

Essays zur **Mobilität des Menschen**

Autor: Dr. Dr. Dr. Reinhard Neumeier, Wien

Entstanden: 2010 bis 2012

Ort der Veröffentlichung: www.reinhard-neumeier.at

Kontakt: counseling@reinhard-neumeier.at

Diese Essays („Versuche“) entstanden aus dem ernsthaften Bemühen, eine Thematik nach bestem inhaltlichen Wissen und Gewissen einem breiten Publikum näher zu bringen. Die Betonung lag daher auf einem verständlichen, hoffentlich lebendig wirkenden Schreibstil. Ebenso wurde auf einen detaillierten akademischen Zitierapparat verzichtet. Wesentliche Quellen werden genannt.

Wien, August 2013

Essay1: Männer in und auf Lastkraftwagen

Kräftig, laut, alles niederwalzend oder auf die Seite räumend. So sind sie - Männer oder Lastkraftwagen. Frauen hatten die Lasten sanft in der Hand oder auf dem Kopf zu tragen. Gehend natürlich. Männer hingegen ritten die rohen und nur halb gezähmten Pferdekräfte motorisierter Laster.

Und man sah es: Lachend, feixend, und im Machtausch geborgter Kräfte alles andere von der Straße fegend. So wie 2002 das Startfoto dieses Essays eine typische Szene in Myanmar eingefangen hatte.

Bitte nicht mild lächelnd auf ein Dritte-Welt-Land runterblicken - noch in den 1950er und 1960er Jahren sah so auch bei uns die Aufgabenteilung der Geschlechter aus. LKW-Chauffeure blickten als respektierte Männer aus ihren Fahrerkabinen auf das niedrige Volk herunter. Sie waren geachtete Ritter der Landstraße. Wohingegen heute Chauffeure selbstausbeutende Knechte von gnadenlos drückenden Großspeditionen sind.



Auch klar: Hierzulande haben die Frauen kräftig aufgeholt. Sie chauffieren Straßenbahnen oder Busse und steuern wie alle anderen auch ihre Autos im Stadtverkehr mal zurückhaltend, mal aggressiv und nicht selten mit dem Handy in der Hand. Obiges Bild aus der Pagodenstadt Bagan in Burma spiegelt einheimische und kaum noch abgeschlossene Vergangenheit wider. Das berausende Gefühl, stärker und mächtiger zu sein, das Gefühl, andere in Angst zu versetzen und auf die Seite springen zu lassen oder schlicht und einfach zu ignorieren, dieses Gefühl ist für unreife Menschen unwiderstehlich.

△

Psychologische Muster dominieren auch unser zivilisiert erscheinendes Verkehrsgeschehen. Der SUV ist auf unseren Straßen allgegenwärtig geworden. Verharmlosen und verschleiernd wir diese fahrende Riesengondel Sport Utility Vehicle (sportliches Nutzfahrzeug) genannt. Das ist eine Kombination aus Kleinlastwagen und voluminöser Kabine einer Gebirgsseilbahn. Eine Modewelle aus den USA, die uns in den letzten Jahren erfasst hatte.

Ein SUV wird klassischerweise auf einem LKW-Leiterrahmen gebaut. Um ihre Wirkung auf andere zu verstärken, wird vorne ein Kuhfänger montiert. Das sind besonders stabile Eisenrahmen, die am Körper und Kopf von Fußgehern und Radfahrern garantiert maximalen Schaden anrichten. Der innere Aufbau zeigt die typischen LKW-Merkmale: Eine billige und dennoch

stabile Konstruktion aus zwei parallelen Stahlträgern, mit dessen Hilfe man Nashörner rammen und aufspießen kann.

Im Falle eines Unfalls bieten die Knautschzonen kleiner PKWs vor diesen Rammhörnern keinen Schutz mehr. Alle anderen Verkehrsteilnehmer sehen sich nun einer gepanzerten Zweitonnen-Masse mit großen Rädern gegenüber. Klar, dass man innerlich innerhalb von Sekundenbruchteilen mit Angst- und Fluchtverhalten reagiert. Also genau das, was psychologisch hintergründig beabsichtigt ist.

.

Ein SUV wird von den Herstellern geländetauglicher Offroader genannt. Werden diese Gefährte mit ihren Allradantrieben wirklich im unwegsamen Gelände gefahren? In der Geröllwüste, im Sumpf oder am Berg? Um wilde Stiere einzufangen? Nein, benutzt werden sie nahezu ausschließlich auf den glatten, gut asphaltierten Straßen unserer Städte. Vom Haus frühmorgens gehts durch den Stau zum Arbeitsplatz und abends zum Haus retour. Oder das 12-jährige Kind wird damit zur Schule gebracht - und ihm gleichzeitig den selbständig machenden Schulweg vorenthalten.

Was für eine Vergeudung von Material, Energie, elterlicher Lebenszeit als Chauffeure und entgangener Entwicklungszeit von Jugendlichen am täglichen Schulweg! Was für ein hohes Risiko für alle anderen Verkehrsteilnehmer! Eben Männlichkeitswahn pur. Die anderen Verkehrsteilnehmer rüsten nun ihrerseits auf. Irgendwann fahren dann alle einen Zwei-Tonnen-Kuheinfang-Kleinlastwagen. Und sie alle handeln sich damit schlechte Fahreigenschaften ein (eine miese Straßenlage, ein Schwanken in Kurven,..), höhere Treibstoff- und Unterhaltskosten. Ganz zu schweigen vom achtfach höheren Risiko, mit dem Gefährt sich zu überschlagen. Verrückt?

Nein, nicht verrückt. Verkehrsmitteln kommt keineswegs nur die Transportaufgabe zu, von A nach B zu gelangen, wie uns Automobilorganisationen einreden. Wir moderne Menschen verwandeln uns bei der Wahl von Verkehrsmitteln oft zu Ochsen. Ochsen, die über ihre Nasenringe von primitiven, aber tief verwurzelten *psychologischen Mechanismen* herum- und vorgeführt werden.

Reinhard Neumeier, September 2010

Essay 2: „Verfolgung eines vermutlich flüchtigen Straftäters im Zuge der Nacheile“

Folgender Auszug entstammt eventuell einem Bericht über eine Festnahme eines Fahrerflüchtigen oder aus dem Drehbuch eines Tatort-Autors.

