

[WLG]

WIENER LINGUISTISCHE GAZETTE

***Vom Fahren bei schlechter Sicht, Beschleunigen,
Abbremsen und Stillstehen auf dem
Pannestreifen***

**Beobachtungen zur Leitmetapher der Automobilität im
österreichischen Mediendiskurs über die Covid-19-Krise**

Martin Reisigl

Sonderdruck aus: *Wiener Linguistische Gazette* (WLG) 90 (2021): 5–38

Themenheft *Corona-Diskurse in und über Österreich*

Hg. v. Lars Bülow, Anne Diehr, Daniel Pfurtscheller & Sebastian
Thome

Universität Wien · Institut für Sprachwissenschaft · 2021

Eigentümer, Herausgeber und Verleger:

Universität Wien, Institut für Sprachwissenschaft
Sensengasse 3a
1090 Wien
Österreich

Redaktion: Markus Pöchtrager (Allgemeine Sprachwissenschaft),
Robson Carapeto-Conceição, Mi-Cha Flubacher, Florian Grosser (Angewandte
Sprachwissenschaft),
Stefan Schumacher (Allgemeine und Historische Sprachwissenschaft)

Kontakt: wlg@univie.ac.at

Homepage: <http://www.wlg.univie.ac.at>

ISSN: 2224-1876

NBN: BI,078,1063

Die *Wiener Linguistische Gazette* erscheint in loser Folge im Open-Access-Format.
Alle Ausgaben ab Nr. 72 (2005) sind online verfügbar.



Dieses Werk unterliegt der Creative-Commons-Lizenz CC BY-NC-ND 4.0
(Namensnennung – Nicht kommerziell – Keine Bearbeitungen)

Vom Fahren bei schlechter Sicht, Beschleunigen, Abbremsen und Stillstehen auf dem Pannestreifen – Beobachtungen zur Leitmetapher der Automobilität im österreichischen Mediendiskurs über die Covid-19-Krise

*Martin Reisigl**

Wiener Linguistische Gazette (WLG)

Institut für Sprachwissenschaft

Universität Wien

Ausgabe 90 (2021): 5–38

Abstract

The explorative Critical Discourse Study deals with the conceptual metaphor of automobility in the discourse on the Covid 19 crisis. It focuses on Austrian discourse fragments from the press and television. The car metaphor seems to be productive for four reasons: (1) It is habitually a prominent collective symbol in everyday language use. (2) It illustrates complex causal relationships in a simple way. (3) It helps to warn of dangers and negative developments. (4) The metaphor is also obvious because the excessive global traffic is a cause of the pandemic. Thus, it is important to show the common roots of the pandemic and the mobility crisis. The connection is based on the global capitalist system. As long as this inherent link of the crises is not adequately reflected and addressed in public discourses, collective learning processes moving towards more sustainable lifestyles and economy are difficult.

Schlagwörter: Kritische Diskursanalyse, Ökolinquistik, Covid-19-Krise, Autometapher, Argumentation

* Martin Reisigl, Institut für Sprachwissenschaft, Universität Wien, Sensengasse 3a, 1090 Wien, martin.reisigl@univie.ac.at.

Am Anfang dessen, was jetzt als Corona-Krise bezeichnet wird, stand Mobilität: Die Mutation des Virus, die es von Mensch zu Mensch übertragbar und damit entlang menschlicher Interaktionsketten mobil machte, erscheint wie der Flügelschlag des Schmetterlings in der Chaostheorie, der den Tornado am anderen Ende der Welt auslöst. Ursachen und Effekte sind in dieser Situation nicht symmetrisch oder linear, sondern dynamisch und vor allem unberechenbar. (Manderscheid 2020: 101)

1 Einleitung

Die *Covid-19-Pandemie* verschränkt sich auf komplexe Weise mit der *Mobilitätskrise*, und damit überkreuzen sich auch die zwei Diskurse rund um die beiden globalen Problemkomplexe. Allerdings ist der Begriff der *Mobilitätskrise* in der öffentlichen Wahrnehmung bis jetzt wenig etabliert. Eben deshalb soll im folgenden Beitrag die enge Verschränkung der beiden Probleme und Diskurse im Mittelpunkt stehen.¹

Diese Verschränkung vermag ich hier jedoch nicht in ihrer ganzen Tragweite zu beleuchten. Vielmehr muss ich mich damit begnügen, ein diskursives Bindeglied als indexikalisches Zeichen für die Verwobenheit der beiden Diskurse in den Blick zu nehmen: die konzeptuelle Metapher *DER UMGANG MIT DER COVID-19-PANDEMIE IST EINE GEFÄHRLICHE AUTOFAHRT*, wie sie in ausgewählten medialen Diskursfragmenten aus Presse und Fernsehen in Österreich gebraucht wird. Der gewählte Zugang zur Thematik ist eine ökolinguistisch orientierte Metaphern- und Argumentationsanalyse, die im Rahmen einer explorativen Kritischen Diskursstudie unternommen wird.

In einer weiterführenden Studie wären insgesamt drei Verknüpfungen der Covid-19-Krise mit der Mobilitätskrise zu untersuchen.

¹ Für hilfreiche Kommentare zu zwei früheren Textfassungen danke ich Hugo Caviola, Andreas Kläy, Andrea Sedlaczek, Hans Weiss, Martin Wengeler und den vier Herausgeber*innen des WLG-Heftes.

Die erste Verbindung – und sie steht eben im Mittelpunkt meines Beitrags – konstituiert sich über Metaphern der motorisierten Automobilität, die den politischen Umgang mit der Covid-19-Krise rahmen.

Ein zweiter diskursiven Konnex zwischen der Covid-19-Krise und der Mobilitätskrise ist dort auszumachen, wo sich die Covid-19-Krise mit realem Verkehrsgeschehen und den Auswirkungen verbindet, welche die restriktiven politischen Maßnahmen auf globale, transkontinentale und staatenübergreifende Makromobilitäten, aber auch nationalstaatliche und regionale sowie lokale Mobilitäten haben. Da die starke Mobilität ein entscheidender Krisenfaktor war und ist, der zur Verbreitung des Covid-19-Virus beiträgt, wurde im Laufe der Covid-19-Krise politisch verfügt, diese Mobilität über »harte« und weniger »harte« Lockdowns zu drosseln. Sprachlich manifestiert sich der Umgang mit diesem Notstand in der Zunahme von Nominalisierungen wie *Reisewarnung* und *Flugverbot* oder Anglizismen wie *Shutdown* und *Lockdown*, denen Metaphern der Schließung zugrunde liegen. Sie beziehen sich auf institutionalisierte Sprechhandlungen, mit denen – im Rahmen des pandemiebezogenen Gesundheitsdispositivs (siehe Androutsopoulos 2020) – politisch in kapitalistisch organisierte Mobilitätsdispositive eingegriffen wird, also z. B. in Dispositive des touristischen Reisens und des über Lieferketten organisierten globalen Warenverkehrs. Derartige Eingriffe hatten kurzfristig positive Effekte auf die Mitigation der Klimakrise, weil durch die verordnete Einschränkung der Mobilität die CO₂-Emissionen leicht sanken, sie führten aber zu einer Krise der Lieferkettenwirtschaft, weshalb bald ungeduldige Rufe nach einer Rückkehr zur alten »Normalität« des mobilitätsbasierten Wirtschaftens laut wurden (vgl. Kerschhofer-Puhalo 2021).

Drittens manifestiert sich ein Konnex zwischen der Covid-19- und Mobilitätskrise dort, wo sich nach Lockerungen des ersten, aber auch nachfolgender *Lockdowns*, ein Widerspruch zwischen klimaschädigender und klimafreundlicher Mobilität auftat: Nach den Ausgangssperren nahmen ökologisch erwünschte ebenso wie unerwünschte Formen der lokalen Mobilität zu, also die lokale individuelle Automobilität ebenso wie lokales Radfahren, für das sogar *Popup-Radwege* als kurzfristige infrastrukturelle Lösungen geschaffen wurden.

Dagegen ging die ökologisch erwünschte Fortbewegung mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus Angst vor einer Ansteckung zurück. Diese gegenläufige Bewegung steht mit der Mobilitäts- und Klimakrise (Reisigl 2020) in engem Zusammenhang. Die weitere Entwicklung ist noch nicht abzusehen, es ist allerdings zu befürchten, dass es im Schatten der *Covid-19-Pandemie* zu einer Renaissance des Autofahrens kommt.

In meinem Beitrag geht es darum, den ersten der hier angedeuteten drei Zusammenhänge zwischen Mobilitäts- und Covid-19-Krise exemplarisch zu beleuchten.

2 Theoretisch-begrifflicher Zugang

Als theoretischen und methodischen Zugang wähle ich eine qualitative Kritische Diskursanalyse, die sich pragmatisch ausrichtet, an die Ökolinquistik anschließt und soziologisch informiert ist (Manderscheid 2012, 2020).

Die Ökolinquistik untersucht die Rolle diskursiver Praktiken bei der Entstehung und Lösung ökologischer Probleme (Stibbe 2015; Fill & Penz 2018: 437 und 441). Sie interessiert sich für diskursiv herbeigeführte und aufrechterhaltene ökologische Krisen und für Diskursbeiträge zur Förderung ressourcenschonender Lebensformen. Die Ökolinquistik richtet einen ganzheitlichen Fokus auf Abhängigkeiten zwischen sprachlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Faktoren. Daraus folgt eine transdisziplinäre Perspektive. Sie bedeutet im gegebenen Zusammenhang, ein Augenmerk auf diskursive Zusammenhänge der *Covid-19-Krise* und *Mobilitätskrise* zu richten.

Krisen sind konfliktträchtige historische Kulminationspunkte problematischer Entwicklungen, die diskursiv mitkonstruiert werden und Entscheidungen erforderlich machen (griech. *crisis* bedeutet auch ›Entscheidung‹), welche unter Zeit- und Handlungsdruck und oft über Argumentation auf den Weg gebracht werden und zur Beendigung oder Verschärfung der schwierigen Situation führen können (siehe zu diskurslinguistischen Analysen von sozialpolitischen und Wirtschaftskrisen Wengeler & Ziem 2013; Römer 2017; Kuck 2018). Mit einer Krise gehen soziale Instabilität, die Infrage-

stellung epistemischer Gewissheiten und normativer Geltungsansprüche, Vertrauensverluste und die Unterbrechung öffentlicher Kommunikationsroutinen einher (Römer 2017: 13; Kuck 2018: 4–8). Die im gegebenen Rahmen behandelten Krisen sind komplexe und multiple gesellschaftliche Herausforderungen, die in viele soziale Handlungsfelder hineinwirken und sich dabei stark mit Fragen der ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Nachhaltigkeit verknüpfen.

