

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. 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: 31.01.2025

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

von Paul Neidhart

Das Automatische 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 Automatischen 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 entschuldigen fahrlässigen Handelns bagatellisiert.

Typisch pubertäres Syndrom?

Welches sind nun aber die Symptome des Automatischen 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 Schmer-



Das Automatische

ein unerforschtes Phänomen

zen 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 der-
einst im «Autofriedhof» ru-
hen. Man spricht nicht von sei-
nem Auto, sondern von sei-
nem 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, Ge-
schwindigkeitsexzessen und
andern Verstössen gegen die
Verkehrsordnung.
Wir bezeichnen diese weit ver-
breiteten Vor- und Restfor-

men des Automatischen Syn-
droms im folgenden als «Auto-
philie». Der Autophile unter-
scheidet sich vom Automanen
nicht unbedingt durch einen
geringeren Grad an Verliebtheit
in seinen Wagen, sondern
dadurch, dass er über die Fä-
higkeit zur Selbstkontrolle und
zur richtigen Risiko-Einschät-
zung verfügt. So sind es vor al-
lem die Automanen, die im
Unfallgeschehen eine ver-
hängnisvolle, kaum zu über-
schätzende Rolle spielen, wäh-
rend die Autophilen oft beson-
ders sichere Autofahrer sind.

Dafür haben diese schon we-
gen ihrer grossen Zahl bei poli-
tischen Fehlentscheidungen
ein bedeutendes Gewicht, weil
sie die Probleme nur aus ihrem
eingegengten Blickwinkel zu
beurteilen vermögen. Viel ein-
schneidender aber ist ihr Ein-
fluss *im Vorfeld* der Entschei-
dungen. Autophile suchen sich
nämlich bereits bei ihrer Be-
rufswahl ein Tätigkeitfeld, das
ihrer besonderen Neigung
möglichst entspricht. Soweit
sie nicht direkt ins Autogewer-
be einsteigen, bewerben sie
sich um Stellen im Verkehrs-

wesen: bei Strassenverkehrs-
ämtern, in Verkehrsverbän-
den, bei der Polizei, im Plan-
ungssektor von Tiefbauunter-
nehmungen. Dank ihrer be-
sonderen Affinität zum Ver-
kehr und ihrem anerkennens-
werten Engagement machen
sie in ihrem Berufsfeld Karrie-
re und werden auf allen Stufen
die Experten, welche die Ent-
scheide im Sinn ihrer autophi-
len Gemütslage zu beeinflus-
sen vermögen. Kurzum, sie
bilden die Kaste der autophi-
len Technokraten.

Die autophilen Technokra- ten

Die Einseitigkeit autophi-
lentechnokratischer Beurteilung
der Verkehrsprobleme springt
in die Augen. Probleme wer-
den überhaupt nur wahrge-
nommen, wo der motorisierte
Verkehr ins Stocken kommt;
Abgas- und Lärmbelastung
sind aus dieser Sicht keine Ver-
kehrsprobleme und lassen den
autophil-technokratischen
Verkehrsplaner kalt. Dies gilt
aber auch für Fussgänger- und
Radfahrerprobleme – etwa die
Schwierigkeit, eine «inner-
städtische Hochleistungsstrasse»
zu Fuss oder mit dem Fahr-
rad zu überqueren.
Entsprechend einseitig sind
die Lösungsvorschläge der au-
tophilen Technokraten für die
von ihnen wahrgenommenen
Probleme: oberstes Ziel ist im-
mer die sogenannte «Verflüssi-
gung» des motorisierten Ver-
kehrs. Um dieses Zieles willen
wird bei einer stark befahren-
en Autobahn kurzerhand die
Erstellung einer Parallel-Au-
tobahn postuliert und in städti-
schen 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 Ge-
genkräfte gegen solchen Pla-
nungs-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 Post-
büro, drei Bankfilialen, das
grösste Restaurant in weitem
Umkreis mit Sitzungslökalen
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 Überfüh-

rungen 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 so viele 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 er-

reicht 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.

