Zeitschrift: Die Kette : Schweizerisches Magazin für Drogenfragen

Herausgeber: Die Kette, Dachverband der privaten therapeutischen Einrichtungen in der Drogenhilfe der Region Basel

Band: 14 (1987)

Heft: 3

Artikel: Das Automanische Syndrom : ein unerforschtes Phänomen

Autor: Neidhart, Paul

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-799827

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: 16.07.2025

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

Das Automanische

ein unerforschtes Phänomen

von Paul Neidhart

Das Automanische Syndrom – im folgenden kurz «Automanie» genannt – ist eine geistig-seelische Störung, die – wie die Pyromanie, die Kleptomanie und die Toxikomanie (Drogenabhängigkeit) – zum Formenkreis der Süchte gehört. Trotz seiner weiten Verbreitung ist es von der Medizin, speziell auch von der Psychiatrie, die in erster Linie zuständig wäre, noch kaum beachtet, geschweige denn erforscht worden. Das erklärt sich teilweise aus dem Umstand, dass die vom Automanischen Syndrom Befallenen – die Automanen – durch keinerlei Leidensdruck veranlasst werden, psychiatrische Hilfe in Anspruch zu nehmen. Ja – es fehlt ihnen sogar jedes Krankheitsbewusstsein, weswegen das Syndrom eingangs als «Störung» und nicht als Leiden oder Krankheit bezeichnet wurde.

Dieser Mangel an Einsicht mag auch bei Pyromanen und Kleptomanen anzutreffen sein, doch diese werden wegen der von ihnen verübten Delikte zwangsweise Objekte psychiatrischer Forschung und psychotherapeutischer Bemühungen. Erstaunlich ist nun allerdings, dass die Automanen nicht weniger gemeingefährlich und deliktanfällig sind; die von ihnen verursachten Schäden werden aber von der Öffentlichkeit, der Justiz und der Psychiatrie meist als unglückliche Zufälle oder allenfalls noch als Ergebnisse entschuldbaren fahrlässigen Handelns bagatellisiert.

Typisch pubertäres Syndrom?

Welches sind nun aber die Symptome des Automanischen Syndroms? Nun – als erstes wäre da eine Einengung der Erlebnisfähigkeit zu nennen. Alles Denken und Fühlen, alle Phantasie und Träume drehen sich um ein einziges Objekt: das Auto. Seinem Wohlergehen (Funktionstüchtigkeit) und seinem schmucken Aussehen gilt alle Sorge und Fürsorge. Es ist des Automanen Lebensinhalt, seine Lebensmitte, vielleicht eine Art seelischer Prothese. Wenn der Automane seinem Wagen «die Sporen gibt», d.h. aufs Gaspedal tritt, befriedigt er seine Macht- und Potenzphantasien. Er erlebt sein Auto als Sklave, den er ohne Schuldgefühle – da dieser Sklave ja keine Schmerzen empfindet – zum Aufheulen und zum Kreischen bringen kann. Der distanzierte Beobachter ist aber nicht so sicher, wer in diesem Partnerverhältnis stärker in der Rolle des Sklaven, d.h. des Abhängigen, steckt.

Um jedem Missverständnis vorzubeugen: längst nicht allen Autofahrern soll hier die Etikette «Automane» angehängt werden. Vielleicht sind es nur zwei Prozent oder gar nur ein paar Promille. Am stärksten sind sie zweifellos unter der jüngsten Generation von Motorisierten anzutreffen, wobei dann häufig ein schweres Motorrad – oder bei den Allerjüngsten und den Finanzschwachen als Notbehelf ein Moped – die Rolle des Autos übernimmt. Dies lässt auf eine besondere Anfälligkeit der Pubertierenden und Adoleszenten schliessen. Mit anderen Worten: Automanie könnte ein typisch pubertäres Syndrom sein. Die Vermutung liegt nahe, dass ältere Automane partiell oder total in einer pubertären Seelenverfassung steckengeblieben sind.