Die *Covid-19-Krise* oder vulgo *Corona-Krise* ist eine globale Gesundheitskrise, die viele weitere Krisenmomente nach sich zieht, darunter wirtschaftliche, soziale, erziehungspolitische, kulturelle und psychische. Wenn von *Corona-Krise* die Rede ist und davon, dass jemand *an Corona erkrankt* ist, so sei zu dieser Begriffsverwendung angemerkt, dass sie alltagssprachlich vage ist, in medialen Diskursen jedoch häufig verwendet wird. Aus sprachwissenschaftlicher Sicht haben wir es mit einer semantischen Figur zu tun, die in der Rhetorik als *generalisierende Synekdoche* (griech. *synekdoché*, ›Mitmeinen‹) vom Typ des *Totum pro parte* kategorisiert wird, bei dem der Name eines Ganzen für einen Teil steht. Das heißt: Es handelt sich um ein spezifisches Corona-Virus, das die globale Gesundheits- und in weiterer Folge Wirtschafts- und Sozialkrise ausgelöst hat, nämlich um SARS-CoV2 mit seinen unterschiedlichen Varianten und Mutanten. Darüber hinaus gibt es viele weitere Corona-Viren als Typen dieser Viren-Familie, die nichts mit der Covid-19-Krise zu tun haben. Um der Präzision willen wird im gegebenen Artikel der Begriff *Covid-19-Krise* vorgezogen.

Der Begriff der *Mobilitätskrise* bedarf ebenfalls einer Erklärung, die auch auf den Begriff der Mobilität eingeht. Bei der begrifflichen Bestimmung von *Mobilität* folge ich dem Vorschlag von Schwedes und Rammert (2020: 18–21). Sie begreifen *Mobilität* als individuellen Möglichkeitsraum für Ortsveränderungen. Er hängt von vielen heterogenen, funktional miteinander verwobenen Faktoren ab, die zu Elementen von Mobilitätsdispositiven werden. Als Ensembles heterogener Elemente der Materialität, des Diskurses, des Wissens, der Machtausübung und der Subjektivierung (Foucault 1978: 119–125) dienen *Mobilitätsdispositive* dazu, das Problem der Lenkung, Regulierung und Koordination einer massenhaften physischen Bewegung von Bevölkerungen in geographischen Räumen – darunter auch

Staaten – unter den Gesichtspunkten der Effizienz, Ökonomie, Sicherheit und Disziplinierung zu lösen (Manderscheid 2012: 377).

In der Alltagssprache fungiert das Abstraktum *Mobilität* als Hochwertwort mit deontischer Bedeutung. Es rahmt Beweglichkeit und Bewegungsfreiheit als etwas Erstrebenswertes und abstrahiert von negativen Folgen der tatsächlichen Fortbewegung, z. B. von ökologischen und gesundheitlichen Folgeschäden des Verkehrs. Eben deshalb erlangt das vom Adjektiv *mobil* abgeleitete Substantiv manchmal den Charakter eines Euphemismus, mit dem von Problemen, die mit den massiven Verkehrsaufkommen verbunden sind, abstrahiert wird. Da der Begriff der *Mobilität* so positiv konnotiert ist, hat sich der Begriff der *Mobilitätskrise* bis jetzt nicht breitenwirksam durchgesetzt (siehe dazu Caviola & Sedlaczek 2020: 163).

Der Begriff der *Mobilitätskrise* ist mehrdeutig und mehrdimensional. Er bezieht sich *erstens* auf den globalen Verkehrsexzess jenseits aller Kostenwahrheit (einschließlich Übertourismus, Vielfliegerei und internationalem Ressourcen- und Warentransport). Dieser Verkehrsexzess lässt ökologische, wirtschaftliche und soziale Nachhaltigkeitsziele in weite Ferne rücken. Er führt zu Naturzerstörung, Ressourcenverschleiß, Gesundheitsproblemen und Artenschwund und trägt wesentlich zur anthropogenen globalen Erwärmung bei. Diese von wirtschaftlichen Interessen angetriebene Hypermobilität ist eine zentrale Ursache für die Covid-19-Pandemie, die höchstwahrscheinlich aus einer Zoonose hervorging (Becker 2021: 8 und 14). *Zweitens* bezieht sich der Begriff auf die systematisch falsche Prioritätensetzung bei der politischen und gesellschaftlichen Organisation der verschiedenen Mobilitätsdispositive – eine Prioritätensetzung, die ungesunde, nicht-nachhaltige, naturschädigende Mobilitäten wie die Auto- und Aeromobilität zu sehr privilegiert und gesunde Mobilitäten wie das Radfahren, Zu-Fuß-Gehen oder Zufahren zu wenig fördert. Die falsche Prioritätensetzung schlägt sich in »auto-gerechten« Stadtlandschaften und der infrastrukturellen Benachteiligung nicht-motorisierter Verkehrsteilnehmer*innen nieder, darunter auch von vielen Kindern und älteren Personen, die sich zu Fuß nicht mehr gefahrlos auf die Straße begeben können. Zudem kann sich der Begriff *drittens* auf drei Formen von Immobilität oder gehemmter Mobilität beziehen, die aus spezifischen Auswüchsen der Mobilität resultieren:

(A) Der Begriff der *Mobilitätskrise* bezieht sich auf verkehrsbedingte Immobilität in Folge von unkoordinierter und infrastrukturell schlecht organisierter Mobilität (Staus, Zug- und Busverspätungen).

(B) Der Begriff inkludiert den Bewegungsmangel motorisierter Menschen, die sich einseitig mit dem Auto fortbewegen und daher unter Übergewicht und fehlender körperlicher Fitness leiden.

(C) Schließlich bezieht sich der Begriff in der Covid-19-Krise auf die gesellschaftlich, wirtschaftlich und individuell einschneidenden Einschränkungen von Bewegungs- und Reisefreiheit, die aus den politischen Maßnahmen gegen die Pandemie (*Lockdowns*, Quarantänen) resultieren.

Der mit der *Mobilitätskrise* verknüpfte Begriff der *Klimakrise* betont, dass der Klimawandel uns Menschen in arge Bedrängnis bringt und wir vor wichtigen Entscheidungen stehen, die – so es die falschen Entscheidungen sind – in eine Klimakatastrophe münden können. Dass die Klimakrise nicht zuletzt über die oben beschriebene mehrdimensionale Mobilitätskrise mit der Covid-19-Krise zusammenhängt, steht außer Frage, bleibt in öffentlichen medialen Diskursen aber weitgehend unbeachtet. Dieser Zusammenhang zwischen Klima- und Mobilitätskrise verdient eine genaue Diskurs- und Dispositivanalyse, die allerdings andernorts erfolgen muss.

3 Die Metapher der Automobilität als Kollektivsymbol im Umgang mit der Covid-19-Krise

3.1 Methodische Annäherung

Der Gebrauch von Metaphern ist ein zentrales diskursives Mittel in der Krisenkommunikation (vgl. Kuck 2018: 7). Zu den Metaphern, die in der Covid-19-Krise im Kontext zukunftsöffener, von Risiken und Gefahren gekennzeichneten Entwicklungen warnend gebraucht werden, zählt die Metapher des Autofahrens.

Das Autofahren ist in modernen Gesellschaften nach dem Zweiten Weltkrieg so wichtig geworden, dass *das Leben* selbst immer wieder metaphorisch *als Autofahrt* konzeptualisiert wird (siehe dazu schon Link & Reinecke 1987 und siehe zudem auch Link 2005). Im Einklang mit der konzeptuellen Metapher LEBEN IST AUTOFAHREN, die als

Subtyp des Masterframes LEBEN IST REISEN fungiert (Lakoff & Johnson 1980;² Pielenz 1993: 96), wird *der Umgang mit Krisen* sprachbildlich ebenfalls als *Fortbewegung mit einem Automobil* veranschaulicht, genauer gesagt, als *Fortbewegung mit dem Auto bei gefährlichen Fahrverhältnissen*.

Dies hat sich auch in der Covid-19-Krise gezeigt. Immer wieder wird der politische Umgang mit der Covid-19-Pandemie und ihren Risiken als *Fahren auf Sicht* metaphorisiert,³ um zum Ausdruck zu bringen, dass angesichts der *schlechten Sichtverhältnisse*, also der Unvorhersehbarkeit der Entwicklungen, vorsichtig und geistesgegenwärtig (re)agiert werden müsse, dass *wachsam weitergefahren* und das *Tempo* des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens so *gedrosselt werden müsse*, dass bei plötzlich auftauchender Gefahr rasch *gebremst* oder *ausgewichen* werden könne, um *nicht ins Schleudern zu geraten* und *Unfälle* oder *Pannen zu vermeiden*. Manchmal wird in der Covid-19-Krise sogar *eine Vollbremsung hingelegt*, und mit einer *Corona-Ampel* soll die Mobilität der Menschen in einem Gebiet während der Krise geregelt werden.

In den bisherigen Phasen der Covid-19-Krise taucht die Metapher des Autofahrens in unterschiedlichen lexikalischen Ausprägungen auf, um über den Umgang mit der Krise zu sprechen. Dies kann soziologisch als Indiz für die »Hegemonialisierung verschiedener automobiler Diskurselemente« gelesen werden, als symbolische

² Lakoff & Johnson (1980: 44–45) führen zur Metapher LIEBE IST EINE REISE drei Untertypen an: LIEBE ALS AUTOFAHRT, ZUGFAHRT und SCHIFFSREISE.

³ »Auf Sicht zu fahren« bedeutet, aus Mangel an Übersicht und zuverlässigem Wissen über die Zukunft vorsichtig zu agieren und nur den unmittelbaren zeitlichen Problemhorizont im Blick zu haben. Zwei Beispiele zu dieser Metapher, die das DWDS (<https://www.dwds.de>) dem Diskurs über die Covid-19-Krise entnimmt, sind: (1) »Mit Prognosen [zur Kurzarbeit seiner Angestellten] tut er [der Chef] sich schwer. Er *fahre auf Sicht*, Planungssicherheit gebe es nicht. Am schlimmsten empfinde er die Ohnmacht. »Auf eine Eventualität folgt die nächste.« [Die Welt, 25. Mai 2020, Kursivierungen von M.R.]. (2) »»Die Große Koalition hat im Sommer wertvolle Zeit verstreichen lassen und es versäumt, für klare Leitlinien zur Virusbekämpfung zu sorgen«, heißt es in einem Beschlusspapier. Auch in der dritten Phase der Corona-Pandemie *fahre* die Bundesregierung nur »*auf Sicht*« [Süddeutsche Zeitung, 02. September 2020, Kursivierungen von M.R.].

Priorisierung bestimmter Elemente des Automobilitätsdispositivs (Manderscheid 2012: 153).

Metaphern enthalten Bündel impliziter Schlussregeln mit der Qualität materialer Topoi, also habitualisierter inhaltlicher Argumentationsmuster im Sinne Wenglers (2003). Daher liegt eine Verknüpfung der Metaphernanalyse mit inhaltsbezogener Argumentationsanalyse nahe, wie sie Pielenz (1993: 119–160) und Böke (2002) durchführen. Eine kombinierte Analyse ermöglicht es, soziale Wertsetzungen in persuasiven Argumentationen rund um die Covid-19-Krise aufzuspüren und entsprechende Schlussregeln diskursanalytisch herauszuarbeiten, darunter die folgenden:

Wenn der Umgang mit der Pandemie eine gefährliche Autofahrt ist,

- *kann ich die Verbreitung des Virus bremsen,*
- *muss ich in akuten Phasen der Krise auf Sicht fahren,*
- *muss ich in akuten Phasen der Krise das Tempo des sozialen Lebens drosseln oder gar eine Vollbremsung vornehmen.*

Derartige Schlussregeln sollen nun in qualitativen Beispielanalysen medialer Diskursfragmente aus Österreich herausgearbeitet werden.