HAFT

Land und Ort: Irgendwo im norddeutschen Sprachraum

Festgenommener: Kahli M. (Name verändert)

Festnahme: xx. x. 200x, 01:15 – 03:00 Uhr (nachts)

Gründe: Verdacht auf Diebstahl eines Motorrades, Verdacht auf Gefährdung der körperlichen Sicherheit im Straßenverkehr, Verdacht auf unbefugten Aufenthalt

Darstellung des Geschehens durch den handelnden Exekutivbeamten:

"Um 0:45 stand ich in Höhe der (Straßenname) – gegenüber konnte ich das angeführte Krad wahrnehmen – bei Motorrädern in meiner Gegend werde ich automatisch hellhörig – bei einer schnellen Kontrolle fiel mir auf, dass am Krad das Kennzeichen fehlte. Da mir dieser Umstand suspekt vorkam, beschloss ich eine Lenkerkontrolle und Fahrzeugkontrolle durchzuführen. Ich schaltete das Blaulicht an meinem Streifenkraftwagen und setzte mich hinter das Krad, um es anzuhalten. Kaum hatte ich das Blaulicht aufgedreht, gab der Angezeigte auch schon Vollgas.

Es folgte nun eine Hochgeschwindigkeitsverfolgung, wie man sie ansonsten nur in Kinofilmen sieht ! Ich hatte das Blaulicht an, blinkte den Lenker mit der Lichthupe an, und schaltete noch zusätzlich das Folgentonhorn ein. Der Lenker musste mich bemerkt haben, wenn er mich bemerken wollte.

...

ich versuchte die anderen Fahrzeuglenker mit dem Blaulicht und dem Folgentonhorn vor dem durchgedrehten Kradlenker zu warnen. Wir hatten zwischenzeitlich eine Geschwindigkeit von 120 km/h !!

...

Es war unheimlich schwer, dem Kradlenker mit meinem unterlegenen (Automarke) zu folgen – ich holte alles aus dem Funkwagen raus, ... Er konnte mich einfach nicht abschütteln. ... ich klebte förmlich an seinem Hinterrad.

...

Zwischenzeitlich fuhren wir wieder mit einer Geschwindigkeit von mindestens 100 km/h und überfuhren schon an die 30 Ampeln bei Rotlicht! Es gab fast keine Ampel, die der Lenker nicht bei Rotlicht überfuhr – er lenkte sein Krad quasi als ob der Teufel hinter ihm her wäre.

...

Es war einfach unglaublich – der Lenker fuhr mit seinem unbeleuchteten Krad mit einer Geschwindigkeit von ca. 100 km/h durch (Ortsname).

...

Der Lenker wurde immer nervöser in seinem Fahrstil – er wurde langsamer und wieder schneller, und fuhr die ganze Zeit über nur mehr in Schlangenlinien. ... und bremste das Krad völlig grundlos stark ab, dass ich trotz einer Notbremsung hinter ihm eine leichte Kollision mit dem Krad nicht vermeiden konnte. ... Der Lenker fiel in den dortigen Grünstreifen, und kam auch dort zu liegen.



Nach einer kurzen Verschnaufpause meinerseits (das Adrenalin pumpt nur so durch meinen Körper) sprang ich aus meinem Streifenkraftwagen, lief um das Fahrzeug, und rang den Lenker unter Einsatz von erheblicher Körperkraft zu Boden – er stand schon wieder auf den Beinen nach dem Sturz.

...

Da er nun wohl seine Niederlage eingestehen musste, blieb er am Bauch liegen. ... Er schrie zwar wie am Spieß, jedoch konnte ich keine offensichtlichen Verletzungen vom Sturz wahrnehmen.

...

Eine (Datenbank-)Anfrage ergab dann weiters, dass eine aufrechte KFZ Entfremdung aus (Ortsname) vorliegt. Die halsbrecherische Flucht des K. war also darauf zurückzuführen, dass er das Motorrad gestohlen hatte.

...

Weiters ist das Krad schon 10 Jahre alt, und hat aus diesem Grund wohl auch keinen großen Wert mehr. (Es) besteht jedoch ein aufrechtes

Aufenthaltsverbot gegen den Khali - aus diesem Grund ordnete der (zuständige Richter) um 03:00 Uhr die vorläufige Festnahme des K. nach dem (Bezeichnung des Gesetzes) an.

...

Begründung der Festnahme: Der Khali wurde von mir festgenommen, da er für mich auf frischer Tat nach Diebstahl eines Krades betreten wurde. Da der Diebstahl aber schon seit (das angeführte Datum liegt zwei Wochen in der Vergangenheit) zurückliegt, fiel die frische Tat weg."

Unbenannter Autor

Notiz: Es ist schwierig, nach mehrstündigem Streifendienst und einer gefährlichen Verfolgungsjagd nachts ab drei Uhr einen emotionslosen Bericht zu schreiben. Authentisch wirkt dieser Bericht auf jeden Fall. Wir deutschsprechenden Mitteleuropäer werden von engagierten Exekutivbeamten beschützt und das ist gut so!

Essay 3: Geborene Langläufer und Ausdauergerer

Lange, elegante Beine + starke Oberschenkel + ausgeprägte Gesäßmuskeln + hunderttausende Schweißdrüsen auf der Körperoberfläche + ein zurückgebildetes Fell: Menschen sind ausdauernde Läufer und phantastische Langzeitgerer. Wir tragen das Erbe unserer Vorfahren - das Erbe der Menschheit - sichtbar mit uns herum.

Die prähistorische Jagd, die Vergangenheit und die Anpassungen daran, lebt fort. Unsere Ahnen waren begnadete Jäger gewesen, die Tieren in der Steppe stundenlang verfolgen konnten. Wie uns die Kung San im südlichen Afrika heute noch zeigen: Hetzjagden werden zu Mittag gestartet. Wenn sich die flüchtenden Tiere im Schatten ausruhen wollen, werden sie aufgescheucht. Immer und immer wieder. Solange bis die fellbedeckten und überhitzten Tiere nicht mehr weiterkönnen und zur Beute werden.

Für unsere Vorfahren war Hitze kein unüberwindbares Problem - das Wärme stauenden Fell war längst abgelegt worden. Anstatt wie Wölfe oder Bären hechelnd mittels heraushängender Zunge abzukühlen, legten sich die

Urururvorfahren Schweißdrüsen direkt unter der blanken Haut zu. Anstatt auf allen Vieren zu laufen, bewegten sie sich aufrecht und boten so der brennenden Sonne nur ein Viertel der Körperoberfläche als vorher.