Vor- und Restformen

Wenn wie gesagt die Häufigkeit der Automanie nicht überschätzt werden darf so kann doch nicht verschwiegen werden, dass milde, abgeschwächte Formen dieser Störung ziemlich verbreitet sind. Dies zeigen etwa die Beliebtheit der Formel-1-Rennen, die Werbe-Argumente der Auto-Industrie (der «Tiger im Tank» des «Jaguars»), die Vermenschlichung des Autos in der Umgangssprache. (Wir füttern es mit «Most», es darf seinen

Syndrom

«Park» haben und wird dereinst im «Autofriedhof» ruhen. Man spricht nicht von seinem Auto, sondern von seinem Wagen, also von einem «Er» und nicht von einem «Es».) Am verräterischsten aber ist die weit verbreitete Blindheit gegenüber krassen Formen der Automanie, d.h. die Nachsicht gegenüber Rücksichtslosigkeit, Geschwindigkeitsexzessen und andern Verstössen gegen die Verkehrsordnung.
Wir bezeichnen diese weit verbreiteten Vor- und Restformen des Automanischen Syndroms im folgenden als «Autophilie». Der Autophile unterscheidet sich vom Automanen nicht unbedingt durch einen geringeren Grad an Verliebtheit in seinen Wagen, sondern dadurch, dass er über die Fähigkeit zur Selbstkontrolle und zur richtigen Risiko-Einschätzung verfügt. So sind es vor allem die Automanen, die im Unfallgeschehen eine verhängnisvolle, kaum zu überschätzende Rolle spielen, während die Autophilen oft besonders sichere Autofahrer sind. Dafür haben diese schon wegen ihrer grossen Zahl bei politischen Fehlentscheidungen ein bedeutendes Gewicht, weil sie die Probleme nur aus ihrem eingeengten Blickwinkel zu beurteilen vermögen. Viel einschneidender aber ist ihr Einfluss *im Vorfeld* der Entscheidungen. Autophile suchen sich nämlich bereits bei ihrer Berufswahl ein Tätigkeitfeld, das ihrer besonderen Neigung möglichst entspricht. Soweit sie nicht direkt ins Autogewerbe einsteigen, bewerben sie sich um Stellen im Verkehrswesen: bei Strassenverkehrsämtern, in Verkehrsverbänden, bei der Polizei, im Planungssektor von Tiefbauunternehmungen. Dank ihrer besonderen Affinität zum Verkehr und ihrem anerkennenswerten Engagement machen sie in ihrem Berufsfeld Karriere und werden auf allen Stufen die Experten, welche die Entscheide im Sinn ihrer autophilen Gemütslage zu beeinflussen vermögen. Kurzum, sie bilden die Kaste der autophilen Technokraten.

Die autophilen Technokraten

Die Einseitigkeit autophil-technokratischer Beurteilung der Verkehrsprobleme springt in die Augen. Probleme werden überhaupt nur wahrgenommen, wo der motorisierte Verkehr ins Stocken kommt; Abgas- und Lärmbelastung sind aus dieser Sicht keine Verkehrsprobleme und lassen den autophil-technokratischen Verkehrsplaner kalt. Dies gilt aber auch für Fussgänger- und Radfahrerprobleme – etwa die Schwierigkeit, eine «innerstädtische Hochleistungsstrasse» zu Fuss oder mit dem Fahrrad zu überqueren.
Entsprechend einseitig sind die Lösungsvorschläge der autophilen Technokraten für die von ihnen wahrgenommenen Probleme: oberstes Ziel ist immer die sogenannte «Verflüssigung» des motorisierten Verkehrs. Um dieses Zieles willen wird bei einer stark befahrenen Autobahn kurzerhand die Erstellung einer Parallel-Autobahn postuliert und in städtischen Agglomerationen das Abreissen von Häusern, das Fällen von Alleebäumen und das Kassieren von Vorgärten zwecks Erstellung zusätzlicher Fahrspuren. Zum Glück sind in den letzten Jahren die Gegenkräfte gegen solchen Planungs-Irrsinn erstark.