Die Covid-19-Krise lässt sich in Phasen einteilen. Die Krisenkommunikation war während dieser Phasen nicht gleichförmig. Zu vermuten steht, dass der Gebrauch der konzeptuellen Metapher der automobilen Fortbewegung in jenen Phasen der Krise am häufigsten war, die durch große Ungewissheiten gekennzeichnet waren. Diese Annahme lässt sich im gegebenen Rahmen allerdings nicht hinreichend prüfen. Ihr muss in weiterführender korpusgestützter Diskursforschung nachgegangen werden.

Die Phasen der Covid-19-Krise lassen sich für Österreich bis jetzt (Stand: 21. November 2021) grob folgendermaßen einteilen:

1. *Phase 1* – Frühphase und erster Lockdown (Ende Februar bis Mitte April 2020): Erster offizieller Infektionsfall in Österreich am 25. Februar 2020 bis zum ersten *harten Lockdown* vom 16. März bis 14. April.
2. *Phase 2* – Erste Lockerungen des Lockdowns bis hin zu einer immer stärkeren, aber geregelten Öffnung des öffentlichen Lebens (Mitte April bis Ende Mai 2020): Rückgang der Infektionen ab Anfang April, erste Schritte der Öffnung ab

Ostern/Mitte April, weitgehendes Abklingen der Infektionen in Österreich bis Ende Mai.

3. *Phase 3* – Ruhiger Sommer mit wenigen regionalen Clustern bis zum Beginn der zweiten Welle (Juni bis Ende August 2020).
4. *Phase 4* – Deutlich steigende Infektionszahlen, schleichender Beginn der zweiten Welle, kontinuierliche Verschärfung der Maßnahmen, Einführung der ab März 2020 als Präventionsmaßnahme in Diskussion stehenden *Corona-Ampel* (September und Oktober 2020).
5. *Phase 5 – Lockdown light* (3. bis 16. November 2020), Höhepunkt des Infektionsgeschehens in Österreich bis Mitte November 2020 (= zweite Welle), zweiter *harter Lockdown* (17. November bis 6. Dezember 2020) und dann Lockerungen bis 18. Dezember 2020.
6. *Phase 6* – Dritter *harter Lockdown* ab 18. Dezember, erste Impfungen, neuerlicher Anstieg der Infektionszahlen ab Mitte Februar 2021 und steigende Infektionszahlen bis Anfang April 2021 (= dritte Welle), erste regionale Lockerungen ab Mitte März 2021 in Vorarlberg (wo die Infektionszahlen stark nach unten gegangen waren), jedoch Verschärfungen der Maßnahmen in Ostösterreich im April 2021 (wo die Zahlen noch stiegen).
7. *Phase 7* – Kontinuierliche Öffnungsschritte in ganz Österreich ab 19. Mai 2021, weil die Zahlen überall gesunken sind, nicht zuletzt aufgrund der steigenden Impfrate.
8. *Phase 8* – Beginn der vierten Welle nach dem Sommer 2021, die sich angesichts der steigenden Impfrate und Zahl der Genesenen zunächst langsam und flach entwickelt, ab Ende Oktober 2021 aber deutlich steiler wird und in der zweiten November-Hälfte extrem hohe Infektionswerte erreicht, die zu einem staatsweiten *Lockdown* ab 22. November führen.⁴

⁴ Die weitere Entwicklung ist offen. Aus österreichischer Perspektive reichte die Entspannung der Krisensituation bis in den Frühherbst 2021 hinein. Ab 4. Juli 2021 begann auch in Österreich die sehr niedrige Inzidenzrate von 5,2 Infektionen pro 100.000 Menschen wegen der viel ansteckenderen Delta-Mutante des SARS-Covid-2-Virus wieder leicht zu steigen. Zu wie vielen schweren Erkrankungen die vierte »Infektionswelle« führen wird, hängt von

3.2 Exemplarische Analysen

Sehen wir uns an, wie die Automobilitätsmetapher in einzelnen Krisenphasen in ausgewählten österreichischen Medien eingesetzt wird. Die meisten der betrachteten Diskursfragmente stammen aus der österreichischen Tageszeitung *DER STANDARD*. Ein Beispiel ist der Wochenzeitung *Falter* entnommen, eines einer Fernseh-Nachrichtensendung des ORF und ein weiteres dem Medienportal der Universität Wien. Die Analysen sind qualitativ und explorativ.

Meine Textsammlung erfolgte auf Basis (a) der eigenen alltäglichen Mediennutzung als Forscher mit Interesse an der medialen Berichterstattung zur Covid-19-Krise. Ich verfüge über ein Abonnement der Tageszeitung *DER STANDARD*, verfolge die Nachrichtensendungen *Zeit im Bild 1* und *2* regelmäßig und rufe die Webseite der Universität Wien berufsbedingt häufig auf. (b) Zudem unternahm ich nach der Lektüre einschlägiger Zeitungsartikel im *STANDARD* gezielte Intertextualitätsrecherchen, wenn in Artikeln oder digitalen Kommentaren auf einschlägige Beiträge in anderen Medien verwiesen wurde. (c) Außerdem habe ich im digitalen *STANDARD*-Archiv Recherchen zur Ampel- und Bremsmetapher durchgeführt.

In der ersten Phase der Krise verwendet der Wissenschaftsjournalist Günther Mayr, der für die Wissenschaftsredaktion der Nachrichtensendung *Zeit im Bild* des ORF arbeitet, die Automobilitätsmetapher mehrmals. Er tut dies z. B. auch am 10. April 2020:

(1) Günther Mayr von der ZIB-Wissenschaftsredaktion des ORF im Interview mit Nachrichtensprecherin Nadja Bernhard zum möglichen Wiedererstarben der Pandemie, *Zeit im Bild 1*, Freitag, 10. April 2020:

Nadja Bernhard: [...] Also, eine Durchimpfungsrate ist derzeit absolut unrealistisch. Was ist die Alternative?

Günther Mayr: Die Alternative ist, dieses Virus, so gut es geht, in Schach zu halten. Und Österreich hat eindrucksvoll bewiesen, dass das gut gelingen kann. Dieser Erfolg ist auch beispiellos in Europa und es ist ein Erfolg aller Menschen in diesem Land, die diese ganzen Regeln eingehalten

der Durchimpfungsrate und vom weiteren Mutationsgeschehen ab. Die sehr hohe 7-Tages-Inzidenzrate von 1.085, die am 21. November 2021 erreicht wurde, zeigt, dass die Pandemie keineswegs überstanden ist.

haben. Beispiellos sind aber auch die Opfer, die die Gesellschaft, die jeder einzelne jetzt bringen musste, um dieses Ziel zu erreichen. Und es ist sicher so, dass man jetzt noch wirklich auf der *Vollbremsung* bleiben kann bis nach Ostern. Aber irgendwann ist dieser komplette Shutdown, der komplette Stillstand des Landes nicht mehr zumutbar – weder den Menschen noch der Wirtschaft.

Nadja Bernhard: Wenn jetzt nach Ostern versucht wird, zu einer Form von Normalität zumindest zurückzukehren, ist das aus wissenschaftlicher Sicht auch tatsächlich vertretbar?

Günther Mayr: Es ist, das sagen die meisten Experten, aus wissenschaftlicher Sicht vertretbar. Wenn man so will, wir haben hier es mit einer Pandemie zu tun. *Es ist so, als hätte man über ein Auto einmal komplett die Kontrolle verloren* und man hat's jetzt im letzten Moment eingefangen und *abgebremst* und wir *kommen jetzt zum Stillstand*. Und wir stehen jetzt aber *auf einer sehr glatten Fahrbahn* und müssen jetzt *langsam wieder in die Gänge kommen, langsam Geschwindigkeit aufnehmen*, und es besteht immer die Gefahr, dass *dieses Auto ausbricht*, dass die Pandemie wieder zu galoppieren beginnt. Und hier werden jetzt die Mathematiker und die Pandemierechner wieder gefragt sein, die dann sozusagen *Tempolimits festlegen*, damit wir nicht *nach der ersten Kurve gleich wieder in die Wand krachen*, wenn man so möchte. Also, es gilt fast wie in der *Fahrschule, den Bedingungen angepasst fahren*, also, so viel, wie gerade noch geht, ohne dass man zu viele Menschen gefährdet. (Kursivierungen von M.R.)

Das Interview erfolgt zu einem Zeitpunkt, an dem der erste Lockdown in Österreich vor dem Ende steht. Dieser war wirksam, weil er frühzeitig verhängt und von der Bevölkerung befolgt wurde. Die Situation in Österreich ist zum Zeitpunkt des Interviews gut, aber die Bilder der überlasteten Intensivstationen und Toten aus Norditalien sind auch in Österreich noch stark präsent und Impfung ist keine in Sicht. Mayr verwendet in der ersten Antwort die Metapher der Vollbremsung, um dafür zu plädieren, den weitgehenden Stillstand des öffentlichen Lebens bis nach Ostern fortzusetzen. In der zweiten Antwort zieht Mayr einen ausgedehnten Vergleich mit einer gefährlichen Autofahrt. Dieser Vergleich geht in eine textuelle Metapher über. Mit zahlreichen lexikalischen Elementen setzt Mayr die Metapher um: *verlorene Kontrolle über das Auto, Abbremsung, Stillstand, glatte Fahrbahn, in die Gänge kommen, langsam*

Geschwindigkeit aufnehmen, Tempolimits, Kurve, an die Wand krachen, Fahrschule, an die Bedingungen angepasstes Fahren. An drei Stellen begeht der Journalist einen Bildbruch, konstruiert er eine Katachrese, die der Pandemie den Charakter eines schwer im Zaum zu haltenden Tieres bzw. Pferdes verleiht. Mayr spricht vom *Einfangen des Autos im letzten Moment*, vom *ausbrechenden Auto* und vom erneuten *Galoppieren* der Pandemie. Die Covid-19-Pandemie wird einerseits also als gefährliche Fahrt mit schwer zu kontrollierendem Auto und andererseits als unbändiges Tier bzw. Pferd metaphorisiert. Der Journalist pendelt hier zwischen technizistischer Maschinen- und verlebendiger Tiermetaphorik. Übergeordnet ist die abstrakte konzeptuelle Metapher **LEBEN IST SICHFORTBEWEGEN BZW. REISEN**.⁵

Zusammenfassend lässt sich zu Beispiel 1 sagen, dass die ausgedehnte textuelle Metapher der automobilen Fortbewegung zu zwei nach dem jeweiligen Bewegungsgrad (d. h. rasche Verlangsamung bis zum Stillstand oder langsames Fahren) abgestuften argumentativen Schlussregeln verdichtet werden kann, mit denen Geltungsansprüche der normativen Richtigkeit, also des richtigen Handelns, erhoben werden und im Grunde ein auf Warnung abzielender Gefahrentopos realisiert wird:

1. *Wenn die Covid-19-Pandemie zu einer sehr gefährlichen Autofahrt wird, bei der die Kontrolle über das Auto verloren geht oder verloren zu gehen droht, ist eine Abbremsung oder Vollbremsung erforderlich.*
2. *Wenn die Covid-19-Pandemie zu einer gefährlichen Autofahrt auf glatter Fahrbahn wird, muss langsam gefahren werden / darf man nur langsam in die Gänge kommen / sind Tempolimits nötig / ist angepasst zu fahren wie in der Fahrschule.*

Abstrakt gesehen bedeuten die in den Automobilitätsmetaphern enthaltenen Schlussregeln:

⁵ In einem anderen Interview greift Günther zur konzeptuellen Metapher **LEBEN IN ZEITEN DER PANDEMIE IST ZUGFAHREN**. Dort spricht er vom *Licht am Ende des Tunnels* und von einer Zugfahrt, bei der wir irgendwann auch wieder *aus dem Zug aussteigen* (<https://www.facebook.com/ORF1/videos/best-of-günther-mayr/229398022040680/>).