Unübersehbar ist: Wir sind noch immer mobile Jäger und Wanderer - herumziehend, streunend, trabend, surfend, flitzend, jagend, schigleitend, fliegend, Rad- und Auto fahrend. Wir lieben die Bewegung und haben großen Spass, nicht nur am Boden herumzustreifen, sondern am Wasser und in der Luft mit Wellen und Wind zu spielen. Auch wenn der moderne Mensch behäbig geworden ist und sich durch geeignete Technik, Materialien und Geräte wie in Sänften tragen lässt: An der grundlegenden Freude am Mobilsein ändert sich nichts.

Mobil zu sein hieß ursprünglich, Zugang zu weiteren Ressourcen und Lebensmöglichkeiten zu haben: Neue Jagdgründe, neue Sammelplätze oder neue Partner zu finden. Unsere Vorfahren konnten Gefahren ausweichen und sich der Natur anpassen. Millionen Steinzeit-Jahre waren wir Jäger, Sammler gewesen. Mobil zu sein ist in unseren Genen gespeichert. Sesshaft wurden wir erst in den letzten 10.000 - 12.000 Jahren. Ein Wimpernschlag angesichts der Jahrmillionen währenden Evolution dieser Eigenschaften.



Kein Wunder, dass wir Mobilität lieben. Sogar jetzt nach einigen Jahrtausenden der Sesshaftigkeit. Nun, wo wir Techniken einsetzen, um trotz

einer standorthaftenden Kultur wieder mobil zu sein. In der Regel sitzen wir wohlgenährt und mit Fettreserven versehen am Schreibtisch, vorm Fernseher oder Computer. (Aus gesundheitlicher Sicht:) leider sind die Wege dorthin von Aufzügen, Rolltreppen, Bahnen und Autos gekennzeichnet.

Auf technisierte Art leben wir das Erbe der Vergangenheit aus. Obwohl wir begnadete Dauerläufer sind, tragen uns (aus gesundheitlicher Sicht: leider) motorisierte Plattformen huckepack herum. Wir jagen und erlegen nicht mehr Antilopen, sondern Termine, Arbeitsplätze und Urlaubsorte. Unsere Steppenpfade haben sich (aus gesundheitlicher Sicht: leider) zu asphaltierten Straßen und Autobahnen gewandelt.

Nach wie vor lieben wir das Gefühl, den Horizont überwinden zu können. Auch wenn uns hierbei andere mobile Menschen in die Quere kommen: Durch Stau oder das Wegnehmen von Parkplätzen. Das Gefühl der Macht, das Empfinden der Omnipotenz, sich überall hin bewegen zu können, zählt. Das Erbe der Vergangenheit hat unsere Psyche fest im Griff und damit (aus gesundheitlicher Sicht: leider) auch den wohlbeleibten Körper.

Reinhard Neumeier, September 2010

Essay 4: Krieg auf unseren Straßen

1900: Lokomotiven dampfen auf vorgegebenen Schienen

2010: Motorisierte Menschen fahren auf Straßen - befreit von Schienen und Vorgaben - und millionenfach tödlich

E-i-n-e Million Tote durch Unfälle und v-i-e-r-z-i-g Millionen Verletzte - im Jahr! Kaum verlassen wir das Haus, befinden wir uns mitten in einem Schlachtfeld, einem Schlachtfeld, das an jedem Tag, in jeder Minute tobt. Die Resultate jeden Tages: Eingedrückte Köpfe, zersplitterte Knochen, Ströme vergossenen Blutes, verkrüppelte Leiber, jahrelang anhaltende Schmerzen, ausgelöschte Familien, zerstörte Lebensschancen.

1.000.000 Tote und **40.000.000** Verletzte, Diesen Tribut leisten wir weltweit. Verantwortlich hierfür ist zu über 90% der Individualverkehr. Also wir Einzelne. Jeder von uns, der sich in hochmotorisierte Kraftkarossen setzt,

um nach Belieben überall hin zu kommen, ob zum Zigarettenstand zwei Gassen weiter oder in den Urlaub an der Mittelmeerküste.



Der Umstieg des motorisierten Verkehrs von vorgegebenen Gleisen (Zügen) auf die Fläche (Automobile) hatte einen monströsen Krieg gestartet - überall & direkt vor der eigenen Haustür. Eine Auseinandersetzung, die mehr Opfer als alle gegenwärtigen Kriege, Völkermorde und Terroranschläge zusammengenommen fordert. Der allgegenwärtigen Bedrohung und der Opferzahlen nach leben wir mitten im Dritten Weltkrieg. Auch wenn wir das nicht wahrhaben wollen.

Wie kam es dazu? Wie war die Geschichte dieses Wahnsinns? Wer hat den Startschuss gegeben?

Otto, Diesel, Marcus, Daimler, Benz, ... sie erfanden und entwickelten ein selbstfahrendes Gefährt ("Auto-mobil"). In seiner funktionsfähigen Form ist es kaum mehr als 100 Jahre alt. Die individuelle Motorisierung zählt als Massenphänomen in Europa gerade mal 50 Jahre. Man glaubt es kaum, aber das mechanisierte Selbst gibt es hier erst seit zwei (!) Generationen. Kinder, Jugendliche und noch nicht pensionierte Erwachsene kennen nichts anderes. Für sie ist die allmotorisierte Welt immer schon so gewesen.

Autos, wie wir sie besonders in ihrer Übermotorisierung und ihrem luxuriösem Platz- und Straßenraumbedarf kennen, entstanden in den USA. In der Weite des Kontinentes komfortabel und trotzdem billig überall hin zu fahren, gelten als amerikanisches Grundrecht. Ähnlich wie das Waffentragen, um bei Bedarf

das Recht selbst in die Hand zu nehmen und andere (natürlich nur die 'Bösen') niederzuballern.

Die beiden amerikanischen Kulturen der *Auto-Mobilität* und der *Auto-Exekutivität* (= sein eigener Sheriff zu sein) weisen viel Gemeinsames auf: Selbstherrlich andere in deren Bewegungs- und Handlungsfähigkeit zu beeinträchtigen, sie zu bedrohen, physisch oder psychisch zu verletzen oder schlussendlich auf die Seite zu räumen, wenn sie nicht beizeiten Platz machen.

