

Gute Fahrt!

Ein Leben ohne Auto ist möglich und lebenswert. Stadtmenschen betonen dies oft und gern. Ich würde gerne dazugehören. Bis mich Corona in meinen Bemühungen, ohne Blechbüchse auszukommen, weit zurückwarf.

BEKENNTNIS: Regina Bruckner

Senfgeb und nigelnagelneu ist das Auto, davor aufgeädelt eine kleine Kinderschar, die Mädchen tragen identisch blitzblaue Kleidchen. Eine idyllische Komposition, wie ein hochprofessioneller Werbefuzzi sie nicht besser hätte erfinden können. Neulich fiel mir das alte Foto wieder in die Hand. Es war in einer Schachtel aufbewahrt, ins Fotoalbum wurde es nie eingeklebt. Es gibt einige aus dieser Reihe. Meine Geschwister und ich in den selbstgenähten Sonntagsmonturen vor der neuen Familienkutsche. Senfgeb war damals der letzte Schrei, ein neues Auto eine große Sache. Jedes Familienmitglied redete bei der Auswahl mit. Stolz waren wir dann alle, wenn der Neuerwerb endlich im Stall stand, und erst recht, wenn er ausgefahren wurde.

Diffus erinnere ich mich daran, wenn ich die zufriedenen Gesichter betrachte. Es muss etwas Besonderes für uns gewesen sein, sonst hätte mindestens eines von uns Kindern vergrämt dreinschaut. Bei vierein wurde immer irgendwie um irgendwas gezankt. Erst recht, wenn einer der zahlreichen Ausflüge anstand, der in meiner und vielen anderen Familien damals zum Programm gehört hat. Bei uns ging es zu den Großeltern in die Steiermark, zu Tanten nach Kärnten oder am Sonntag zur Aussichtswarte ins Mühlviertel. Nach getaner Wanderung fuhr man wieder heim, wir Kinder zogen artig unsere Sonntagskleidung aus.

In meiner Kindheit hatte das Auto mit Freiheit zu tun. In dem Dorf, in dem ich aufgewachsen bin, war es gut, ein Auto zu haben. Hatte man den Führerschein und Papa ließ das Auto her, schnupperte man den Duft der großen weiten Welt. Aber man wurde auch an seinem fahrbaren Untersatz gemessen, denn Größe, Marke, Pferdestärken, all das zählte schon damals viel. Um das neue Auto zu begutachten, kamen die Nachbarn zusammen, man fachsimpelte, tauschte Erfahrungen aus. Auto und Wohlstand gehörten in der nationalen Erzählung zusammen – lange vor meiner Kindheit.

Symbol des Wohlstands

Nach 1945 galt die Motorisierung unstrittig als „ein wichtiger Gradmesser für den Lebensstandard eines Volkes“, wie es die *Arbeiter-Zeitung* 1952 formulierte. „Autos einer breiten Bevölkerungsschicht verfügbar zu machen avancierte zu einem Nachweis des Voranschreitens auf dem Weg zu einer Mittelschichtsnation, in der sich Zugehörigkeit als gehobene Kaufkraft jenseits der Dürftigkeit proletarischen Einkommens materialisieren sollte“, brachte es der Historiker Oliver Kühsehl in einem Vortrag 2008 auf den Punkt.

Das Automobil, das seit dem am Fließband hergestellten Ford T zum Massenprodukt gereift war, verhielt Mobilität, Geschwindigkeit, Freiheit, so Kühsehl. Es war ein Symbol des technischen und gesellschaftlichen Fortschritts. In den 1970ern, als ich groß geworden bin, war das längst im kollektiven Bewusstsein verankert. Knapp 1200 Autos je tausend Einwohner gab es Anfang des Jahrzehnts, zehn Jahre später waren es 2250, 2018 fast 5000.

Kein einziges Jahr seit Aufzeichnung der sogenannten Pkw-Dichte seit 1950 gab es ein Mi-

nus, mal war der Zuwachs kleiner, mal größer, aber es war immer ein Plus. Daran änderte auch die Ölkrise in den 1970ern nichts. Die Blechlawinen wuchsen, die Beton- und Asphaltwüsten auch.