1. *Wenn die Pandemie äußerst gefährlich wird und außer Kontrolle gerät oder zu geraten droht, sollte man sich nicht fortbewegen / stillstehen (möglichst zu Hause bleiben).*
2. *Wenn die Pandemie gefährlich ist, ist langsame und vorsichtige Fortbewegung angesagt.*

Die veranschaulichende Metapher des Bremsens wird immer wieder gebraucht, wenn Expert*innen über den ersten Lockdown sprechen. Dabei ist diese Metapher zuweilen multimodal realisiert, sprachlich ebenso wie visuell. Der Biomathematiker Joachim Hermisson bedient sich in einem am 14. April 2020 veröffentlichten Interview mit Theresa Dirlt für das Medienportal der Universität Wien der Bremsmetapher. Sie ist im Beitrag auch bildlich illustriert:

(2) **Joachim Hermisson:** Es ist tatsächlich gelungen, den exponentiellen Anstieg zu drücken und ich traue mich zu sagen, dass wir wohl in Österreich bei einem R_0 unter eins liegen. Das heißt: Wir wissen, *dass die Bremse, die wir betätigt haben, funktioniert hat.* [...]

Um beim Auto-Vergleich zu bleiben: Der Unterschied ist, dass wir beim Virus die Effekte der Maßnahmen nicht sofort spüren, sondern erst nach ein paar Tagen, einer Woche und im Fall der Todesraten sogar erst nach mehr als zwei Wochen. Daher ist eine unserer Hauptüberlegungen jetzt, wie wir uns möglichst rasch Daten verschaffen können, um eben dieser Verzögerung entgegenzuwirken. Dahingehend beraten wir auch unsere Regierung. Wir benötigen Samples aus der Bevölkerung in sehr viel höherer Zahl und Dichte. (Kursivierungen von M.R.)



Sie sind hier: ▶ Medienportal ▶ uni:view Magazin ▶ Wissenschaft & Gesellschaft ▶ Detailansicht

"Die Bremse hat funktioniert"

Theresa Dirlt (uni:view) | 14. April 2020



Den Effekt einer Autobremse spürt man sofort. Im Fall von COVID-19 lassen sich die Effekte von Maßnahmen erst Tage später analysieren. Das sei das grundsätzliche Problem dabei, so Biomathematiker Joachim Hermisson. (© Pexels)

Abb. 1: <https://medienportal.univie.ac.at/uniview/wissenschaftsgesellschaft/detailansicht/artikel/die-bremse-hat-funktioniert/> (Abruf 24. Mai 2021)

Hermisson gebraucht die Metapher der Bremse, nachdem er die Verschlimmerung der Pandemie mit Hilfe der räumlichen Metapher des *Anstiegs* der Zahl an Infizierten zum Thema gemacht und die erfolgreiche Senkung dieser Infektionszahlen mit der taktilen und räumlichen Metapher des Nach-unten-Drückens veranschaulicht hat. Dann begibt sich Hermisson auf die Metaebene und spricht den Vergleich der Pandemie mit dem Auto explizit an. Er weist darauf hin,

dass die Bremsmetapher in einem wichtigen Punkt hinke. Während beim Autofahren die Bremswirkung rasch einsetze, würde die *Bremswirkung* im Lockdown stark verzögert eintreten – nach Tagen, einer Woche oder bei Todesfällen erst nach mehr als zwei Wochen. Die *Pandemie-Bremse* funktioniere also anders als die Autobremse. Eben deshalb versuche der Experte, Daten zu sammeln, die ein genaueres Bild von den Entwicklungen zu zeichnen helfen, um auf der Basis dieses Wissens auf einen rascheren *Bremseffekt* in der Pandemie hinarbeiten zu können. Die Schlussregel, die mit der automobilen Metapher dargestellt wird, lautet: *Da die Infektionszahlen nach unten gegangen sind, wissen wir, dass die Bremse funktioniert hat.* Der Differenztopos, mit dem die unterschiedlichen, d. h. zeitversetzten *Bremseffekte* beim Autofahren und in der Corona-Krise angesprochen werden, lautet: *Da die Maßnahmen in der Covid-19-Krise – anders als die rasch wirkenden Bremsmaßnahmen beim Autofahren – verzögert wirken, muss empirisch genau erforscht werden, warum es zu einer verzögerten Wirkungsweise der Maßnahmen in der Covid-19-Krise kommt, um auf der Grundlage dieses Wissens wirksamere Maßnahmen zu ergreifen, also eine effizientere Bremse zu konstruieren, die den Verzögerungseffekt einschränkt.*

Wurden die Maßnahmen der Regierung in den ersten beiden Phasen der Krise von einer großen Bevölkerungsmehrheit mitgetragen – nicht zuletzt auch deshalb, weil die Maßnahmen einheitlich und effizient waren – so wird die Politik der Regierung mit zunehmender Dauer der Krise inkohärenter. War die Metapher des Bremsens in den ersten beiden Phasen oft affirmativ gebraucht worden, so wird sie ab der dritten Phase zum Teil in einen negativen Kontext gestellt. Die österreichische Philosophin Isolde Charim, die wöchentlich eine Kolumne für die Wochenzeitung *Falter* verfasst, in der sie die politische Lage kommentiert, äußert sich am 8. Juli 2020 kritisch über die widersprüchlicher werdende Politik der Regierung:

- (3) Da sind die besorgten Stimmen – etwa jene des Gesundheitsministers Rudolf Anschober (Grüne), die das Einhalten der Präventionsmaßnahmen einfordern. Und da sind die täglichen, steigernden [sic!] Lockerungen. Das ist ein klassischer *double bind*: zwei gleichzeitige Botschaften, die einander widersprechen und sich ausschließen. Der Empfänger – also wir – steht vor dem Dilemma, wie er sich verhalten soll, weil er nicht beide gleichzeitig befolgen kann.

Können wir die Situation zu locker nehmen angesichts der täglichen Lockerungen? Hat man überhaupt die Möglichkeit, anders damit umzugehen? Wie soll man denn die Maßnahmen einhalten – in der U-Bahn, am Arbeitsplatz, mit Schulkindern? Eigenverantwortung bräuchte Rahmenbedingungen, die diese überhaupt möglich machen. Nicht ein Stakato an Lockerungen. Was uns derzeit vorgegeben wird, das ist wie *bremsen und Gas geben gleichzeitig*. (Isolde Charim, *Falter*, 8. Juli 2020, S. 9, letzte Kursivierung von M.R.)

Ihre Kritik packt die Philosophin in einen Vergleich (nicht in eine Metapher), der den Widerspruch im Bild des zeitgleichen Bremsens und Beschleunigens auf den Punkt bringt. Der Widerspruchstopos (Kienpointner 1996: 116–129), den Isolde Charim formuliert, lautet: *Da die einen, darunter der österreichische Gesundheitsminister Anchober, die Einhaltung der Vorsichtsmaßnahmen fordern, während die anderen immer mehr Lockerungen vornehmen, befinden »wir« uns in einem Dilemma und wissen nicht, wie »wir uns« verhalten sollen*. Das Bild vom gleichzeitigen Bremsen und Gas-Geben soll hier die Schwierigkeit der Handlungskoordination in der Krise pointieren.

In Phase 4 der Krise, in der die Infektionszahlen am Ende des Sommers 2020 aufgrund der touristischen Reisetätigkeit und der nachlassenden Disziplinierungsbereitschaft der Bevölkerung wieder steigen, wird die Ampelmetapher zunehmend wichtiger. Ampeln sind im Straßenverkehr in erster Linie wegen der zahlreichen Autos nötig, die sich gleichzeitig auf engem Raum bewegen. Ampeln sind Lichtsignalanlagen, die der Steuerung des Straßen- und Schienenverkehrs dienen, indem sie unterschiedliche Gruppen von Verkehrsteilnehmer*innen koordinieren. Über den periodischen Wechsel des roten, orangen oder gelben und grünen Farbkreises werden zeitabhängig Fortbewegungsprioritäten für die einzelnen Gruppen von Verkehrsteilnehmer*innen festgelegt.

Nach einer erstmaligen Erwähnung am 25. März 2020 unter Anführungszeichen taucht die Metapher im *STANDARD* ab Juli 2020 öfter auf. Wurde ihre Effektivität in den ersten Monaten immer wieder in Zweifel gezogen, so wird sie später nicht mehr metasprachlich-distanzierend abgehoben, sondern sprachlich eingemeindet. Die Ampel-Metapher operiert mit den Farben Rot, Orange, Gelb und Grün und ist semantisch und pragmatisch wie folgt aufzuschlüsseln: Rot steht für

akutes, sehr hohes Ansteckungsrisiko, Orange für hohes Ansteckungsrisiko, Gelb für mittleres Ansteckungsrisiko und Grün für niedriges Risiko der Ansteckung (*DER STANDARD*, 26. August 2020). Gedacht ist die Ampel dazu, bei lokalen Infektionsherden in einzelnen Bezirken kleinräumig wirksame Maßnahmen zu ergreifen. Als Faktoren zur Einschätzung des Risikos werden Spitalskapazitäten, die Anzahl an positiven Tests, 7-Tages-Infektionszahlen und Clusteranalysen herangezogen.