Die Europäer erfuhren die Überlegenheit der Kombination beider neuweltlichen Kulturen auf dem Schlachtfeld: 1917 verfügten die amerikanischen Streitkräfte über die ersten vollmotorisierten Einheiten - sie gaben den Ausschlag für die Niederlage an der deutschen Westfront. Zwanzig Jahre später errang die neu formierte und erheblich motorisierte deutsche Armee ihre Blitzsiege mittels Kraftwagen und Panzer anstatt lebender Pferde als Zugkräfte für Wagen und Artillerie. Und weitere vier Jahre später beschleunigte die Ölknappheit den Niedergang des deutschen Reiches.

Kein Wunder, dass nach dem Zweiten Weltkrieg die folgenden zwei Generationen dem Mythos von der Omnipotenz eines mechanisierten Selbst anhängen. Führerschein + Auto waren Ausweise, um mit 18 Jahren Mann oder emanzipierte Frau zu sein. Mit 18 durfte man offiziell gefährlich sein - so der gesellschaftliche Konsens.

Um nur ein Beispiel dieser Grundeinstellung zu bringen: 2010 wurde in Wien ein Bub am Schulweg beim Überqueren eines lotsengesicherten "Schutzweges" von einem Auto ungebremst überfahren und getötet. Die behördliche Reaktion: Installierung einer Überwachungskamera.

Erkenntnis aus diesem und vielen, vielen ähnlichen Beispielen: Die faktische Möglichkeit, jederzeit im Alltag andere aus dem Weg schaffen zu können, und sei es nur aus Nachlässigkeit, Telefonieren am Steuer oder Medikamentenkonsum ist unserer Gesellschaft heilig.

Δ

Daher ist im Alltag höchste Vorsicht geboten. Jeder muss auf der Hut sein, wenn er das Haus oder die Wohnung verlässt: Wölfe? Löwen? Säbelzahn tiger? Nashörner? Lächerlich - wir haben hunderte Millionen

überforderter Autofahrer auf den Straßen, die getrunken haben, unter Medikamenteneinfluss stehen, die rauchen oder am Steuer telefonieren, SMS schreiben oder als testosterongepetschte Jungmänner angeben wollen.

Auch wenn diese zusätzlichen Risikofaktoren nicht gegeben sind (keiner von uns telefoniert am Steuer, nicht?), wenn wir als nüchterne, ruhige und kontrollierte Autofahrer 150 Pferdestärken durch das Gewusel anderer Kutschen mit je 150 Pferdestärken lenken - eines ist sicher: 99 Prozent aller Situationen auf der Straße werden wir angemessen bewältigen. 1 Prozent aber schaffen wir nicht. Genau dieses eine Prozentchen reicht, um mit der Zeit sich und andere um Kopf und Kragen zu bringen.

Die Rechnung ist einfach: Einmal alle drei Tage eine gefährliche Situation, der du vierzig oder fünfzig Jahre ausgesetzt bist. Irgendwann kracht es und mit Glück kommst du mit einem einfachen Schleudertrauma samt zweimonatigem Tragen einer Halskrause davon. Mit weniger Glück liest du diese Zeilen nicht mehr.

Warum nehmen wir diesen Dritten Weltkrieg gelassen in Kauf? Was ist es, dass wir uns täglich unkalkulierbarer Gefahr aussetzen? Was für tief sitzende menschliche Bedürfnisse werden befriedigt? Was lässt uns akzeptieren, dass Straßen, Gassen oder Plätze von Stahl-, Kunststoff- und Glasgroßdosen gekapert werden? Von potenziellen Eineinhalb- bis Zweieinhalbtonnengeschossen, die Stahlbomben gleich DEIN Leben und das DEINER Kinder innerhalb von Sekunden auslöschen?

Reinhard Neumeier, Oktober 2010

Essay 5: Siebenmeilstiefel

Manchmal an einem Sonntagmorgen im Winter geschieht das Wunder: Es ist leise, einfach nur leise. Und das mitten in der Stadt. Ein- oder zweimal wird dieses Märchen im Winter wahr. Auf der Straße liegt frisch gefallener Schnee. Die meisten brauchen nicht aufstehen und schlafen daher noch. Die Geräusche einiger Autos schluckt der Schnee. Stille legt sich über alles. Ungewohnt. Seltsam weiß. Wohlig und greifbar.



Zeit fließt dahin - als Ganzes und eben nicht zerhackt. Nichts hämmert ins Ohr, nichts drückt auf die Brust. Kein Schall, der den Körper überrascht. Kein bedrängender Lärm, der die inneren Systeme alarmiert. Wie wunderbar Stadt sein kann. Was für erstaunliche Lebensqualität sie bereithält!

Im Laufe des Morgens schwindet der Zauber, Stück für Stück: Mit jedem Brummen eines Motors, mit dem ersten Hupen, mit jedem Rollgeräusch rauer Winterreifen. Kracht der Schneepflug die Straßen entlang, ist das Wintermärchen endgültig vorbei. Vorbei für ein Jahr.

Wie lebenswert eine Stadt sein könnte. Und wie kaputtgefahren sie derzeit ist. Was herrschen nur für absurde Verhältnisse? Wieso gelingt es einem untergeordneten Lebensbereich (dem Verkehr) uns alle in Geiselhaft zu nehmen? Wo jeder Transport rein lebensdienliche Aufgaben hat: Güter oder Menschen von A nach B zu bringen, um so unser Leben lebenswerter zu gestalten. Warum leiden wir? Warum fungiert "Verkehrserziehung" als Anleitung zum Überleben gesellschaftlicher Randgruppen? "Randgruppen" wie Kinder, Ältere, Fußgeher und Radfahrer? Die immer in Gefahr sind, unter die Räder zu kommen.

Jeder ahnt oder verdrängt die Tatsache, dass es so nicht weitergehen kann: Benzin und Diesel werden knapp und für den Einzelnen zu teuer. Das sich ändernde Klima wird zu sanfteren und sozialeren Mobilitätsformen zwingen. Dennoch werden immer größere und teurere Kutschen gekauft. Warum? Welcher Virus, welche Krankheit hat uns befallen?

