh und je – und kann doch glauben, eine unabhängige Person zu sein: Selbstständigkeit missversteht er nun einmal als Auto-Nomie.

Zur Illustration lenke man noch einmal den Blick auf das Psycho-Design seines Vehikels zurück. Scheinbar ist es ein Schizo-Design, in Wahrheit die Erfüllung aller Wünsche: aussen das dezente oder grobe, narzisstische oder aggressive Imponiergehabe, nahtlos perfekte glatte Windschnittigkeit oder Rambo-Rustizität mit Rammstangen und Breitwandreifen, der Tiger vor dem Sprung oder das gepanzerte Nashorn im Porzellanladen, diesseits aber das wohnlich-weiche Interieur, heimelig gemacht mit Stofftieren und Wackelhunden, Bömmelchen und Plüschteppichen, Nummernkissen und Häkelrollen, geschmückt mit den Vasen für Mamas Kunstblumen, geschützt bei religiösen Transzendenta-

Übrigens ist
es noch nicht
hinlänglich
gewürdigt
worden, dass
sich die Urszene
der Ödipus-
Tragödie einer
katastrophalen
Verkehrs-
begegnung
verdankt.

Technische
Fortschritte
gehen allemal
mit menschlichen
Regressionen
einher, ja es
scheint geradezu
die vornehmste
Aufgabe des
technischen
Fortschritts zu
sein, infantile
Regressionen zu
ermöglichen.

listen vom väterlichen Christophorus. Aussen also das Feind-, innen das Kindchenschema, aussen «Vater Macht», innen «Mutter Schutz». Übrigens ist es noch nicht hinlänglich gewürdigt worden, dass sich die Urszene der Ödipus-Tragödie einer katastrophalen Verkehrsbegegnung verdankt.

Man mag einwenden, dass das Bilder der Fünfzigerjahre seien. In der Tat hat die Entwicklung zu einem kühleren, technisierteren Auto-Interieur geführt. Dafür aber ist dieses klimatisierte, mit getöntem Glas abgeschirmte Innere mit Musik-, demnächst Video- und TV-Anlage und den Lichtspielen des Bordcomputers, die immer etwas vorspielen, zumal die Bewegung, wenn nichts mehr geht, noch innerlicher geworden. An der psychologischen Bedeutung des Schizo-Designs hat sich nichts geändert. Und wenn auch die Lenkungenfunktionen einen Erwachsenen zu fordern scheinen, sogar nichts Geringeres als einen Auto-Piloten, bleibt der Mensch im Verkehr doch in allen diesen Formen der kleine grossmannssüchtige Junge. Die Frau am Steuer dürfen wir in diesem Zusammenhang so höflich wie sträflich vernachlässigen, weil sie nicht ganz so verhaltensauffällig ist, obwohl auch bei ihr die Auto-Emanzipation eindrucksvollste Fortschritte macht.

Der Mensch im Verkehr ist ein Zwangsneurotiker der Geschwindigkeit

Aber zurück von der Tiefenpsychologie zu den manifesten pathologischen Formen. Nach dem treffenden Begriff von *Paul Virilio* hat der automobile Mensch die Demokratie zur «Dromokratie»: der «Herrschaft der Geschwindigkeit» eskaliert. Und er selber, möglichst wie ein Projektil durch den Raum schiessend, ist «dromoman», ja, recht besehen, dromomanisch, und nur, wenn er gezwungen ist, stillzustehen, dromomanisch-depressiv. Die Schwundstufe der Freiheit, die ihm das Autofahren gewährt, geht ihm jedenfalls über jeden Sinn und Verstand. Die Menschen- und Bürgerrechte versteht er nach seinen Möglichkeiten als *«freie Fahrt für freie Bürger»*. Und die gelegentlichen Versuche, ihn mit moderatem Tempo in die Solidargemeinschaft der Menschen zurückzuführen, weist er als

Generalangriff auf seine Souveränität rigoros zurück.