In den Farben der Ampel-Metapher stecken vier handlungsleitende argumentative Schlussregeln, mit denen Geltungsansprüche der normativen Richtigkeit erhoben werden. Die Schlussregeln für Rot und Grün lauten:

1. *Wenn die Ampel in einem Bezirk Rot anzeigt, ist die Ansteckungsgefahr im Bezirk hoch und sollen dort strikte Verhaltensregeln eingehalten werden, welche die Bewegungsfreiheit der Menschen im Bezirk einschränken.*
2. *Wenn die Ampel in einem Bezirk Grün anzeigt, ist die Ansteckungsgefahr im Bezirk niedrig und können dort die Maßnahmen gelockert werden, sodass es für die Menschen im Bezirk wieder mehr Bewegungsfreiheit gibt.*

Die *Corona-Ampel* wurde zu einem Teil des pandemiebezogenen Gesundheits- und Sicherheitsdispositivs, das die Interaktion der Menschen im öffentlichen Raum mitregelt: über Ausgangssperren, Betretungsverbote, physische Abstandsvorgaben, Berührungsregeln, Maskenpflichten, direktionale territoriale Bewegungsvorgaben mittels Schildern und Bodenmarkierungen wie z. B. Stehpunkten, Grenzlinien und Pfeilen, Trennwänden und Sperrbandstreifen (Androutsopoulos 2020; Knoblauch & Löw 2020). Die handlungsleitenden Direktiven der Corona-Ampel sollen für alle Menschen gelten, die sich im Bezirk aufhalten, für den die Ampel eine Farbe anzeigt. Insofern funktioniert diese Ampel anders als übliche Verkehrsampeln. Im pandemiebezogenen Gesundheits- und Sicherheitsdispositiv gibt es über die Ampel hinaus auch spezifischere Regelungen, welche die physischen Bewegungsmöglichkeiten nach unterschiedlichen Gruppen von Menschen differenzieren: Infizierte müssen sich für bestimmte Zeit in Quarantäne begeben. Potenziell Infizierte, die direkten

physischen Kontakt zu Infizierten hatten und als ansteckungsverdächtig gelten, haben sich ebenfalls für gewisse Zeit physisch abzusondern. Wer im *Home Office* arbeiten konnte, sollte möglichst zu Hause arbeiten.

Nach dem dritten Lockdown in Österreich und der uneinheitlicher werdenden Krisenpolitik der Regierung und Bundesländer scheinen negative Metaphern der Automobilität zuzunehmen, wenn es darum geht, die österreichische Krisenpolitik zu bewerten. In der österreichischen Zeitung *DER STANDARD* entspinnt sich im Februar 2021 eine Debatte über die abwechselnden Schließungen und Lockerungen. Der Leiter des Wirtschaftsressorts der Zeitung, Andreas Schnauder, schreibt in einem Kommentar über die negativen Auswirkungen der Covid-19-Krise auf die Wirtschaft:

(4) Titel: **Österreich auf dem Pannestreifen**

Untertitel: **Der Absturz der Wirtschaft ist auch die Folge überzogener Lockdowns**

Dass das Land wegen der Tourismusflaute wirtschaftlich *auf dem Pannestreifen steht*, kann nicht vom Tisch gewischt werden, doch die ganze Wahrheit ist das auch nicht. Die Schließungswellen haben Handel, persönliche Dienstleistungen wie Friseure, Unterhaltung, Kunst und viele andere Bereiche *abgewürgt*. Es sind also nicht nur die für den Tourismus maßgeblichen Reiseverbote und Hotelsperren, sondern die Lockdowns in ihrer vollen Breite, die der Wirtschaft schaden. Von den Top-Ökonomen hat man dazu in Österreich recht wenig gehört. (Andreas Schnauder, *DER STANDARD*, 3. Februar 2021, Kursivierungen von M.R.)

Der Journalist greift hier zur Metapher des Pannestreifens, um zu behaupten, dass Österreich auf dem bei Störungen oder Fahrzeugschaden zum Anhalten vorgesehenen Fahrstreifen neben der eigentlichen Fahrbahn abgestellt sei, also dort, wo Fahrzeuge nur im Notfall abgestellt werden. Mit dieser Metapher will Schnauder kritisieren, dass Österreich wegen der Pandemie-*Panne seine Fahrt unterbrochen habe, stillstehe* und einen *Notaufenthalt* einlege. Im Untertitel bewertet er die Lockdowns als übertriebene Maßnahmen. Im Artikel schreibt er über Kollateralschäden der politischen Maßnahmen. Hier verwendet der Journalist auch die Metapher des *Abwürgens*. Ihre ursprüngliche Quelldomäne ist zwar der Bereich körperlicher Gewaltanwendung, im

vorliegenden Zusammenhang bezieht sich die Metapher aber auf motorisierte Fortbewegung, also darauf, dass der Motor eines Fahrzeugs durch Einlegen eines zu großen Ganges oder zu schnelles Loslassen der Kupplung beim Anfahren zum *Absterben* und Stillstand gebracht wird. Schnauder zählt Bereiche des Handels, der Unterhaltung und der Kultur auf, die durch *Schließungswellen abgewürgt* worden seien (man notiere auch die *Wellenmetapher*, die im Diskurs über die Covid-19-Krise bei der Beschreibung des variablen Infektionsgeschehens eine zentrale Rolle spielt). Außerdem gebraucht der Journalist die Metapher des *Absturzes* der Wirtschaft – als wäre das wirtschaftliche Leben eines Landes eine Fortbewegung in der Vertikalen. Schnauder vertritt die Ansicht, dass die tatsächliche Anzahl an Toten und Infizierten in Österreich auch mit weniger starken Eingriffen erreicht worden wäre. Mithin plädiert er für weniger »zarte« Lockerungen, also für die raschere Aufhebung von Maßnahmen, welche die Mobilität und den physischen, sozialen sowie wirtschaftlichen Handlungsspielraum der Menschen einschränken.

Andreas Steinmayr, Professor für empirische Wirtschaftsforschung an der Universität Innsbruck, verfasst eine ausführliche Replik auf den Kommentar des *STANDARD*-Journalisten. Darin findet sich auch eine stilisierte Darstellung der drei Autopedale (Kupplung, Bremse, Gaspedal) und eines Schuhs, der auf das Gaspedal drückt (Andreas Steinmayr, 11.2.2021). Das Bild entstammt der Bildbank *Getty Image*.

(5) Titel: **Wieso es die *Lockdown-Bremse* braucht**

Untertitel: **Überzogen? Zu große *Kollateralschäden*? Vielerorts wird geklagt, die Lockerungen kämen zu wenig schnell. Es ist eine kurzfristige Sicht, denn derartige Maßnahmen wären wohl nur von kurzer Dauer**

In einem Leitartikel beklagt Andreas Schnauder den Absturz der österreichischen Wirtschaft als Folge überzogener Lockdowns und argumentiert, wir hätten für den Schutz der Gesundheit zu hohe *Kollateralschäden* in Kauf genommen. Die Lockerungen sind ihm zu »zart« (siehe »*Österreich auf dem Pannentreifen*« [kursiv im Original; alle nachfolgenden Kursivsetzungen von Autometaphern stammen von M.R.], *DER STANDARD*, 3.2.2021).

Eine Verringerung des allgemeinen Geschwindigkeitslimits von 100 auf 80 km/h würde zu 20 Prozent weniger Verkehrstoten auf Freilandstraßen

führen. So besagt es eine Berechnung des Verkehrsclubs Österreich. Die Entscheidung zwischen einem Tempolimit von 100 versus 80 ist also auch eine Abwägung zwischen dem Schutz von Menschenleben und anderen Interessen, wie etwa in kürzerer Zeit von A nach B zu kommen.

Ähnlich wird auch in der Covid-Krise argumentiert. Die Einschränkung von Freiheitsrechten zugunsten des Schutzes von Gesundheit und Menschenleben geht manchen zu weit, und sie wollen das *Tempolimit* anheben. Anderen geht sie nicht weit genug. Die Abwägung, ob uns offene Schulen oder 100.000 Arbeitslose weniger x Tote pro Monat mehr wert wären, mag brutal erscheinen, aber sie ist im Kern unvermeidbar. Solche Entscheidungen werden von der Politik laufend getroffen, wie im obigen Beispiel der Tempolimits.

Auf die Bremse steigen

Im Kontext der Pandemiebekämpfung ist diese Überlegung aber in ihrem Ansatz nicht richtig gedacht. Mit einem bestimmten Bündel an Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie wählen wir *kein bestimmtes Zieltempo*, bei dem wir dann einfach bleiben können. Wir wählen, *ob und wie stark unser Auto beschleunigt. Und diese Beschleunigung behalten wir dann bei, fahren also immer schneller und schneller, und unser Auto fliegt früher oder später aus der Kurve.*

Wenn ein Bündel an Maßnahmen einen Reproduktionswert $R(\text{eff})$ von größer eins zur Folge hat, eine infizierte Person im Durchschnitt mehr als eine Person ansteckt, dann *beschleunigen wir immer weiter*. Es stellt sich kein Gleichgewicht zwischen einer bestimmten Maßnahme X und der Anzahl der Spitalspatienten oder Covid-Toten ein, sondern deren Vervielfachung in immer kürzeren Abständen. Wenn wir also *einen verheerenden Unfall* – wie einen Kollaps des Gesundheitssystems – vermeiden wollen, müssen wir *irgendwann zwingend wieder auf die Bremse treten*.

Schlechte Sicht

Schnauder schreibt im Kommentar auch: »Zudem muss die Frage erlaubt sein, warum Österreich nicht längst die Intensivbettenkapazitäten deutlich aufgestockt hat, wenn das der entscheidende Engpass ist.« Ein Ausbau der Intensivkapazitäten *kommt einer Vergrößerung des Kurvenradius gleich. Damit schaffen wir es dann durch die nächste Kurve. Unser Auto beschleunigt allerdings immer weiter, und bei der übernächsten Kurve kracht es*

dann. Veränderungen der Spitalskapazitäten sind also nur kurzfristige Lösungen. Bei $R(\text{eff}) > 1$ kommen wir dann trotzdem ans Limit, nur etwas später. Genauso offenbart das von manchen vorgebrachte Argument, die aktuell freien Intensivkapazitäten würden Einschränkungen nicht rechtfertigen, dass wiederum nur bis zur nächsten Kurve gedacht wird.

Am besten für die Wirtschaft ist es, das Auto mit effizient wirkenden Bremsen auszustatten, die wenig Schaden verursachen. Umfassendes und intelligentes Testen, Kapazitäten und Effektivität des Contact-Tracing erweitern, Analyse vorhandener Datenbestände für bessere Entscheidungsgrundlagen, eine gezielte Verteilung des knappen Impfstoffs sind einige Möglichkeiten, die von Expertinnen und Experten immer wieder genannt werden. Allerdings funktionieren diese Bremsen nur bei entsprechend geringen Geschwindigkeiten gut. Wir müssen also so weit abbremsen, dass wir auf einer unübersichtlichen, kurvenreichen Straße bei schlechter Sicht mit diesen Bremsen zurechtkommen, ohne dass kleine Geschwindigkeitserhöhungen – wenn es steiler bergab geht, wie jetzt durch die neuen Mutationen – gleich zu einem neuen Beschleunigungskreislauf führen.

Keine halbherzigen Lösungen

Für das scharfe Abbremsen haben wir die Lockdown-Bremse. Diese zu drücken ist aber schmerzhaft, und wenn wir sie verwenden müssen, dann muss den Autoinsassen auch unmissverständlich klargemacht werden, dass es darum geht, das Auto schnell (fast) zum Stillstand zu bringen. Halbherzig auf diese Bremse zu steigen führt zu fast genauso großen wirtschaftlichen Schäden, aber bei einem viel längeren Bremsweg. Aber wenn unser Auto dann steht, können wir mit unseren effizienten Bremsen hoffentlich eine erneute Beschleunigung verhindern.