- Der Haupt-'Virus' dürfte eine Folge unseres evolutionär so erfolgreichen aufrechten Ganges sein. Vor allem die Fähigkeit, tagsüber ausdauernd zu gehen und umherzustreifen (siehe [ersten Teil](#) dieser Mobilitätsserie). Die gegenwärtige, motorisch aufgerüstete, persönliche Mobilität ist

evolutionär gesehen nur das Fortführen der bisherigen Geschichte: Die schweifende, ausdauernd gehende und laufende Menschenart hatte sich als Erfolgsgeschichte erwiesen.

Automobile legen auf die bisher erworbenen Fähigkeiten noch eines drauf: Motorisiert und mechanisch unterstützt rasen wir mit der vielfachen Geschwindigkeit eines Läufers. Wohin wir wollen, wann wir wollen und wie schnell wir wollen. Theoretisch.

Wie sehr uns die Vergangenheit im Griff hat, veranschaulicht ein kleines Gedankenexperiment:

Angenommen unsere Vorfahren vor Millionen Jahren wären putzige afrikanische Erdmännchen gewesen. Also in Kolonien lebende, Höhlen in den Boden grabende Wesen.

Wir modernen Jetztzeit-Erdmännchen hätten Techniken entwickelt, um die eigene Lebensweise weiter zu verstärken. Vermutlich lebten wir in einer milliardenfach durchlöcherten Erde, in riesigen, länderumfassenden Erd-Emmentälern, in komfortablen Behausungen für Großfamilien samt Klimaanlage, benützten Aufzügen, bedienten uns aus unterirdischen Pflanzengärten,...

Insgesamt also *technisiert eingegraben unter der Erde* anstatt *technisiertherumrausend über der Erde* wie wir Abkömmlinge der Affen-Menschen-Großfamilie jetzt.

- Dieser Virus des vererbten *Herumstreifenwollens* wurde vielleicht durch eine historische Entwicklung verstärkt: Rund 10.000 Jahre hatte die Mehrheit der Stämme ihre nomadisierende Lebensweise aufgegeben gehabt. Jahrtausende waren unsere Vorfahren Bauern gewesen - und hatten unter der pferde- oder kamelverstärkten Mobilität anderer gelitten. Etwa die mittelalterlichen Europäer unter berittenen Hunnen oder Mongolen. Extrem schnell auf Pferden, einfallend, mordend, plündernd. Wir Nachkommen streifen endlich wieder herum - wie unsere Vorvorfahren in der Altsteinzeit.
- Natürlich spielen andere Faktoren auch eine Rolle. Etwa *Gewohnheiten* und stumpf Eingelerntes. Viele kennen nur die individual motorisierte Welt und können sich anderes nicht mehr vorstellen. Eingeübte Muster und täglich ausgeführte Lebensstile sind mächtige Fesseln. Um sich daraus zu befreien, benötigt man Selbstdisziplin oder einfühlsame Therapeuten.

- Natürlich drängt der gewöhnliche Virus des *Dominierenwollens* immer nach vor. Lebewesen wollen andere dirigieren oder wollen (in der abgeschwächten Version) wenigstens beeindrucken: Sich selbst zu erhöhen, um andere niedriger zu machen. Oder um bessere Nahrung, mehr Partner oder fruchtbarere Territorien zu erhalten. Statt massiger Muskeln, riesiger Hörner oder prächtiger Pfauenfedern stellen wir einen blitzenden Sechszylinder-Zweitonnen-Irgendwas vor die Tür oder in die Garage.

Wir kaufen Autos, um bei Kollegen Eindruck zu schinden, um (traditionell) Frauen zu erobern oder konkurrierende Männer im Zaume zu halten. Ironie der Situation: All diese Menschen geben uns dadurch unerschwinglich vor, was wir zu kaufen haben. Im Autosalon geben wir zehntausende Euro aus. Aber nicht für uns, sondern für unsere Nachbarn.

Wir motorisierte Sklaven unserer Geschichte, Gewohnheiten und Nachbarn.

Reinhard Neumeier, Oktober 2010

Essay 6: Automobile fahren uns, nicht wir sie

die ferse in die flanken erhalten – sofort wende ich mich nach links – das muss der reiter auf mir gewollt haben, denn es passiert eine weile nichts - au! ja, ich steh schon – ein zug an der trense in meinem maul hatte mich den kopf zurückreißen lassen -

Natürlich denkt ein Pferd nicht in solchen Sätzen. Wohl eher in Gefühlsregungen, die durch den gesamten Körper rauschen. Pferde sind empfindsame Säugetiere wie wir, haben aber das Pech, von uns Menschen geritten zu werden. Genauso wie wir Menschen auch oft zu Knechten werden: Nicht durch Geister oder Dämonen, sondern durch unsere eigenen Werkzeuge.

*„The merchant serves the purse,
The eater serves his meat ..*

*Things are in the saddle,
And ride mankind“*)*

Ralph Waldo Emerson

Nur kurze Zeit dirigieren wir unsere selbstgeschaffenen Dinge. Langfristig dominieren die Dinge uns. Mit der Zeit passen wir uns den Eigenschaften der Dinge an. Hm, wie kann man sich das vorstellen?

Nehmen wir das Beispiel Auto. Das kennt und nutzt fast jeder. Nur anfangs, beim ursprünglichen Kauf oder der ersten Nutzung des Wagens entscheiden wir relativ frei. Bald jedoch zwingt uns das Gefährt einen veränderten Lebensstil auf. Das Auto führt uns wie einen Ochsen am Nasenring vor. Auch wenn wir es nicht merken. In Ausnahmesituationen wird unsere Anpassung sichtbar. Muss das Auto zwei Tage zur Reparatur in die Werkstatt, so kann Folgendes im Kopf des verhinderten Autofahrers ablaufen:



Wie komme ich in die Arbeit? Wie muss ich gehen und fahren? Mit welchem Bus, welcher Straßenbahn? Wann kommt sie, wie zahle ich, wo steige ich ein, wo ist der Ausgang? Mir fehlt die Musik. Ich fühl mich nackt wie eine Schnecke ohne Haus. Die vielen Menschen rund herum – wie beengend. Die Gerüche, Handygespräche, Taschen im Rücken. Alles ist unangenehm. Mich friert und keine Heizung, die ich andrehen könnte. Tropfen von oben? Regen?? Wo ist mein Schirm? Der liegt wie immer im Kofferraum. Bin nicht mehr gewohnt vorauszudenken. Meine Halbschuhe – ideal fürs Gasgeben und Bremsen - sind feucht geworden.