Als ich das Foto in Händen hielt, kam mir der Gedanke, wie froh ich bin, dass es in meiner Familie immer noch ein Auto gibt. Abgesehen von kurzzeitigen Versuchen, auf Carsharing umzusteigen, war das immer so, obwohl wir schon lange Stadtmenschen sind. Weil es leistbar ist, weil es bequem ist, weil wir mit den Kindern die Großeltern besuchen wollten, weil es mit Öffis oft mühsam ist. Gibt es nicht jede Menge guter Gründe, monatlich viel Geld für ein Auto auszugeben? Ich zähle sie mir oft auf. Um meine wiederkehrenden Zweifel zu verschleichen.

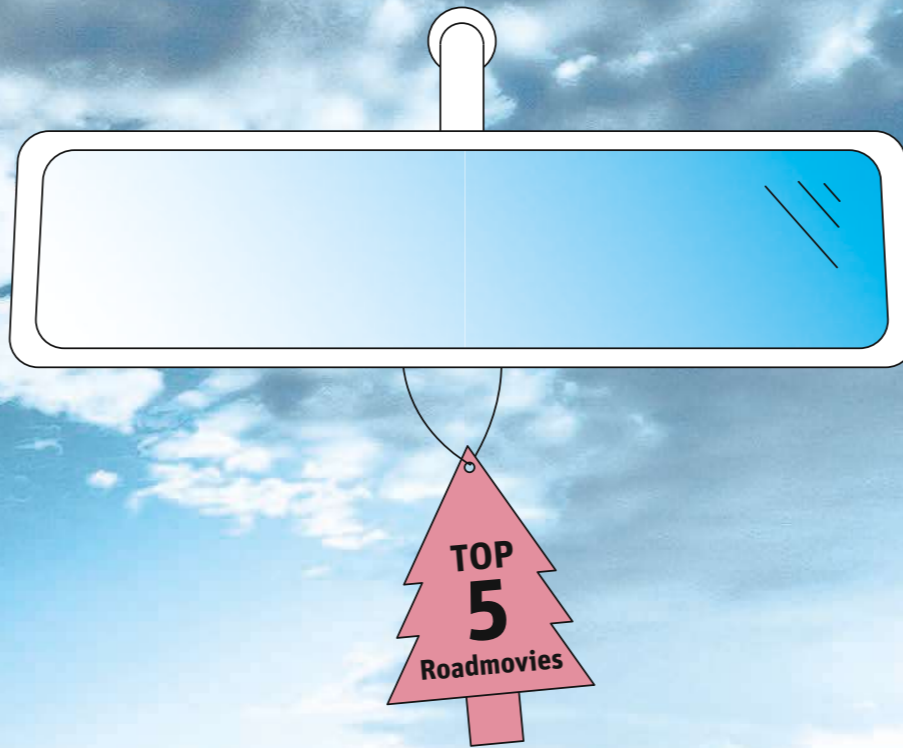
Immerhin hat sich der Wind zuletzt recht deutlich gedreht. Gemeinden versuchen ihre Bürger zum Umstieg auf Sammeltaxis, Carsharing oder den öffentlichen Verkehr zu bewegen und stellen dafür zunehmend auch Angebote bereit. In manchen Bundesländern werben Plakate dafür, das Auto stehen zu lassen und die Freiheit zu Fuß zu erleben. Ich sehe das alles wohl. Auch an gutem Willen fehlt es mir nicht.

Es geht auch ohne

Doch ausgerechnet jetzt habe ich einen neuerlichen Beweis, dass mit dem Auto alles einfacher ist. Und das, nachdem ich jüngst den Versuch unternommen hatte, möglichst ohne Blechbüchse auszukommen. Ja, das geht – öfter als gedacht, aber nicht immer gut, so lautete meine Conclusio nach einer mehrwöchigen Autodiät. Ich wollte meine Erkenntnisse in den Alltag mitnehmen, schließlich ist mittlerweile vielen klar, dass die motorisierte Individualmobilität zugunsten des öffentlichen Verkehrs zurückgedrängt werden soll.

Corona warf mich zurück. Ich durfte mit dem Auto ins Grüne, während allerorts streng darauf geachtet wurde, wer wann wo unterwegs ist. Ich konnte mir nicht helfen: Ich fühlte mich frei – und ich gebe es zu, im Auto fühle ich mich auch jetzt noch besser als in der U-Bahn – mit Mitbürgern, die einem auf den Pelz rücken, und Maske, die einem die Luft abschnürt. Es war zwar gespenstisch, aber auch irgendwie cool: Freie Fahrt auf den Stadtautobahnen in Wien und über Land, so etwas gab es so noch nie.