Fragwürdige Prioritäten

Fast täglich muss ich einen Platz überqueren, für dessen angebliche «Sanierung» in den letzten Jahren mehrere Pläne ausgeheckt und propagiert worden sind. Dieser Platz ist erstens das Einkaufszentrum eines grossen, sich weit über die Kantonsgrenze ausdehnenden Wohnquartiers. Ein Postbüro, drei Bankfilialen, das grösste Restaurant in weitem Umkreis mit Sitzungslokalen und rund ein Dutzend grosse und kleine Einkaufsgeschäfte

liegen direkt am Platz oder in unmittelbarer Nähe. Zweitens ist der Platz Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs mit einer stark frequentierten Umsteigemöglichkeit von einer radialen Tramlinie in eine Autobus-Ringlinie und umgekehrt. Und drittens ist er eines der drei oder vier ‚Einfallstore' für den motorisierten Pendlerverkehr aus den zu Schlafstädten angewachsenen Dörfern im Süden und Südwesten unserer Stadt.

Der gesunde Menschenverstand wird der erstgenannten Funktion Priorität zubilligen. Ganz anders reagieren die autophilen Technokraten. In ihrer Idiosynkrasie gegen Fussgänger haben sie schon vor Jahren erwogen, diese durch den Bau von Unterführungen unter den Boden zu bringen. Neustens spuckt die gegenteilige Idee in gewissen Köpfen: die Fussgänger über *Über*führungen auf eine höhere Ebene zu zwingen. In einer andern Planungsphase dachte man allen Ernstes daran, einen Teil des Verkehrs durch die engen Quartiersträsschen rund um den Platz zu schleusen. Ganz irrational war die Absicht, einige Fussgängerstreifen aufzuheben mit der Begründung, kein Platz in Europa habe soviele Fussgängerstreifen. Mit dieser Massnahme hätte man einen Teil der Fussgänger gezwungen, statt nur einmal zweimal den Strom des motorisierten Verkehrs zu überqueren.

Nicht durch die Fussgänger sondern durch sich selbst wird der motorisierte Verkehr übrigens behindert, allerdings nur während einer Morgen- und einer Abendstunde, wenn die Pendlerströme das Verkehrsaufkommen anschwellen lassen. In der übrigen Zeit sind es höchstens überdimensionierte Lastautos, die Probleme und Stockungen verursachen. Dennoch zerbrechen sich die Technokraten die Köpfe darüber, wie sie auch in den beiden kritischen Stunden den Verkehrs «verflüssigen» könnten. Gelänge ihnen dies tatsächlich, würden sie allerdings die Probleme nur verschärfen, weil sich die Pendlerströme alsogleich vermehrt auf diesen Platz verlagern würden, bis sich ein neuer Stockungszustand, aber «auf höherem Niveau» einpendeln würde.

Untaugliches Denken

So erweist sich das autophil-technokratische Denken als untauglich, die heutigen Verkehrsprobleme zu lösen. Eine Entschärfung dieser Probleme ist nur möglich, wenn die Pendler in grosser Zahl auf das öffentliche Verkehrsmittel umsteigen. Dies wird nicht erreicht durch Lippenbekenntnisse der Technokraten zum öffentlichen Verkehr, auch nicht allein durch dessen Förderung durch Tarif- und Fahrplanmassnahmen, sondern erst dadurch, dass man bewusst Massnahmen *unterlässt,* welche den Verkehr an den kritischen Punkten «verflüssigen».

Der geschilderte Quartierplatz war bloss ein konkretes Beispiel, an dem die Fragwürdigkeit der autophil-technokratischen Mentalität aufgezeigt wurde. Diese Mentalität gilt es zu überwinden, ihre Dogmen umzustürzen, wenn uns die durch das Auto verursachten Schäden und Umweltprobleme nicht definitiv über den Kopf wachsen sollen. Hoffentlich ist es noch nicht zu spät dazu.