Ach, es gibt Fahrkartenautomaten? Oh Schreck - wo drücken auf diesem schrecklichen Ungetüm? Und was – Streifenkarte, 48-Stunden-Karte? Bin ich

ein Rad? Wie zahl ich ohne Kleingeld? Schulkinder bewegen sich sicher in den Öffis. Ich mach mich zum Narren. Nein, nicht ich bin der Narr. Die Öffis sind's, sie sind mir viel zu doof. Ich hasse Bahn, und Bus. Nie mehr versuche ich, damit zu fahren. Ich schwör's.

Erst das Fehlen gewisser Dinge zeigt unsere Abhängigkeit von ihnen. Erst im Entzug erfahren wir, dass wir anders geworden sind. Hirnforscher sagen uns Ähnliches: Alles, was man tut, hinterlässt Spuren, sowohl im Körper als auch im Gehirn**). Ein bloß selbst-sitzender Mensch verringert die Fähigkeit, selbst-ständig (selbstständig) zu bleiben. Er verliert den Kontakt zu seiner Umwelt, wird körperlich träge und - nach Jahrzehnten des Nichtstuns - übergewichtig werden.

Reinhard Neumeier, Dezember 2010

*) Zitat aus 'Ode to William H. Channing': Frühe Gedichte des amerikanischen Philosophen Ralph Waldo Emerson, Mitte des 19. Jahrhunderts

***) Als durchgehendes Motiv beispielsweise in Gerald Hüther, Bedienungsanleitung für ein menschliches Gehirn, 2009

Essay 7 : Die verdrängte Million

Mehr als eine Million Tote produziert laut Welthandelsorganisation Jahr für Jahr der Straßenverkehr: Im PKW oder LKW bei Unfällen oder als Fußgänger durch Überfahrenwerden. In 20 Jahren soll der *Tod durch Unfall* mehr als doppelt so oft zuschlagen.

Leben wir in der Illusion, Tod und Leid trifft nur die anderen? Warum sonst nehmen wir Menschen im Verkehr den riesigen Blutzoll auf unseren Straßen einfach hin? Was kennzeichnet unsere Art, dass wir uns das nicht nur passiv gefallen lassen, sondern das aktiv indirekt (durch den ungezügelden Drang, über Riesenkräfte zu kommandieren und überall hinzukommen) anpeilen?



Eine anthropologische Antwort aus der Sicht der Evolution: die gegenwärtige aufgerüstete Mobilität aller ist das konsequente Fortführen eine laufenden Entwicklung: Unsere Urahnen haben das Wild unter sengender Sonne gejagt, das Wild konnte sich nicht ausruhen, die Hitze nicht abgeben, und irgendwann zu müde, Infarkt, Ahnen mit Speer durch Laufen und Hetzen das Wild erlegen, jetzt nach einer Periode (gezwungener) Sesshaftigkeit von einigen tausend Jahren sind wir wieder mobil.

Hier waren wir Jahrtausende Bauern - und litten an der verstärkten Mobilität anderer, an den berittenen Hunnen oder Mongolen, die Europa und Asien überfallen haben, .. Extrem schnell, auf Pferden, einfallend, mordend plündernd.

Wir hetzen - wie vor hunderttausenden von Jahren - über die Landschaft. Nein, nicht wie früher laufend mit vielleicht 10 km/h, nein, jetzt sind es 120 oder 150. Und das überfordert unsere Sinne und Reaktionsvermögen, das auf wesentlich niedrigere Geschwindigkeiten ausgelegt ist, völlig. Schmunzeln wir nicht, wenn wir Dampflokomotiven in Fahrt sehen - bereits ihre Geschwindigkeit ist zu viel für uns.

Doch wen stört das. Der Rausch, ein stärkeres, nahezu fliegendes Wesen zu sein, macht süchtig. Und erlegen so nebenbei - ganz wie ehemals - andere Lebewesen. Oder Fußgeher oder Radfahrer oder uns selbst. Jetzt nach zwei Generationen motorisierter Hatz werden wir etwas zivilisierter. Der Rausch legt sich langsam. Die archaische Verwurzelung der Geschwindigkeit mit dem Gefühl von Macht und Einfluss über Wege und andere, wird erzieherisch langsam eingedämmt.



Man denkt: Es muss schon immer so gewesen sein: Das Brummen von Motoren, Fahr- und Bremsgeräusche, Hupen, die Menschen sind auf die Ränder der Straßen zurückgedrängt (und heilfroh, dass sie nicht überfahren werden). Man sucht, ob zwischen geparkten Autos genug Abstand ist, um hindurchzukommen, man hat sich an die schlechte Luft gewöhnt und merkt erst, wenn frühmorgens eine einzelnes Auto vorbeifährt und stinkende Geruchsfahne hinter sich zurücklässt.

Nein, es war nicht immer so. Ich selbst erinnere mich in meiner Kindheit am Land in den 1950-er Jahren noch an Straßen, in denen Karren von Ochsen oder Pferden gezogen wurden, auf denen hie und da schmalbrüstige Traktoren und LKWs fuhren. Personenkraftwagen hingegen waren eine Sensation, die ausführlich bestaunt wurden: Was war das für ein Gestell auf jeder Seite? Ah - Winker, die herausklappten, wenn der Chauffeur abbiegen wollten. Winker, kein Blinker! Ein intergriertes Licht kam erst später hinzu, das Ende dieses Wunderwerkes kam leider früh - irgendwie war es spannend, nett und ein Zeichen von Leben, das aus der verschlossenen Blech- und Glaskiste kam.

Jede Zeit scheint ihre ganz besonderen Gefahren zu haben. Die die Zeitgenossen als gegeben hinnehmen.



Gerne wird ein anderes Ergebnis des Sich-passiv-herumfahren-Lassens übersehen: *faul samma wuan, fedd samma wuan und blaad samma wuan*. Jeder zweite Europäer ist zu dick, der Trend ist ungebrochen. Herzinfarkte, Diabetes und sogar Krebs. Ironie der Evolution: wir sind schneller als je zuvor, wurden dadurch aber bewegungsfaul. **Wir lassen uns tragen, statt selber zu gehen**. So jagen wir nun nicht das Wild, sondern uns selbst in den Herzinfarkt. Was für eine Ironie der Geschichte.