Ich fühle mich aber auch erlappt, weil ich mir die alten Erzählungen offenbar einverleibt habe. „Die Kaufmotive für einen Pkw sind, wie für alle Güter des gehobenen Bedarfs, vielschichtig, mitunter irrational und schwer erfassbar“, lese ich in einer Analyse des Wifo aus dem Jahr 1965. Ich lege das Foto mit dem senfgelben Auto und den fröhlichen Kindern in die Schachtel zurück – und nehme mir den mobilen Neustart nach Corona wieder ganz fest vor.



Das Ziel ist der Weg

Gregor Sieböck hat seinen Traum verwirklicht: Der Oberösterreicher wanderte bis nach Tokio. Seitdem entscheidet er an jeder Wegkreuzung neu, wohin er geht. Was er dabei über sich und die Freiheit gelernt hat.

BEGEGNUNG: Martin Schauhuber

Im September 2002 steht Gregor Sieböck auf dem Dachstein – und verspürt plötzlich eine Gewissheit: „Es geht jetzt darum, diese große Wanderung zu machen.“ Schon beim Abstieg legt er geistig das Datum fest, am 30. Juni 2003 marschiert er vier Tage früher als geplant los. Seine Route: einmal rund um die Welt.

Schon früh im Gespräch sagt Sieböck einen Kernsatz: „Ich habe immer das gemacht, was ich wollte.“ Hat man den 43-Jährigen vor sich, dann überraschen diese Worte wenig. Mit seinem Lachen, dem aufmerksamen Blick und der ungefilterten Kommunikation strahlt er eine einnehmende Lebensfreude aus. Man bekommt das Gefühl: Hier ist einer, dessen Art zu leben es verdient, betrachtet zu werden.

Was dieses „Ich mache, was ich will“ wirklich bedeutet, wie weit es ihn von durchschnittlichen Lebensrealitäten weggeführt hat, das versteht man erst später: wenn man hört, was genau Sieböck alles wollte – und deshalb durchgezogen hat.

Mitten im Studium zum Zivildienst nach Ecuador abhauen, um sich dort in der Nacht um Straßenkinder zu kümmern, das ist noch für die meisten nachvollziehbar. Den Traumjob bei der Weltbank schmeißen, um als „Weltenwanderer“ drei Jahre lang von Oberösterreich nach Tokio zu gehen? Schwieriger. Während des Corona-Lockdowns um je 500 Euro Biochampagner und Zotter-Schokolade kaufen, während man im Haus seines Vaters wohnt? Wird eng. Ja, das hat jetzt nicht in die Aufzählung gepasst. Auch das ist Gregor Sieböck: Mit Schubladen kommt man nicht weit.

Im Leben des Weltenwanderers geht es um Mut, um Vertrauen und um Freiheit. „Ich bin als Einzelkind auf dem Land aufgewachsen und habe wenig Freunde gehabt“, sagt Sieböck. Fernsehen interessierte ihn nicht. Während die anderen Kinder in der Volksschule über die aktuellen Sendungen reden, steht der kleine Gregor vor der Österreichkarte und lernt Flüsse und Berge auswendig. „Einer meiner besten Freunde war ein großer Eichenbaum“, erzählt Sieböck. Beim Bau der Pyhrnautobahn wurde der zwar bewahrt, der restliche Wald aber gefällt. „Vor der Matura habe ich deshalb entschieden, dass ich mein Leben der Erde widme – und wie wir Menschen in Einklang mit ihr leben.“

Freiheit statt Karriere

Nach seinen Wirtschafts- und Umweltstudien setzte Sieböck für die Weltbank Energieeffizienz-Projekte um: „Ich hatte im Prinzip ausgesorgt.“

Dann kam der Weltgipfel für nachhaltige Entwicklung in Johannesburg, dessen Ergebnisse gegen null gingen. Frustriert beschloss Sieböck, im Juli 2003 loszuwandern.

