

Stadtbibliothek:
Projekt „Queeres
Wohnzimmer“

HANNOVER. Die Stadtbibliothek Hannover stellt ihr „Queeres Wohnzimmer“ vor: Im Erdgeschoss der Zentralbibliothek, Hildesheimer Straße 12, öffnet das Aktionsprojekt für vier Monate seine Türen mit einem breiten Angebot an Ausstellungen, Diskussionsrunden, Beratungsangeboten und mehr. Es ist kostenlos zugänglich. Das Projekt, das in Zusammenarbeit mit lokalen LGBTQIA+-Organisationen, Vereinen und Privatpersonen entstanden ist, möchte einen sicheren und inklusiven Raum für queere Menschen und Verbündete schaffen und dabei gleichzeitig sichtbar machen, wie facettenreich „queeres Leben in Hannover“ aktuell sein kann. Es soll ein Ort sein, an dem Menschen unterschiedlicher sexueller Orientierungen und Geschlechtsidentitäten zusammenkommen können, um sich zu treffen, zu diskutieren und voneinander zu lernen.

Die Veranstaltungen werden regelmäßig auf der Website der Bibliothek und in den sozialen Medien bekannt gegeben. Folgende Termine stehen bereits fest:

- jeden Dienstag 10 bis 16 Uhr: Queer Co-Working – Arbeiten an persönlichen und / oder gemeinsamen Projekten, in gemütlicher und offener Atmosphäre
- Montag, 6. Mai, 18 Uhr: Fragestunde mit der Polizei Hannover – Informations- und Aufklärungsgespräch zu Themen wie Gewalt und Hassverbrechen an queeren Personen
- Donnerstag, 13. Juni, 18 Uhr: Queer mit Behinderung – Offene Gesprächsrunde mit Expertinnen und Experten zu Themen rund um Queersein und (nicht)sichtbare Behinderungen
- Mittwoch, 26. Juni, 18 Uhr: Öffentliche Probe des Queerchor Hannover e. V.

Alle motivierten Personen sind herzlich eingeladen, aktiv am „Queeren Wohnzimmer“ teilzunehmen und einen Raum des Respekts, der Akzeptanz und des Miteinanders zu schaffen. **RED**

Infos gibt es per E-Mail an queeres.wohnzimmer@gmail.de sowie bo@bueroboku.de und auf stadtbibliothek-hannover.de.

VON TIMM LEWERENZ

BERLIN. Tempolimit, Klimakleber und Benzinpreise: Kaum ein Thema erhitzt die Gemüter so sehr wie Auto und Verkehr. „Quasi religiös“ nennt der Philosoph Thomas Vašek das Verhältnis der Deutschen zum Pkw. Im Interview erklärt der gebürtige Wiener, was vom Menschen übrig bleibt, wenn er mit 250 km/h über die Autobahn fährt.

Herr Vašek, kürzlich wurde ein Mann dafür gefeiert, dass er eine Blitzeranlage mit seinem Anhänger blockiert hat. Zeitgleich erhält ein 18-Jähriger, bekannt als „Anzeighauptmeister“, Morddrohungen, weil er Verkehrsverstöße meldet. Wie erklären Sie sich dieses Verhalten?

Zunächst einmal erscheint dieser 18-Jährige manchen Leuten als Denunziant oder Petze, was generell keine sympathischen Rollen sind – ganz gleich, ob die Straßen durch sein Handeln sicherer werden oder nicht. Doch es geht noch tiefer: Wenn jemand Schnelfahrer anzeigt oder sich die Kennzeichen von Falschparkern notiert, dann empfinden das viele Menschen hierzulande als Angriff auf die Freiheit. Und es würde mich nicht wundern, wenn ihn manche Leute mit Nazi-Vergleichen beschimpfen würden, wie wir es aus der Corona-Krise kennen, als Querdenker vor einer angeblichen Diktatur warnten.

Das heißt, die Deutschen fühlen und denken, als würden sie hinter dem Steuer sitzen, selbst wenn sie den Wagen verlassen?

Ja, das würde ich definitiv unterschreiben. Wenn es ums Auto geht, ist so viel Aggression im Spiel – und eben nicht nur im

Straßenverkehr, sondern auch am Frühstückstisch und in den sozialen Medien. Das Auto scheinen viele Menschen als Extension ihrer selbst zu sehen, beinahe als Körperteil oder Prothese. Das zeigt sich auch daran, in welchem Zustand die Deutschen ihren Wagen halten. Weder in Frankreich noch in Italien oder Österreich – wo ich herkomme – wäscht man sein Auto so oft wie hier oder reagiert derart allergisch auf Kratzer und Dellen. Natürlich gibt es auch in den USA Autofreaks, aber im Großen und Ganzen ist der Wagen dort – aufgrund der großen Entfernungen – ein Mittel, um von einer Stadt in die nächste zu gelangen. In Deutschland aber ist das Auto ein Selbstzweck. Und damit in gewissem Sinne heilig.