Reinhard Neumeier, Oktober 2010

Essay 8: Raus ins Grüne



Der Sandläufer fühlt sich auf trockenem und sandigem Geröllboden am wohlsten. Mauersegler fliegen monatelang ohne Unterbrechung in der Luft - das ist ihre Heimat.

Und Fische leben im Wasser und nicht am Trockenen. Jedes Lebewesen fühlt sich in jener Umgebung am Besten, die seine biologischen Bedürfnisse befriedigen und an die sich seine Vorfahren evolutiv angepasst haben.

WALULISO hatte doch Recht

Walu - was?

Walu-Li-So, WALULISO - ein Wiener Original. Ist vor Jahrzehnten in einer weißen Leinentoga herumgegangen mit einem grünen Olivenkranz am Kopf. Dazu - ganz jesu-like - Sandalen an den Füßen und einen grünen Apfel und Hirtenstab in den Händen.

H-i-r-t-e-n-Stab? Hm, Hirtenstab für uns Schäfchen?

Ja, warum nicht. Auf dass wir auf die grünen Wiesen ziehen. Dass wir dort zu Fuß hinpilgern und das Auto stehen lassen.

Und Gras und Klee füttern? iihh.

Naja nicht nur. Ihm ging es darum, die Natur und ihre Früchte zu genießen. Nein, noch besser: in der Natur sich aufzuhalten, darin zu schwimmen wie Fische im Wasser.

Wasser? Fische? Hab ich Schuppen statt Haare? Gab's zu seiner Zeit kein Haarschampoo gegen Schuppen?

Ha, ha, gaanz lustig. Sei mal ernst.

Waluliso wollte die Wiener anregen, aus ihren ziegelsteingemauerten Höhlen raus zu gehen und an die Luft, ans Licht und zur Sonne zu kommen und sich dort natürlich zu bewegen. Das bedeutete auch sein Künstlernamen: jeweils die ersten beiden Buchstaben von Wasser - Luft - Licht - Sonne: WA-LU-LI-SO.

Gut, klingt nach Dauerurlaub.

Ja, eben - es fühlt sich nach der natürlichen Umgebung für uns Menschen an. Nach jener Umwelt, in denen sich Körper, Geist und 'Seele' unserer Vorfahren entwickelt und dafür angepasst hatten. Unsere unbewussten Reaktionen spiegeln das nach wie vor wider: sehen wir einen Bach, von grünen Bäumen gesäumt, pendeln sich viele unserer körperlichen Parameter auf ein gesundes Normalmaß ein: Puls, Blutdruck, Hautwiderstand. Es ist, als ob unsere Augen die Heimat sehen - und zufrieden sind.

War das eine Werbeeinschaltung unserer Vorfahren - a word from our forefathers - bezahlen sie dir die Website?

Das mit dem Bezahlen wäre eine gute Idee, nur hat sich noch niemand gefunden.

Schon gefunden wurde: Dass die Umwelt uns geformt hat und wir Menschen uns an diese Umwelt angepasst haben. Diese Überlegungen tauchen regelmäßig in den Wissenschaften auf: beispielsweise als Habitat-Theorie (Appleton 1975).

Danach bevorzugt der Mensch jene Landschaften, die seine biologischen Grundbedürfnisse befriedigen. Das heißt: Landschaften, die alles bieten, um essen und trinken zu können, eine Übersicht über die Gegend zu haben, um sicher vor Raubtieren oder Angreifern zu sein und vielleicht rechtzeitig - vor

anderen - zu sehen, wo Sexualpartner sind und ... und Landschaften, die uns herausfordern, sie gehend, laufend, liegend für kurze Zeit in Besitz zu nehmen.

Endlich wird's spannend.

Reinhard Neumeier, Juni 2012

Essay 9: Raus ins Blaue

Das reinsten Paradies lag vor der Haustür: Büsche, Bäume, Auen, Inseln, Bäche, Fische, Vögel, Wild - bis 1870 sah so vor eineinhalb Jahrhunderten Wien an der Donau aus.

Klingt nach Adam und Eva.



War es häufig auch. Das blieb auch nach der Donauregulierung 1870, die als Schutz vor Hochwasser gedacht war. Ein kleiner Teil dieses Paradieses blieb - in Form der alten Donau, der Lobau und neuerdings als wiederentdeckter Naturpark Donauauen.

Die Anziehungskraft des 'blauen' Wassers ist groß: Nach dem Zweiten Weltkrieg etwa fuhren die Wiener am Wochenende in überfüllten Straßenbahnen, wo Mensentrauben an den Haltegriffen und Trittbrettern der offenen Ein- und Ausstiege hingen. Ziele: das Gänsehäufel, das Überschwemmungsgebiet, die Hirscheninsel in der Lobau und weitere grüne Inseln am Wasser.

Und?

Und aßen Mitgebrachtes auf ausgebreiteten Decken. Möglichst fett musste es sein - die Hungerzeiten waren gerade zu Ende gegangen. Man wandte sich ab vom muffigen Bürgertum, dunklen Kirchen und genoss das Freie, die frische Luft, das Grüne und vergaß die Enge zu kleiner städtischer Wohnungen. Regelmäßig bot eine Tombola die Chance, Motorräder oder sogar Autos zu gewinnen. Also Los kaufen und hoffen. Dazwischen federball- und fußballspielen, einen Drachen steigen lassen, picknicken, herumstrawanzeln, flirten,..

Schööön.

Mit Frau und Kind zog Mann in der Freizeit ans Wasser, um Vergnügen und Freude zu haben. Und wer noch jung war und kein Kind hatte, vergnügte sich im Idealfall auch. Was man oder frau so in der Jugend (und universum-sei-dank auch später) bisweilen tut. Verschwiegene und romantische Plätze gab es in Hülle und Fülle. Vermutlich romantischer als jede Luxuskabine in einem Traumschiff. Viele Wiener sollen im Überschwemmungsgebiet, in den Auwäldern und Inseln ihren allerersten Ursprung gehabt haben.

Also doch die Adam-und-Eva-Geschichte.

Schlecht? Ohne dieses spannende Lebensspiel von Himmelhochjauchzend- und-manchmal-zu-Tode-betrübt-Sein gäbe es uns nicht. Die Freude am wiederentdeckten Körper wie sie an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert in der FKK-Bewegung (FKK = Freikörperkultur) propagiert wurde, war auch eine Freude an der wiederentdeckten Natur - am Grünen, am Blauen.