«*Ich rase, also bin ich noch wirklicher*», ist der Komparativ seiner automobilistischen Existenz. Und so erlebt er auch seine Ekstasen, seine sonst selteneren Orgasmen. Die Co-Automobilisten betrachtet er prinzipiell als Konkurrenten und Gegner, mit denen er nach den Gesetzen des Strassenkampfes ums Dasein verfährt. Überhaupt kennt er hier keine Verwandten mehr, sondern nur noch Verkehrshindernisse, die er möglichst schnell aus dem Wege räumt. Kurz: Manchester-Automobilismus, die Verkehrsgesellschaft als asoziale Marktwirtschaft. «*Das Auto als Waffe*» – das ist schnell gesagt. Aber wie hat der Mensch im Verkehr es gelernt, sie gegen die andern und zur Not auch gegen sich selber zu führen! Sadismus und Masochismus reichen sich einträchtig die Hände: Das Auto ist der SM-Fetisch *par excellence*! Der amerikanische Psychologe Ernest Dichter hat schon in den Vierzigerjahren gerühmt: «*Für die Sublimierung des unterbewussten Wunsches zu töten oder getötet zu werden, ist psychologisch der Kraftwagen das vollendetste Gefährt.*» Doch was heisst hier schon «*Sublimierung*»? Die unsinnigerweise noch immer bestrittene Hypothese, dass es einen Todestrieb gibt, wird vom Menschen im Verkehr, zumal dem reklameanfälligen Jugendlichen beim «Vollgas-Sterben» eindrucksvoll belegt.

Der Beispiele sind viele. Wir sehen uns nur den Vorgang des Überholens an.

Fälschlich wird er immer noch für einen Ausnahmevorgang gehalten; in Wahrheit ist er längst der normale Modus automobilistischer Fortbewegung: Nach dem bekannten Bentham'schen Gesetz der grösstmöglichen Beschleunigung für die kleinstmögliche Zahl muss es nun einmal Überholer und Überholte geben. Die Konkurrenz- und Karrieregesellschaft bietet hier allen Beteiligten, den Erfolgreichen, deren Fahrleistung sich auch hier lohnen muss, nicht anders als den *Underdogs*, die es endlich einmal «denen da oben» zeigen wollen, affirmative wie kompensatorische

Gratifikationen in Hülle und Fülle an. Undenkbar jedenfalls, dass der Mensch im Verkehr in gleichbleibendem Abstand neben oder gar hinter seinen Co-Automobilisten führe. «*Ich habe es eilig, also bin ich eine bedeutende Person*»; vor allem: «*Ich überhole, also bin ich am wirklichsten*», lautet der Superlativ seiner autosuggestiven Lebensführung.

Das «defensive Fahren» aber ist ihm mindestens ebenso zuwider, wie er in seiner bisherigen Kriegsgeschichte stets gerne offensiv reagiert hat. Hier erlebt er endlich wieder seine Generalmobilmachung. Weil er sich sicher fühlt, kann er zum Angriff übergehen. Geradezu tollkühn wird er hier. Ja, selbst wo der Überholvorgang auf das Ganze einer Kolonne gesehen, keinen nennenswerten Raumgewinn bringt, führt er ihn als der Zwangsneurotiker, der er nun einmal ist, ohne Zögern aus.

Freilich, wenn Überholer und Überholte sich unverhofft in der klassenlosen Gesellschaft der Staus wiederfinden und der Mensch im Verkehr angeekelt rechtsseitig eben diejenigen wiedererkennt, die er gerade so chancenlos hinter sich gelassen hat, dann wird auch er nicht unter allen Umständen den Glauben an den Sinn seiner zwangsneurotischen Aktivitäten aufrechterhalten können. Aber derlei Gedankenblässe vergeht in den sich anstauenden Fahrgewittern spätestens beim nächsten Beschleunigungsprozess. Das offenbare Geheimnis, dass ihn eben seine unglaubliche Mobilität immobil macht, begreift er nicht. So ergibt sich denn das schöne Resultat, dass er Auto an Auto, Auge an Auge, Zahn an Zahn seinen Co-Automobilisten gegenübersteht, ohne noch vorwärts oder zurück zu können. «*Rien ne va plus*» ist der Satz, dem sein Verkehrsroutine ohne Wenn und Aber gehorcht. Beim Anbruch der Hauptreise- und Rasezeit, wird er es – süchtig, asozial, neurotisch, aggressiv, autoritär, anarchistisch und abgründig dumm, wie er ist – zweifellos mit Begeisterung wieder spielen: er, der automobile als immobilere Mensch im nicht ganz so menschlichen Verkehr. ♦

.....

Das offenbare
Geheimnis,
dass ihn eben
seine
unglaubliche
Mobilität immobil
macht, begreift
er nicht.

.....