Sie schreiben, das Auto sei der „Fetisch“ der Deutschen. Bei dem Wort denken viele vermutlich eher ans Schlafzimmer.

Auch da könnte man bestimmt Bezüge herstellen. (lacht) Ich meine aber etwas anderes: Es geht mir um den religiösen Fetischismus, also den Glauben daran, dass einem bestimmten Objekt – denken Sie etwa an eine Voodoo-Puppe – übernatürliche Kräfte innewohnen. Auf ähnliche Weise scheint mir das Auto für die Deutschen quasi religiös aufgeladen zu sein.

Dem Auto wohnt eine Macht inne, an der der Autofahrer teilhaben kann?

Ja, Macht ist das richtige Wort. Auf der Autobahn hat man sie, während man sie im Job oder in der Familie vielleicht nicht hat. Die Autos werden immer größer, schwerer und PS-stärker. Warum eigentlich? Es scheint mir einzig und allein darum zu gehen, zu dominieren.

„Quasi religiös“

Das **AUTO ALS FETISCH**: Philosoph Thomas Vašek erklärt das Verhältnis der Deutschen zum Pkw



„Beim Autofahren bricht sich etwas Archaisch-Brutales Bahn, das in unserer Gesellschaft sonst keinen Platz hat.“ Der Philosoph Thomas Vašek hat ein Buch darüber geschrieben, wie der deutsche Auto-Mythos zustande kommt – und wie es sich anfühlt, zu rasen „wie das letzte Arschloch“.

Symbolfoto: Randy Tarampi / Unsplash

In der Soziologie gibt es den Begriff der „fossilen Männlichkeit“. Ist diese Verbindung von Autorität und Verbrennermotor vor allem eine Männersache?

In der Tat scheint das eng mit dem zu tun zu haben, was man „toxische Männlichkeit“ nennt, dieser Hang zu Dominanz und autoritärem Auftreten. Allerdings scheint es sich um eine Mentalität vor allem des deutschen Mannes zu handeln. Doch schauen Sie, im deutschen Auto bündelt sich noch mehr: Nicht nur die toxische Männlichkeit, sondern auch eine stolze Industrie, die uns

den Klimawandel eingebracht hat. Gerade dieser – durchaus nachvollziehbare – Stolz auf die eigenen Ingenieurleistungen machen es dieser Branche so schwer, sich zu wandeln. Als ich vor längerer Zeit die BMW-Werke besucht hatte, habe ich das selbst gemerkt.

Was haben Sie von den BMW-Ingenieuren erfahren?

Ich schrieb damals einen Artikel darüber, dass das Automobil immer komplexer und dadurch weniger beherrschbar wird. Gerade war die Hybridtechnologie auf den Markt gekommen, mit dem Toyota Prius zum ersten Mal in Serie. Die Ingenieure bei BMW wollten davon nichts wissen, weil sie so stolz auf ihre ausgefeilte Dieseleinspritztechnik waren. Der Gedanke „Wir bauen die besten Autos der Welt“ bezog sich nun mal auf den Verbrennermotor.

Ihr Buch „Land der Lenker: Die Deutschen und ihr Auto“ thematisiert die Fahrerperspektive, die Sie hierzulande für typisch halten. Es ist 2019 erschienen. Seitdem hat sich die Anzahl der zugelassenen E-Autos um ein Vielfaches gesteigert. Was macht das mit dem deutschen Auto-Mythos?

Es ist eine Ironie, dass die Deutschen mit dem „Flocken Elektrowagen“ 1888 eines der ersten E-Autos überhaupt an den Markt gebracht hatten, es wurde nur eben nicht weiter verfolgt. Die aktuelle Entwicklung ist eine gigantische narzisstische Kränkung für den deutschen Autofahrer, vor allem natürlich für die Branche. Was das mit dem deutschen Auto-Mythos macht? Zumindest wird umso deutlicher, dass er genau das ist: ein Mythos und nicht die Realität. Und oft entwickelt ein entlarvter Mythos den Beigeschmack eines Märchens.

Kehren wir noch einmal in den Fahrersitz zurück. Woher kommt dieses Freiheitsgefühl, wenn wir doch all die Armaturen, Hebel und Knöpfe im Blick halten müssen? Ganz zu schweigen von den Verkehrsschildern.

Der Freiheitsgedanke war von Anfang an da. Zu Beginn stand der todesmutige Autofahrer, der sich in die keineswegs sicheren Fahrzeuge setzte, um damit über die keineswegs sicheren Straßen zu poltern. Dieses Gefühl hat sich ein kleines bisschen gehalten.