Wir sollten uns daher nicht nur mit Abwägungen beschäftigen, die am Ende kurzfristiger Natur sind und *in einer zermürbenden Abfolge von Gasgeben und Bremsen enden*. Wir sollten nicht darüber nachdenken, *das Tempolimit zu wählen*, denn dies können wir nicht. Wir müssen darüber nachdenken, *wie wir langfristig keine Beschleunigung zulassen*. Und langfristig gedacht, löst sich dann auch der Zielkonflikt zwischen Wirtschaft und Pandemiebekämpfung auf. (Andreas Steinmayr, *DER STANDARD*, 11. Februar 2021, S. 30, Kursivierungen von M.R.)

Der Kommentar von Steinmayr baut auf der Metapher COVID-19-KRISENBEWÄLTIGUNG IST AUTOFAHREN UNTER SCHWIERIGEN FAHRBEDINGUNGEN auf, um die normative These zu begründen, dass der Lockdown nötig (gewesen) sei. Wie ein roter Faden zieht sich die Metapher durch den Text. Bereits im Titel, der die These angibt und ihre Begründung mit dem kausalen Interrogativadverb *warum* in Aussicht stellt, wird die Metapher der *Lockdown-Bremse* eingeführt. Das Determinativkompositum spezifiziert, dass der Lockdown die Funktion einer *Bremse* erfülle. Der Untertitel fragt, ob die Lockdown-Maßnahmen zu große Kollateralschäden verursachen würden, und behauptet, dass zu rasche Lockerungen schnell eine Zuspitzung der Gesundheitskrise bewirkten.

Der Haupttext des Artikels besteht aus neun Absätzen und drei Zwischenüberschriften. Der erste Absatz ruft den Inhalt des Leitartikels von Schnauder in Erinnerung, der Österreich wegen der Lockdowns wirtschaftlich auf dem *Pannestreifen* wäht. Im zweiten Absatz wird die Frage des Zusammenhangs von allgemeinen Tempolimits und Unfalltoten auf Freilandstraßen behandelt und ausgeführt, dass ein niedrigeres Tempolimit zu weniger Verkehrstoten führe. Im dritten Absatz unternimmt Steinmayr einen Vergleich mit der Covid-19-Krise. Er stellt eine Analogie her, die sich auf die Frage der Gewichtung konfligierender Prioritäten bezieht (siehe zu Analogiemustern Kienpointner 1996: 176–183): So, wie es mit Blick auf den Straßenverkehr erforderlich sei, die Verhältnisse zwischen Geschwindigkeitslimits und Verkehrstoten abzuwägen und darauf aufbauend Entscheidungen zu treffen, ist es auch für die Politik in der Pandemie unvermeidbar, zwischen dem Schutz von Gesundheit und Menschenleben und der Einschränkung von Freiheitsrechten, der Zahl der Arbeitslosen sowie der Möglichkeit offener Schulen abzuwägen und ein entsprechendes *Tempolimit*, also entsprechende Maßnahmen gegen die Pandemie, festzulegen. Die Metapher der gewollten *Anhebung oder Senkung des Tempolimits* ist in diesem Analogietopos, der zugleich einen Prioritätentopos darstellt, zentral.

Es folgt eine Zwischenüberschrift, die für ein *Abbremsen* in kritischen Phasen der Pandemie eintritt, also für Maßnahmen der Einschränkung von Freiheitsrechten wie dem der Bewegungsfreiheit. Im vierten und fünften Absatz stellt Steinmayr die argumentative Tragfähigkeit der Metapher des Tempolimits ebenso wie der mit der

Metapher verknüpften Analogie in Frage. Die Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie würden nicht der Festsetzung eines *Tempolimits* entsprechen, sondern der Festlegung des *Beschleunigungsgrades*. Wenn wir den gewählten *Beschleunigungsgrad* beibehielten, würde unser Auto immer mehr beschleunigen und früher oder später aus der Kurve fliegen. Um diese Problematik mit Blick auf die Pandemie zu vertiefen, thematisiert der Autor im fünften Absatz die Gefahr des exponentiellen Anstiegs der Infektionszahlen bei einem Reproduktionswert R von mehr als 1, also die Gefahr der Vervielfachung der Infektionen in immer kürzeren Abständen. Am Ende des Absatzes greift Steinmayr zur Metapher des *verheerenden Autounfalls*, den es durch *Abbremsen* zu vermeiden gelte. Bezogen auf die Pandemie bestünde ein solcher *Unfall* im Kollaps des Gesundheitssystems und würde das *Auf-die-Bremse-Treten*, das Ergreifen geeigneter Maßnahmen zur Senkung der Reproduktionszahl unter 1 bedeuten. Seine analogische und metaphorische Argumentation ist formal als Finaltopos realisiert: *Um einen verheerenden Unfall zu vermeiden, müssen wir irgendwann gezwungenermaßen die Bremsen betätigen.*

Die zweite Zwischenüberschrift »Schlechte Sicht« leitet zum sechsten und siebten Absatz über. Im sechsten Absatz argumentiert Steinmayr metaphorisch, dass die Position von Schnauder und anderen kurzsichtig sei. Wenn die Kapazitäten für Intensivbetten in Österreich aufgestockt würden oder derzeit noch Intensivbetten in Krankenhäusern frei seien, dann seien das keine plausiblen Gründe dafür, die Einschränkungen zu sehr zu lockern. Die freien Kapazitäten und die Erhöhung der Kapazitäten würden einer Verkehrsplanung ähneln, bei welcher der *Kurvenradius* vergrößert werde, sich an der *Beschleunigung* des Automobils aber nichts ändere. Die Folge wäre, dass die *nächste Kurve zwar noch zu schaffen* sei, dass es aufgrund der unveränderten Beschleunigung aber *bei der übernächsten Kurve* zu einem *Unfall* käme. Damit würde die *Unfallgefahr* nicht wirksam reduziert. Da die Übersicht über den *weiteren Straßenverlauf* schlecht sei, gelte es, *weiter als nur bis zur nächsten Kurve* zu denken. Zielführender sei es, so Steinmayr im siebten Absatz, das *Auto mit effizienten Bremsen* auszustatten. Die Metapher der WIRKSAMEN BREMSSEN steht (a) für ein umfassendes und intelligentes Testen, (b) für eine ausreichende Zahl an Intensivbetten, (c) für ein effektiveres

Contact-Tracing, (d) für die Erweiterung analysierbarer Datenbestände, die bessere politische Entscheidungsgrundlagen bieten, und (e) für eine gezielte Verteilung des im Februar 2021 noch knappen Impfstoffs. Die zweite Automobilitätsmetapher, die Steinmayr verwendet, ist die Metapher des FAHRENS MIT REDUZIERTER GESCHWINDIGKEIT. Die mit ihr verknüpfte Schlussregel lautet: *Wenn wir uns bei schlechter Sicht mit dem Auto auf einer unübersichtlichen, kurvenreichen Straße fortbewegen, müssen wir, zumal wenn es steil bergab zu unerwarteten Geschwindigkeitserhöhungen kommt, mit reduzierter Geschwindigkeit fahren, um gut bremsen zu können. Dem steilen Bergabfahren entsprechen in der Pandemie die neu auftretenden Mutanten, die ansteckender sind als die ursprünglichen Virenvarianten.*

Die dritte Zwischenüberschrift lautet »Keine halbherzigen Lösungen« und ist dem achten und neunten Absatz vorgeschaltet. Im achten Absatz tragen zahlreiche lexikalische Elemente dazu bei, die konzeptuelle Metapher DIE BEWÄLTIGUNG DER COVID-19-KRISE IN EINER KRITISCHEN PHASE IST ABBREMSEN (FAST) BIS ZUM STILLSTAND textuell umzusetzen: *Lockdown-Bremse, Autoinsassen, das Auto schnell (fast) zum Stillstand zu bringen, halbherzig auf die Bremse zu steigen, viel längeren Bremsweg, unser Auto dann steht, mit unseren effizienten Bremsen hoffentlich eine erneute Beschleunigung verhindern.* Der Absatz enthält vier kausale Argumentationsmuster, die sich rhetorisch zu einer Ja-Aber-Figur verbinden. Das erste Muster bezieht sich auf den konzessiven Ja-Teil, die anderen drei auf den Aber-Teil:

Ja-Teil:

1. *Wenn in der akuten Krisenphase die Lockdown-Bremse gedrückt wird (drastische Einschränkungen der Bewegungsfreiheit vorgenommen werden), ist das schmerzhaft (hat das negative Folgen für die Wirtschaft).*

Aber-Teil:

2. *Wenn wir in der akuten Krisenphase die Lockdown-Bremse verwenden müssen, müssen wir den im Auto Fahrenden klarmachen, dass wir rasch (fast) stehen bleiben müssen, um negative Auswirkungen auf die Gesundheit kleinzuhalten.*
3. *Wenn in der akuten Krisenphase die Lockdown-Bremse nur halbherzig gedrückt wird (die Maßnahmen nur halbherzig ergriffen*

werden), führt das zu fast genauso großen wirtschaftlichen Schäden, aber einem viel längeren Bremsweg (sind die negativen Folgen für die Wirtschaft fast genauso groß, die gesundheitlichen Konsequenzen aber negativer als bei einem harten Lockdown, weil es mehr Infizierte und Tote gibt).⁶

4. Wenn in der akuten Krisenphase mit der Lockdown-Bremse scharf abgebremst wird und unser Auto steht, geraten wir nicht mehr so leicht in einen neuen Beschleunigungskreislauf.

Der neunte Absatz beschließt den Artikel mit einer Gesamtkonklusion, welche die Metapher COVID-19-KRISENBEWÄLTIGUNG IST LANGSAMERES AUTOFAHREN UND ABBREMSEN MIT GUTER BREMSE IN AKUTEN PHASEN in ein zeitbezogenes Argumentationsmuster (*locus a tempore*) einbettet, das die Langfristigekeitsorientierung in der Krisenplanung gegenüber der Kurzfristigkeit favorisiert. Das Gesamtmuster der Argumentation besagt: *Wenn wir den Zielkonflikt zwischen Wirtschaft und Pandemiebekämpfung auflösen wollen, müssen wir danach trachten, langfristig keine Beschleunigung zuzulassen und sollten wir zermürbende kurzfristige Manöver von Gasgeben und Abbremsen vermeiden und auch darauf verzichten, ein Tempolimit bestimmen zu wollen (da sich dieses nicht wählen lässt).* Die zentrale metaphorische Aussage des Absatzes lautet, dass es in der Pandemie gelte, *langfristig keine Beschleunigung zuzulassen.* Dies bedeutet, dass dauerhaft dafür zu sorgen sei, dass die Covid-Infektionszahlen nicht stark steigen – durch Maßnahmen wie Impfen, Testen und Contact-Tracing mit genauer Clusteranalyse.