Urgroßvater und Urgroßmutter nackt? Cool.

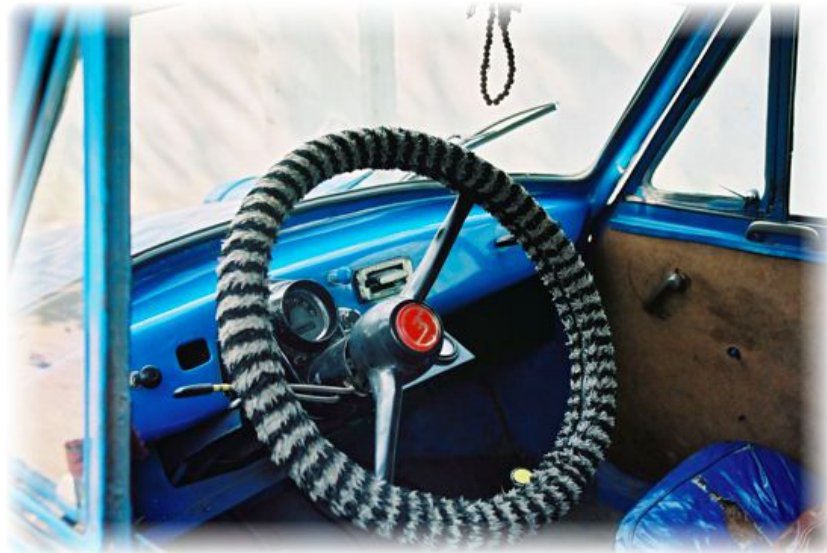
Essay 10: Du arbeitest zehn Jahre für dein Auto

Eifrige Bastler schufen im 19. Jahrhundert

das SELBST

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurde das Selbst zum Muss des modernen Menschen. Wir Menschen, wir Säugetiere, wir Wirbeltiere mit einem inneren Skelett überlisten die Evolution: Wir übernehmen durch das Selbst eine wesentliche Errungenschaft von Insekten. Wir übernehmen die umschließende Stütze einer festen und glitzernden Außenhaut.

So nutzen wir Angehörige der Familie der Trockennasensaffen nun beide evolutionär entstandenen Bewegungsmöglichkeiten: das geerbte innere Skelett einerseits und eine zusätzliche künstliche Außenschale andererseits. Wir hüllen uns in eine Außenschale, einen Chitinpanzer, wie sie die Insekten im Laufe von vielen Dutzenden von Millionen Jahren entwickelt und genutzt haben. Genau wie sie nehmen wir diese metallische Schale nicht als leblose Zusatzhülle wahr, nein - wir sehen das Selbst darin verankert.



Das so erweiterte Selbst hat sich die hohe Wertschätzung verdient, denn es kann viel: Das Selbst bietet dem Skelettbesitzer einen Innenraum, der ihm und nur ihm gehört. Hier im Selbst ist er Herrscher. Er hört Musik, raucht

Zigaretten, ohne angepöbelt zu werden, telefoniert mit dem Handy oder gibt sich der geschlechtlichen Liebe mit anderen hin. In der kleinsten Hütte ist Platz für ein Liebespaar.

Körperliche und psychische Wollust bestimmen also das stehende oder mobilisierte Selbst. Ganz zu schweigen vom Lange-Nase-Zeigen: Männliche und weibliche Skeletteigner schinden als insektoide Panzerbesitzer gehörig Eindruck. Die glattschuppigglänzende und teure Außenschale macht die - innen sitzenden - Wirbeltiere groß und größer, Nachbarn und Arbeitskollegen klein und kleiner. Niemand entgeht der Dominanz dieser Erfindung.

Mit dem Selbst, dem windschlüpfrig geformten Metallkasten, rasen die nun gepanzerten Skelettis dahin. Und stoßen sie als Teilzeitinsekten gegen andere Teilzeitinsekten, dann bleiben sie im Inneren geschützt. Das glauben die SELBST-Benutzer zumindest. Oft stimmt es nicht, wenn man die durch Verkehrsunfälle zu Tode gekommenen oder verkrüppelten Personen in Rehabilitationsanstalten zählt.

Das Selbst ist die große Waffe des kleinen Mannes oder der kleinen Frau: Überrollt ein aufgeblähtes Zweitonnenrieseninsekt einen ungeschützte Siebzigkilo-Trockennasensaffen, hat dieser Wicht da draußen eben evolutionäres Pech gehabt. Er hat ein schlechtes Los im darwinistischen Überlebenskampf gezogen. Mehr als zwei Dutzend Millionen Verletzte gibt es jährlich weltweit. Und eine siebenstellige Anzahl von Menschen zahlen jährlich den höchsten Preis: den Tod (siehe den Blog-Beitrag '[Die verdrängte Million](#)').

Δ

Wie bei Käfern, Schlangen und Echsen muss die Außenhaut alle paar Jahre gewechselt werden. Das Selbst kann nicht mitwachsen. Das Häuten kostet viel an Material und Energie. Es wird daher Jahre im Voraus geplant. Dazu muss beim Wohnen, Kleiden, Essen, Ausgehen und in der Bildung gespart werden.

Sie, geschätzter Leser, wissen natürlich längst, was ich unter Selbst verstehe: das liebe Auto. Es kommt aus dem Griechischen αὐτό~ (= selbst~) und meint als Abkürzung natürlich das Selbst-Mobile, das Selbst-Bewegliche, kurz das Auto.

Am Ende dieses Beitrages zwei Zahlen: Der durchschnittliche Deutsche zahlt während seines Lebens **315.000 Euro** (Ca.-Werte für 2009) für sein Auto. Das entspricht rund **zehn Jahren Arbeit**. Zehn Jahre molochen, das heißt

mehr als 2.000 Mal in der Früh aufstehen, harte Chefs, manchmal mürrische Kollegen aushalten und abends müde nach Hause kommen. Zehn Lebensjahre heißt, mit einem Schlag 40 statt 30 Jahre alt zu sein, oder 50 statt 40 oder ... Zehn Lebensjahre heißt viele Chancen auf ein erfülltes Leben vergeuden.

Reinhard Neumeier, September 2012. Selbst-los seit Mai 1984

Weitere Essays zu wissenschaftlichen, psychologischen und lebenspraktisch-philosophischen Themen: www.reinhard-neumeier.at