Vor allem aber weisen Sie zu Recht auf eine Paradoxie hin: Einerseits ist das Auto ein Vehikel der Selbstentfaltung, andererseits können wir keine Kurve mehr vollständig kontrolliert fahren, weil das Elektronische Stabilitätsprogramm, ESP, sofort eingreift. Am aufschlussreichsten ist aber die Debatte der Deutschen über die Einführung des Sicherheitsgurtes in den 1970er-Jahren.

Was kann man aus dieser 50 Jahre alten Debatte lernen?

Ich würde sagen, man kann hier wie unter einem Brennglas das Verhältnis der Deutschen zum Auto verstehen. Wenn man sich die Berichterstattung aus dieser Zeit anschaut, den Slogan „Freie Fahrt für freie Bürger!“, dann erinnert das wieder an die Rhetorik der Corona-Leugner, die vor einer Impfdiktatur warnten. Interessant ist aber, dass auf der deutschen Autobahn Freiheitswahn und Freiheitsbegrenzung Hand in Hand gehen.

Wie meinen Sie das?

Die Deutschen wollen rasen, reagieren allergisch auf ein Tempolimit, während die meisten Autos technisch bereits auf 250 km/h begrenzt sind. Zeitgleich werden die Wagen mit allen möglichen Assistenten ausgestattet, um zu verhindern, dass man sich und andere auf der Straße umbringt. Die 250 km/h habe ich für mein Buch übrigens selbst einmal ausprobiert.

Wie ging es Ihnen dabei?

Wenn ich auf der linken Spur mit 250 Sachen und Lichtthupen wie das letzte Arschloch – jemanden verdränge, der 100 km/h weniger fährt, dann spüre ich ein Machtgefälle zwischen mir und dem anderen. Er weicht wie ein Tier in einer Geste der

Unterwerfung. Im Endeffekt war ich ziemlich erschrocken über mein eigenes Empfinden. Diesen Rausch der Macht. Dass man es in Deutschland erlaubt, dass sich Menschen so verhalten, finde ich schon bemerkenswert – und ein wenig unheimlich.

Sie sprachen davon, dass die Deutschen die „Fahrerperspektive“ verinnerlicht hätten. Sollten wir lieber die „Beifahrerperspektive“ kultivieren?

Die Perspektive des Gefahrenwerdens ist mir in der Tat die sympathischste. Der konzentrierte Fahrer bekommt von seiner Umgebung nichts mit und steht damit für ein „eingekapseltes“ Leben. Anders die Familie, das Liebespaar, der Fahrgast auf der Rückbank. Von dort aus lässt sich die Umwelt betrachten, man kann mit anderen interagieren. Das ist die Vision des autonomen Autos, das von Künstlicher Intelligenz gesteuert wird – nicht vom Willen des Fahrers. Die Antwort auf den deutschen Autowahn heißt KI. Wir brauchen intelligente Mobilität statt Egoismus auf Rädern.

Wie bewerten Sie den Autoraser moralisch? Verhält er sich fahrlässig oder begehen wir in ihm unserer eigenen triebhaften Schattenseite?

Ich habe darauf keine eindeutige Antwort. Klar ist aber: Wenn der PS-stärkere Autofahrer den langsameren verdrängt, dann bricht sich etwas Archaisch-Brutales Bahn, das in unserer Gesellschaft eigentlich keinen Platz mehr hat. Das Auto wird zum Ersatz für die Waffe. Wer von einem Raser bedrängt wird, reagiert, als würde man eine Waffe auf ihn richten.

Zur Person: Thomas Vašek



Foto: privat

Der Philosoph Thomas Vašek war Chefredakteur beim Technology Review, P.M. Magazin sowie der Philosophie-Zeitschrift „Hohe Luft“. 2019 wurde er für den LeadAward in der Kategorie „Magazin Debatte“ nominiert. Seit 2023 arbeitet der gebürtige Wiener für das Magazin human, das sich interdisziplinär mit den Erweiterungen menschlicher Fähigkeiten durch Künstliche Intelligenz auseinandersetzt. Er lebt in München.

FASHION DAYS

2. bis 11. Mai 24

...mit der größten
MODE-AUSWAHL
für die ganze
Familie!

AB 2 TEILE

20%

RABATT*

auf den Einkauf
mit Ihrer KRESS
TREUEKARTE*

*Rabatt gilt ab dem Kauf von mind. 2 Teilen bei Vorlage Ihrer KRESS Treuekarte bzw. bei Beantragung im Aktionszeitraum. Reduzierte Ware, klassische Herren-Hemden, u. -Anzüge (auch Baukasten), Accessoires, Socken, Strümpfe sowie die Marken Apricot u. Wellensteyn sind ausgenommen; Prozent-/ Rabattaktionen sind nicht kombinierbar.

KRESS Modezentrum Hannover

Einkaufspark Klein-Buchholz | Sutelstr. 5

Mo - Sa 9.00 - 19.00 Uhr

www.kress-mode.de

KRESS Kunden
parken kostenlos
direkt am Geschäft

13613601_002624