

SWR2 Essay

Das Auto

Die polemische Gegenoffensive

Von Gerhard Fitzthum

Sendung: Montag, 15. Mai 2017

Redaktion: Michael Lissek

Regie: Tobias Krebs

Produktion: SWR 2017

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

Service:

SWR2 Essay können Sie auch als Live-Stream hören im **SWR2 Webradio** unter www.swr2.de oder als **Podcast** nachhören: <http://www1.swr.de/podcast/xml/swr2/essay.xml>

Mitschnitte aller Sendungen der Redaktion SWR2 Essay sind auf CD erhältlich beim SWR Mitschnittdienst in Baden-Baden zum Preis von 12,50 Euro.

Bestellungen über Telefon: 07221/929-26030

Bestellungen per E-Mail: SWR2Mitschnitt@swr.de

Kennen Sie schon das Serviceangebot des Kulturradios SWR2?

Mit der kostenlosen SWR2 Kulturkarte können Sie zu ermäßigten Eintrittspreisen Veranstaltungen des SWR2 und seiner vielen Kulturpartner im Sendegebiet besuchen.

Mit dem Infoheft SWR2 Kulturservice sind Sie stets über SWR2 und die zahlreichen Veranstaltungen im SWR2-Kulturpartner-Netz informiert.

Jetzt anmelden unter 07221/300 200 oder swr2.de

Das Auto. Die polemische Gegenoffensive.

Von Gerhard Fitzthum

Wir leben im Zeitalter des Bahn-Bashings. Die Deutsche Bahn AG gilt als Saurier der modernen Verkehrswelt – als abgewirtschaftete Institution, die so viel Ignoranz und Inkompetenz auf sich vereinigt, dass sie nur deshalb nicht stirbt, weil sie mit Steuergeldern künstlich am Leben erhalten wird. Kein Wunder, dass die Zahl derer, die seit Jahren keinen Zug mehr von innen gesehen haben, nicht gerade abnimmt. Das heißt nicht, dass die DB keine treue Kundschaft hätte. Gerade die schnellen Fernverbindungen erfreuen sich einiger Beliebtheit. Größer ist aber wohl die Bevölkerungsgruppe, in der ein gewisses Unbehagen an Bahnhöfen, U-Bahnen und Zügen zum guten Ton gehört. Am lautesten melden sich hier diejenigen zu Wort, die es nicht gelernt haben, über den Tellerrand des motorisierten Individualverkehrs hinaus zu schauen. Aus ihrer Sicht ist das Schienennetz eine unhygienische Transportschleuse für lärmende Schulkinder, grantelnde Rentner und verwahrloste Hartzvier-Empfänger – ein Versammlungsort von Gutmenschen, Ökospinnern und Vandalen, ein Hort der Un-Kultur, an dem sich neuerdings auch noch Flüchtlinge und Messerstecher tummeln.

Bei Lichte betrachtet stellt dies aber die Tatsachen auf den Kopf. Wenn heute ein Transportmittel zu Zweifel und Unmut Anlass gibt, dann das Heiligtum des modernen Individualverkehrs, das Auto.

Um nicht missverstanden zu werden: Dass der fahrbare Untersatz Freude machen kann, setze ich als selbstverständlich voraus – er ist praktisch, bewundernswert leistungsfähig, macht unabhängig von Fahrplänen und Haltestellen und verlängert die Privatsphäre in den öffentlichen Raum. Zudem erlöst er uns aus der Schwerkraft des stationären Daseins, hilft uns den bedrückend engen Bewegungsspielräumen der Alltagswelt zu entkommen. Aber gerade dadurch, dass das Auto die genannten Bedürfnisse *massenhaft* befriedigt, führt es diese ad absurdum. In den Verkehrsräumen der Ballungsgebiete sorgt es mitunter für Verhältnisse, die die Zustände auf den Landstraßen des ‚finsteren‘ Mittelalters als behaglich erscheinen lassen. Was soll an dem Tohuwabohu in unseren Straßengeflechten, den verpesteten Städten, den endlosen Staus und der permanenten Gefahr für Leib und Leben modern, gar fortschrittlich sein? Muss einem der spröde Charme einer Fahrt im ICE vor diesem Hintergrund nicht als verlockende Alternative vorkommen?