Steinmayrs Artikel war im Kommentarforum des *STANDARD* umstritten (<https://www.derstandard.at/story/2000124051675/wieso-es-die-lockdown-bremse-braucht>). 304 Kommentare haben Leser*innen zum Text verfasst. Etliche stimmen zu und loben die Metapher oder den Vergleich mit der Autofahrt als *vorzüglich, ausgezeichnet, schön, anschaulich* und *verständlich*. Etliche üben Kritik an der Metapher und

⁶ Dass die Analogie und Metapher vom längeren Bremsweg an dieser Stelle für insgesamt mehr Infektionen und damit mehr Tote stehen, hätte Steinmayr in seinem Artikel expliziter machen können. Dass Mobilität selbst auch ein *Konsumgut* ist, weshalb ihre Einschränkung negative volkswirtschaftliche Folgen hat, ist mit Blick auf die von Steinmayr angesprochenen wirtschaftlichen Schäden mitzudenken.

Analogie und finden sie *unsinnig, simplifizierend, hinkend, trivial und nicht zutreffend*. Zu den lexikalischen Metaphern, die in den Online-Kommentaren konkretisiert werden, zählen:

- FAHREN OHNE FÜHRERSCHEIN IN TIROL (wo es große Infektionscluster gab),
- SCHNELL FAHREN MIT ANGEZOGENER HANDBREMSE, BIS DER REIFEN KEIN PROFIL MEHR HAT (würde der Autor Steinmayr mit dem angeblich nicht geglückten Text),
- BETÄTIGUNG EINER STOTTERBREMSE BEIM STEIL-ABWÄRTSFAHREN MIT EINEM SCHWEREN LKW (die Stotterbremse sei die geeignete Maßnahme im Umgang mit Infektionswellen),⁷
- STILLSTAND NACH VOLLBREMSUNG,
- REPARATUR DER BREMSEN (es sei unklar, ob sie gelungen sei),
- VERWECHSLUNG VON BREMSE UND GASPEDAL DURCH POLITIKER*INNEN UND DAHER BESCHLEUNIGUNG HIN ZUM ABGRUND,
- NOTWENDIGKEIT HERVORRAGENDER BREMSEN BEI HOHEN GESCHWINDIGKEITEN,

⁷ Der Kommentar verweist auf eine Podcastfolge des Virologen Christian Drosten. Die Podcastfolge 62 gibt ein Interview mit Drosten vom 28. Oktober 2020 wieder, das von Korinna Hennig geführt wurde. Um Minilockdowns anschaulich als Pandemiebremse darzustellen, greift der Virologe zur Metapher des Überlastschalters bzw. der Stotterbremse, mit dessen oder deren Hilfe ein Circuit-Breaker-Lockdown ermöglicht würde. Drosten wählt nicht das Auto, sondern den schweren LKW, also das Lastauto, als Leitsymbol. Die Wahl dieses schweren Vehikels erfolgt mit Bedacht, weil die LKW-Metapher die verzögerte Bremswirkung der gegen die Pandemie gerichteten Maßnahmen ikonischer auf den Punkt bringt als die prototypische Autometapher: »Wir fahren mit einem schweren Lastwagen einen Berghang herunter und der will einfach kein Ende nehmen. Wir wissen, wir fliegen demnächst aus der Kurve und vielleicht haben wir schon kaputte Bremsen oder so. Wir wissen, wir dürfen nur fünf Sekunden auf die Bremse treten. Und wo machen wir das jetzt? Wo vereinbaren wir das jetzt? [...] das wird nicht reichen, das nur einmal zu machen, sondern wir müssen im Prinzip alle paar Hundert Meter fünf Sekunden auf die Bremse treten.« (<https://www.ndr.de/nachrichten/info/62-Coronavirus-Update-Der-Ueberlastschalter,podcastcoronavirus254.html#circuitbreaker>).

- MÜDIGKEIT UND UNKONZENTRIERTES FAHREN VON LKW-FAHRER*INNEN ALS FOLGE EINER NIEDRIGEN FAHRGESCHWINDIGKEIT,
- REDUKTION DER GESCHWINDIGKEIT NUR AN GEFAHRENSTELLEN (WIE BAUSTELLEN),
- VON BEGINN AN ZERSTÖRTE AMPEL bzw. REGIONALE AMPELN,
- ERFORDERNIS EINER ANGEMESSENEN MOTORLEISTUNG, EINER AUTOBAHN STATT LANDSTRASSE MIT VIELEN SCHLAGLÖCHERN UND EINER ANGEMESSENEN GESCHWINDIGKEIT,
- VORAUSSCHAUENDE FAHRER*INNEN, DIE BREMSSEN SELTEN BRAUCHEN,
- LOCKDOWN NICHT ALS ECHTE AUTOBREMSE, SONDERN ALS NOTBREMSE IM ZUG,
- VOLLGAS, VOLLBREMSUNG, VOLLGAS SEI NICHT DAS ECHTE LEBEN,
- (KEINEN) TOTALSCHADEN ERLEIDEN (mit Bezug auf die USA)
- ERFORDERNIS EINES BESSEREN FAHRERS, EINES PROFIS, EINES RALLEYPILOTEN, DER GLEICHZEITIG BREMSSEN UND GAS GEBEN KANN UND SO DURCH KURVEN MANÖVRIERT; stattdessen hätten wir in der Regierung FAHRSCHÜLER, DIE JEDES MAL BETONEN, DASS SIE JETZT ERST DAZULERNEN,
- WIR SOLLTEN DAS AUTO EINFACH STEHEN LASSEN UND AUF FAHRRÄDER UMSTEIGEN,
- WENN DAS AUTO AUS DER KURVE FLIEGE, WÜRDEN WIR ENORMEN WIRTSCHAFTLICHEN SCHADEN HABEN,
- DA GEBE ES DIE, DIE ZÜGIG UND MIT DER KORREKTEN GESCHWINDIGKEIT UNTERWEGS SEIEN UND DANN GEBE ES DIE, DIE BEI SCHÖNSTEM WETTER SO FAHREN, ALS WÄRE GLATTEIS, UND DAMIT DENEN, DIE IN DER KOLONNE HINTER IHNEN FAHREN, DEN LETZTEN NERV ZIEHEN WÜRDEN. LEIDER BESTEHE NICHT NUR UNSERE REGIERUNG, SONDERN AUCH DIE REGIERUNGEN VIELER ANDERER LÄNDER, AUS SOLCHEN GESTALTEN, DIE AUSSER BREMSSEN NICHTS ANDERES DRAUF HÄTTEN,

- EIN AUTO DÜRFE LENKEN, WER EINEN FÜHRERSCHEIN HABE (d. h. getestet bzw. geimpft ist),
- BESCHLEUNIGEN UND ABBREMSEN ALS METAPHER FÜR EIN DIFFIZILES, CHAOTISCHES KONSTRUKT WIE EINE GESELLSCHAFT BZW. FÜR EINE INFEKTIONSDYNAMIK,⁸
- MAN DENKE HALT EHER SO: WOZU BRAUCH ICH EINEN SICHERHEITSGURT, HATTE NOCH NIE EINEN UNFALL. UND: FÜR WAS HABE ICH JETZT GEBREMST, IST JA GAR NICHTS PASSIERT (= Hinweis auf die Gefahr eines kausalen Trugschlusses),
- VERLANGSAMTE FAHRT, DIE ZU VIELEN TOTEN INFOLGE VON VERSORGUNGSPROBLEMEN FÜHRT,
- ERHEBLICHER AUFWAND, UM EINE ABGEBREMSTE MASSE WIEDER IN BEWEGUNG ZU SETZEN,
- ABBREMSEN MIT LANG ANDAUERNDEN TOTALLOCK-DOWN, BEI DEM VIELE AUSSTEIGEN (sei kein adäquates Mittel mehr),
- DAS (im Falle ausbleibender Maßnahmen) DEN ABHANG RUNTERSAUSENDE AUTO, BEI DEM DER LUFTWIDERSTAND EGAL SEI,
- STÄNDIGES FAHREN MIT ANGEZOGENER HANDBREMSE,
- UNNÖTIGE TOTE WEGEN ZU SPÄTEN BREMSSENS.

Auch wenn die Metapher und Analogie, die den UMGANG MIT DER COVID-19-KRISE ALS GEFÄHRLICHE AUTOFAHRT rahmen, immer wieder kritisiert werden, so zeigt die Liste der konkreten Metaphern, die in den Kommentaren vorkommen, dass die Metapher im Diskurs über die Covid-19-Krise sehr produktiv ist. Dies zeigt sich vor allem auch daran, dass unterschiedliche Filler des Automobilitätsframes fokussiert werden. Die Produktivität des Frames mag mit der Anschaulichkeit der Metapher zu tun haben. Sie ist zudem auch darauf zurückzuführen, dass die Metapher der Automobilität ein Kollektivsymbol und eine Leitmetapher des Diskurses ist, an die aufgrund der starken Präsenz von Autos in unserer Gesellschaft alltagspraktisch leicht angeschlossen werden kann.

⁸ In die gleiche Kritikrichtung geht der Kommentar: »EIN LAND IST KEIN AUTO«.

Die metaphorische und analogiebildende Perspektive auf die Corona-Krise treibt zuweilen sonderbare Sprachblüten. Das sei an einem letzten Beispiel illustriert. Über die politischen Herausforderungen, mit denen Joe Biden, der neue Präsident der USA, konfrontiert sei, lesen wir:

(6) Der neue Präsident habe es nicht nur mit einer Pandemie und einer Wirtschaftskrise zu tun, sondern dazu noch mit einer politischen und einer kulturellen Krise, fasst es der Historiker Jon Meacham zusammen. Robert Reich, in den 1990er-Jahren Arbeitsminister im Kabinett Bill Clintons, heute Politikprofessor an der Universität Berkeley, vergleicht die Aufgabe mit einer Autoreparatur in voller Fahrt. »Biden und seine Mannschaft müssen *die Reifen des Autos wechseln*, während es *auf einem Highway dahinrast*, und zwar *alle vier Reifen gleichzeitig*.« (DER STANDARD, 20. Jänner 2021, S. 5, Kursivierungen von M.R.)

Die Analogie mit der Autofahrt gerät hier zur kontrafaktischen Dreifach-Hyperbel. Im Grunde suggeriert Robert Reich, dass es Biden nicht gelingen könne, die vier Krisen, für die die vier Autoreifen stehen (die Pandemie, Wirtschaftskrise, politische Krise und kulturelle Krise) erfolgreich zu bewältigen, denn bei einem fahrenden Auto lassen sich *erstens* grundsätzlich keine Reifen wechseln, bei einem sehr schnell fahrenden Auto *zweitens* noch viel weniger und alle vier Reifen gleichzeitig zu wechseln ist *drittens* in gesteigertem Maße ein Ding der Unmöglichkeit.