„Ich habe nicht gewusst, ob ich es körperlich schaffe“, erzählt er. Er schaffte es nach Portugal, nach Südamerika, nach Nordamerika, nach Japan, nach Neuseeland, besuchte Umweltprojekte und machte in Schulen und Medien auf seine Themen aufmerksam. „Das größte Geschenk waren die Begegnungen. Die Ärmsten und die Reichsten haben ähnliche Bedürfnisse.“ Die persönlichste Lektion überbrachte die Neuseeländerin Emily. „Das war eine der intensivsten Begegnungen meines Lebens“, sagt Sieböck. Aber er war auf die Ankunft in Tokio fixiert, musste weitergehen. Die Beziehung ging auseinander. „Ich habe wegen des Ziels übersehen, was am Wegesrand war.“ Sieböck beschloss, künftig anders zu wandern: „Wenn ich wieder gehe, dann entscheide ich an jeder Kreuzung, ob ich links oder rechts abbiege.“

Freiheit und Karriere

Sieböck schrieb Bücher, hielt Vorträge, wanderte mit und ohne Ziel, lebte. „Mein Gradmesser bei Entscheidungen ist die Frage: Führt das zu innerer Freude oder nicht?“, erklärt er. „Aber das ist mein Weg. Es gilt, nicht zu generalisieren.“

Seine Werkzeuge zum Glücklichein sind keine revolutionären. Der Oberösterreicher hat verinnerlicht, was vor ihm schon viele erkannt haben: dass es nichts bringt, sich pausenlos um Vergangenheit und Zukunft zu sorgen, weil es immer nur den Moment gibt. Dankbarkeit sei „der Schlüssel“. Themen, die längst im Mainstream angekommen sind. Nur das kompromisslose Auf-sich-selbst-Hören lebt Sieböck wie kaum ein anderer. Letzten Herbst beschloss er, ab dem 1. April eine zehnmönatige Vortragspause zu machen. Abstand gewinnen, „meinen Weg freilegen. Ich habe gespürt, dass ich mein Potenzial nicht lebe. Das Neue kann erst entstehen, wenn Freiraum da ist.“

Sieböcks Freiheit kommt auch von etwas, das viele als Verzicht empfinden würden: kein Auto, keine Frau, keine Kinder, er lebt in zwei Zimmern im Haus seines Vaters. Handy und Laptop sind zweckmäßig, aber nicht das neueste Modell. In Schube investiert er, die braucht ein Wanderer. Und eben auch mal in Schokolade. Freiheit, das ist etwas Individuelles.

Allgemeingültige Weisheit lässt sich der ewig Reisende nur eine entlocken: Man möge bitte auf sich selbst hören. „Es geht nicht darum, dass jeder zum Weltenwanderer wird!“ Ob Porsche oder Wanderschuhe, „es ist das eine nicht besser als das andere“. Aber wer aus tiefstem Herzen Bäcker werden will, solle nicht bei der Bank arbeiten. Sieböck sieht jede Entscheidung als Weichenstellung: Auch wenn die Gleise danach lange parallel laufen, kann sie einen großen Unterschied machen.

„Ich verrenne mich auch“, sagt der Weltenwanderer und spricht von Traurigkeit, die ihn dann überkommt. Aber es werde immer seltener, weil er immer genauer auf sich höre. „Ich möchte meinen Weg freilegen. Das führt zu einer riesengroßen Lebensfreude“, sagt er. „Man kann jederzeit damit anfangen.“ Und wer im Alltagsrad diesen Satz an sich heranlässt, der merkt, wie furchteinflößend und befreiend er ist.

5



Mad Max: Fury Road George Miller krönte seine „Mad Max“-Reihe mit einem Abschlussfilm, der sich zu purer Bewegung verdichtet: staubige Fahrzeuge im Höllentempo!

4



The Straight Story Das langsamste Roadmovie der Filmgeschichte stammt von David Lynch. Ein Krankenbesuch in Zeitlupe, als Vehikel dient ein Rasenmäher. Zeit ist eine Illusion.

3



Easy Rider Dennis Hoppers legendärer Low-Budget-Film über zwei Aussteiger, die auf ihren Choppers ein intoleres Amerika durchqueren, gab einer ganzen Ära den Takt vor.

2



Wanda Eine Frau kehrt ihrer bürgerlichen Existenz den Rücken und wird zur Königin der Zufallsbegegnung gen. Barbara Lodens einziger Film ist ein Cinéma-Vérité-Juwel des New Hollywood.

1



Two-Lane Blacktop Monte Hellmans Klassiker setzt der US-Mythologie der „frontier“ ein Fanal. Der „Driver“ und der „Mechanic“ und ein frasierter 55er-Chevrolet. Film als rasender Stillstand.