Die Haupt-Leidtragenden des frei flottierenden Automobilismus sind diejenigen, die sich nicht von einem eigenen Verbrennungsmotor durch den Raum schießen lassen: Fußgänger, Radfahrer, Gäste von Straßencafes, Anwohner, Kinder. Doch auch für die Autofahrer selbst ist das Fahrerlebnis nicht mehr das Vergnügen, das es einmal war, als man die Straße noch für sich hatte, unbedrängt durch die Landschaft brausend seinen Gedanken nachhängen und sich als von übermenschlichen Kräften bewegt erfahren konnte. Das amtliche Patentrezept, auf die Häufung von Stauereignissen mit weiteren Straßenbaumaßnahmen zu reagieren, hat sich als kontraproduktiv erwiesen. Es gelingt auf diese Weise zwar, einen Engpass zu beseitigen, dafür steht man nun aber einige Kilometer weiter doppelt so lange im

Stau! Folgerichtig hat der ADAC für das Jahr 2016 wieder einmal einen neuen Rekord gemeldet: 694 000 Staus, zwanzig Prozent mehr als im Vorjahr. Dass die Machtlosigkeit gegen den periodischen Stillstand nicht gerne zugegeben wird, ist klar. Dergleichen Eingeständnisse würden mit der tief sitzenden Überzeugung kollidieren, mit dem Auto das Verkehrsmittel der Freiheit gewählt zu haben – ein Verkehrsmittel, das als konkurrenzlos gilt, wenn man Schnelligkeit, Komfort und Autonomie zum Maßstab erhebt – ein Verkehrsmittel, das für viele Menschen die Menschenwürde des technischen Zeitalters symbolisiert.

Um sich ein Bild davon zu machen, welcher Art die hier verteidigte Würde ist, muss man sich nur mal auf eine deutsche Autobahn begeben, wenn der allmorgendliche Berufsverkehr abgeflaut ist. Wer sich da auf eine Reisegeschwindigkeit von 120 Km/h einzupegeln versucht, braucht nur in den Rückspiegel zu schauen, um zu erkennen, dass er als Verkehrshindernis wahrgenommen wird. Von hinten rauschen im Minutenrhythmus Zeitgenossen heran, die den vor ihnen Fahrenden per Lichthupe klar machen, dass sie aus dem Weg zu rammen bereit sind, wer sie am Vorwärtskommen hindert. Abgerundet wird das düstere Szenario von den Kleinlastwagen der Parceldienste, die Geschwindigkeiten erreichen, die auf anderen europäischen Autobahnen keinem Ferrari erlaubt wären, sowie von übermüdet gähnenden LKW-Fahrern, die ihre 40 Tonnen-Fracht mit Bleifuß durchs Land wuchten.

Allzu einseitig dieser Blick? Gewiss! Die gedankliche Normalisierung des Horrors ist jedoch so weit fortgeschritten, dass es kein behutsames einerseits/andererseits, sondern klare Worte und Zuspitzungen braucht. Die chronische

Realitätsverweigerung, die Hersteller, Straßenbauer, Autofahrer und ihre Verbände eint, verlangt nach einem eindringlichen Weckruf, erzwingt geradezu eine polemische Gegenoffensive.

Natürlich will ich nicht bestreiten, dass einem mindestens ebenso häufig Zeichen von Rücksicht und gegenseitigem Respekt begegnen: Überholt werdende Bullyfahrer, die einem per Lichthupe andeuten, wann man wieder auf ihre Spur zurückschwenken kann, oder Menschen, die durch Setzen des rechten Blinkers signalisieren, dass sie auf das Überholen verzichten, bis man vorbeigezogen ist. Ein Autor der Süddeutschen Zeitung geriet darüber regelrecht ins Schwärmen:

„Man muss uns ansonsten ja häufig fehlbare Fahrzeuglenker doch auch einmal loben: Wie wir in unserem motorisierten Schwarm auf der Asphaltoberfläche so vertrauensvoll dicht an dicht dahin gleiten, verschwenken und umherkurven, zu Tausenden parallel, ohne uns je zu berühren. Und ein Jeder, zumindest die Allermeisten, tut das mit Voraussicht und Rundumsicht, Gemeinschaftsgefühl, mancher sogar mit Eleganz.“

Eine gewisse Ästhetik ist den Fließ- und Verschiebeprozessen auf mehrspurigen Asphaltbändern tatsächlich nicht abzusprechen – aus der Vogelperspektive zumindest. Um derart auf Distanz gehen zu können, muss man aber einen jener seltenen glücklichen Momente erwischen, die es im Straßengewirr der modernen Agglomerationen tatsächlich auch gibt. Wenig überraschend erschien der besagte

Artikel während der großen Sommerferien, in denen viele Münchner ihrer autogerechten Heimat für einige Zeit den Rücken gekehrt hatten.