4 Schluss

Der vorliegende Beitrag befasst sich mit der kollektiven Leitmetapher und Analogie der Automobilität im Diskurs über die Covid-19-Krise am Beispiel ausgewählter österreichischer Medien. Die explorative Fallstudie ging der Frage nach, welchen Stellenwert die Automobilitätsmetapher im Diskurs über die Covid-19-Krise einnimmt und was es bedeutet, dass der Umgang mit der Covid-19-Krise perspektivisch in Analogie gesetzt wird mit dem Umgang mit Risiken im Straßenverkehr (siehe zu dieser Frage auch Jansen 2021: 73).

Die metaphern- und argumentationsbezogene Analyse hat zutage gefördert, dass die konzeptuelle Metapher und die Analogie der Automobilität im Diskurs über die Covid-19-Krise sehr produktiv sind, obwohl sie auch immer wieder dahingehend kritisiert werden, dass ein Land wie Österreich, das komplexe gesellschaftliche Leben und das dynamische Covid-19-Pandemiegesehen kein Auto und keine Autofahrt seien. Die Produktivität der Metapher und Analogie und der mit ihnen verknüpften Argumentationsmuster dürfte erstens mit der Anschaulichkeit und illustrativen Kraft zu tun haben, mit der komplexe kausale Zusammenhänge sehr einfach vermittelt werden können. Zweitens dürfte die Produktivität allgemein damit zusammenhängen, dass die Metapher der Automobilität grundsätzlich ein prominentes Kollektivsymbol in öffentlichen medialen Diskursen und im alltäglichen Sprachgebrauch ist. Drittens scheint sich die Metapher im gegebenen Kontext in pragmatisch-argumentativer Hinsicht besonders dazu zu eignen, vor Gefahren und negativen Entwicklungen zu warnen. Viertens liegen die Metapher und Analogie nahe, weil Mobilität ursächlich mit dem Ausbruch und der gesamten weiteren Entwicklung der Covid-19-Krise verbunden ist, es ohne die exzessiven Formen der Mobilität die Krise nicht geben würde und die Mobilität selbst auch in der Covid-19-Krise zu einem höchst kritischen Moment geworden ist. Eben deshalb ist es wichtig, den Zusammenhang zwischen der Covid-19-Krise und der Mobilitätskrise diskurs- und dispositivanalytisch herauszuarbeiten, die gemeinsamen Wurzeln der beiden Krisen aufzuspüren und die engen Verbindungen der beiden Krisen mit der Klimakrise in den Blick zu nehmen, die wegen der Covid-19-Krise vorübergehend in den Hintergrund gedrängt wurde. Die tiefere Verbindung zwischen den drei Krisen beruht auf einem globalen kapitalistischen Wirtschaftssystem, das sich unter dem Banner der naturalisierenden Wachstumsmetapher der Zerstörung von immer mehr Naturräumen, dem extraktivistischen Raubbau an der Natur, dem Ressourcenverschleiß und der Zurückdrängung und Ausrottung vieler Arten verschrieben hat. Solange der inhärente Zusammenhang zwischen den genannten Krisen in öffentlichen Diskursen nicht angemessen zur Sprache gebracht und reflektiert wird, erscheinen kollektive Lernprozesse, die in Richtung von nachhaltigeren Lebens- und Wirtschaftsformen gehen, als schwierig.

Im Moment sieht es so aus, als hätten wir aus der Covid-19-Krise und ihrer Verschränkung mit der Mobilitäts- und Klimakrise noch zu wenig gelernt. Die während der Krise lauter gewordenen Forderungen nach einer »Rückkehr zur alten Normalität« – zu einem »Sommer wie damals«, zu einem damit verbundenen Fernreiseurlaub und zu einer »Gesundung« der Wirtschaft, womit eine sehr ungesunde Form des Wirtschaftens gemeint ist – zeugen bis jetzt noch nicht von dem erforderlichen kollektiven Lernprozess, sondern vielmehr von einem starken Wunsch nach der alten abnormalen Normalität, der wir die drei Krisen erst verdanken.

Eine Metapher, die in einem Online-Kommentar zu Steinmayrs Artikel verwendet wurde und sich auf die Bewältigung der Mobilitäts- ebenso wie der Covid-19-Krise bezog und dabei indirekt auch einen Zusammenhang zur Klimakrise herstellte, lautete: »Wir sollten das Auto stehen lassen und auf Fahrräder umsteigen.« Es fragt sich ausblickend, was dieses metaphorische Plädoyer für den Umgang mit der Pandemie bedeuten könnte. Dass die Metapher des Radfahrens die pandemische und gesellschaftliche Komplexität stark vereinfacht, hat sie mit der Metapher der Autofahrt gemeinsam. Wir können zudem konstatieren, dass das Radfahren seit dem Beginn der Pandemie beliebter wird (bei vielen allerdings auch das Autofahren, weil es – wie das Radfahren – das Ansteckungsrisiko senkt). Die Metapher des Radfahrens steht für nachhaltige und gesunde Bewegung, die das eigene Immunsystem und die körperliche Fitness stärkt, den physischen Abstand in akuten Phasen der Krise gut einzuhalten hilft und so insgesamt die Gefahr schwerer Krankheitsverläufe reduziert. Das Radfahren steht für kürzere Wegstrecken und die Entschleunigung des Lebens, wodurch sich der naturzerstörerische und ressourcenverschleißende automobiler Verkehrsexzess vermeiden lässt, darüber hinaus aber auch die Bildung von Staus, also unerwünschter Formen der Immobilität. Das Radfahren steht für »klimafreundliche« Fortbewegung aus eigener Kraft, bei der – von der Produktion des Rades und von der menschlichen Atmung abgesehen – keine CO₂-Emissionen anfallen. Es würde sich in theoretischer ebenso wie praktischer Hinsicht lohnen, den Umgang mit der Covid-19-Krise ebenso wie der Mobilitäts- und Klimakrise in öffentlichen medialen Diskursen öfter durch die metaphorische, analogische und argumentative Brille des Radfahrens statt des Autofahrens zu betrachten.

Literatur

- Androutopoulos, Jannis. 2020. Die Sprachlandschaft im Dispositiv der Pandemie. *aptum. Zeitschrift für Sprachkritik und Sprachkultur*. 16(2+3). 290–299. Themenheft: Corona. Essayistische Notizen zum Diskurs.
- Becker, Matthias Martin. 2021. Vorwort: COVID-19: Eine absehbare Katastrophe mit unabsehbaren Folgen. In Rob Wallace (Hg.), *Was COVID-19 mit der ökologischen Krise, dem Raubbau an der Natur und dem Agrobusiness zu tun hat*, 7–21. Köln: PapyRossa.
- Böke, Karin. 2002. Wenn ein »Strom« zur »Flut« wird. Diskurslinguistische Metaphernanalyse am Beispiel der Gastarbeiter – und Asyldebatte in Deutschland und Österreich. In Oswald Panagl & Horst Stürmer (Hgg.), *Politische Konzepte und verbale Strategien. Brisante Wörter – Begriffsfelder – Sprachbilder*, 265–286. Frankfurt am Main: Lang.
- Caviola, Hugo & Andrea Sabine Sedlaczek. 2020. Grenzenlose Mobilität und fließender Verkehr. *Gaia – Ecological Perspectives for Science and Society* 29(3). 161–169.
- Fill, Alwin F. & Hermine Penz. 2018. Ecolinguistics in the 21st Century. In Alwin F. Fill & Hermine Penz (Hgg.), *The Routledge Handbook of Ecolinguistics*, 437–443. London & New York: Routledge.
- Foucault, Michel. 1978. *Dispositive der Macht. Michel Foucault über Sexualität, Wissen und Wahrheit*. Berlin: Merve.
- Jansen, Ludger. 2021. Masken, Abstand, Anschnallpflicht. Freiheitseinschränkungen im Straßenverkehr und in der Pandemie. In Geert Keil & Romy Jaster (Hgg.), *Nachdenken über Corona. Philosophische Essays über die Pandemie und ihre Folgen*, 73–83. Stuttgart: Reclam.
- Kerschhofer-Puhalo, Nadja. 2021. Corona is here! Zeichen der Pandemie in der Wiener Stadtlandschaft. Eine diskursanalytische Skizze. *Wiener Linguistische Gazette* 90. 205–251.
- Kienpointner, Manfred. 1996. *Vernünftig argumentieren. Regeln und Techniken der Diskussion*. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt.
- Knoblauch, Hubert & Martina Löw. 2020. Die Refiguration von Räumen in Zeiten der Pandemie. In Michael Volkmer & Karin Werner (Hgg.), *Die Corona-Gesellschaft. Analysen zur Lage und Perspektiven für die Zukunft*, 89–99. Bielefeld: transcript.
- Kuck, Kristin. 2018. *Krisenszenarien. Metaphern in wirtschafts- und sozialpolitischen Diskursen*. Berlin & Boston: de Gruyter.
- Lakoff, George & Mark Johnson. 1980. *Metaphors we live by*. Chicago & London: The University of Chicago Press.
- Link, Jürgen. 2005. (Nicht) normale Fahrten – Strukturen und Funktionen eines modernen Faszinationstyps. In Karl-Siegbert Rehberg, Walter

- Schmitz & Peter Strohschneider (Hgg.), *Mobilität – Raum – Kultur. Erfahrungswandel vom Mittelalter bis zur Gegenwart*, 207–221. Dresden: Thelem.
- Link, Jürgen & Siegfried Reinecke. 1987. Autofahren ist wie das Leben – Metamorphosen des Autosymbols in der deutschen Literatur. In Harro Segeberg (Hg.), *Technik in der Literatur*, 436–482. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Manderscheid, Katharina. 2012. Ökonomie, das Bewegungsproblem und der Wandel von Mobilitätsdispositiven. Eine Integration von regulations- und dispositivtheoretischen Annahmen. In Rainer Diaz-Bone & Ronald Hartz (Hgg.), *Dispositiv und Ökonomie. Diskurs- und dispositivanalytische Perspektiven auf Märkte*, 371–391. Wiesbaden: VS Springer.
- Manderscheid, Katharina. 2020. Über die unerwünschte Mobilität von Viren und unterbrochenen Mobilitäten von Gütern und Menschen. In Michael Volkmer & Karin Werner (Hgg.), *Die Corona-Gesellschaft. Analysen zur Lage und Perspektiven für die Zukunft*, 101–110. Bielefeld: transcript.
- Pielenz, Manfred. 1993. *Argumentation und Metapher*. Tübingen: Narr.
- Reisigl, Martin (Hg.). 2020. *Klima in der Krise (OBST 97)*. Duisburg: Universitätsverlag Rein-Ruhr.
- Römer, David. 2017. *Wirtschaftskrisen. Eine linguistische Diskursgeschichte*. Berlin & Boston: de Gruyter.
- Schwedes, Oliver & Alexander Rammert. 2020. *Mobilitätsmanagement*. Wiesbaden: Springer VS.
- Stibbe, Arran. 2015. *Ecolinguistics*. London & New York: Routledge.
- Wengeler, Martin. 2003. *Topos und Diskurs*. Tübingen: Niemeyer.
- Wengeler, Martin & Alexander Ziem. 2013. *Sprachliche Konstruktionen von Krisen. Interdisziplinäre Perspektiven auf ein fortwährend aktuelles Phänomen*. Bremen: Hempen.