Mehr als Sonderfall und Momentaufnahme ist die hier beschworene Harmonie also nicht. Selbst wenn die übergroße Mehrheit bereit wäre, einen friedlichen Schwarm zu bilden, wäre dieser Frieden nur allzu zerbrechlich. Denn das Klima auf unseren Straßen wird nicht von denen bestimmt, die sich unauffällig oder kooperativ verhalten, sondern von Zeitgenossen, denen die Befindlichkeiten der anderen schnurzegal sind. Nicht nur von verstörten Ausländern wird die deutsche Autobahn gerne als Kampfplatz bezeichnet – als Arena, in der die Waffen ungleich verteilt sind, der Wille zum solidarischen Miteinander leer läuft und sich durchsetzen muss, wer nicht untergehen will.

Wer glaubt, dass es sich beim allzu sichtbaren Darwinismus im Straßenverkehr um ein vorübergehendes Phänomen handelt, sich der von der Natur auf Schrittgeschwindigkeit geprägte Homo Sapiens bloß in einem langwierigen Anpassungsprozess befindet, sich die Egoisten am Lenkrad ihrer Domestizierung auf lange Sicht nicht entziehen werden können, der macht sich etwas vor. Die aktuelle Studie der Versicherungsbranche beweist das Gegenteil: Die Zahl der Autofahrer, die sich selbst als „mindestens manchmal aggressiv“ einschätzen, hat in wenigen Jahren signifikant zugenommen, unter Männern liegt die Quote mittlerweile bei 44 und unter Frauen bei 39 %. Ungeniert geben sie zu, auch mal aufs Gas zu treten, wenn sie überholt werden, oder auf die Bremse, wenn ein zu dicht auffahrender Hintermann abgewehrt werden soll. Zutage kam außerdem, dass das Aggressionspotenzial mit dem Monatseinkommen und dem Bildungsgrad ansteigt. Warum? „Weil diese Menschen es gewohnt sind, sich durchzusetzen“, heisst es in der Studie...

Das unerquickliche Gedränge auf den Straßen verdankt sich natürlich der Massenmotorisierung, hat also ein quantitatives Moment. Es ist die unvermeidliche Folge davon, dass sich individuelle Egoisten und Fehlleistungen summieren und den dahin eilenden Automobilisten nicht genug Raum zur Verfügung steht. Zugleich liegt es aber auch in der Logik des Einzel-Selbstfahrer-Systems, ist also struktureller Natur: Statt Lernfeld für solidarisches Verhalten zu sein, ist die Autostraße Inbegriff eines öffentlichen Raums, in dem die Frechheit siegt und Rücksicht sich nicht auszahlt.

Asoziales Fahrverhalten wird dadurch begünstigt, dass man durch das „Land der Geschwindigkeit“ steuert, von dem Paul Virilio sprach – eine Terra Incognita, in der man den Kontakt mit jener räumlichen und sozialen Umwelt verloren hat, an die man im Modus der Langsamkeit immer gebunden bleibt. Vom metabolischen Standpunkt des Zweibeiners mit Muskelantrieb gesehen ist man rasend im Nirgendwo unterwegs, aus dem Kontext des Hier und Jetzt gefallen, was überaus willkommen, weil entspannend sein kann, aber den weniger schönen Nebeneffekt hat, dass man dem Raum abhandenkommt, an dem Begegnungen stattfinden, die diesen Namen noch verdienen. Statt sich den Mitmenschen auf Augenhöhe und Schlagdistanz zu nähern und ihnen auf diese Weise verpflichtet zu bleiben, ist man immer schon weg, wenn diese über unser Verhalten nachzudenken beginnen. Autos sind daher auch dann Fluchtfahrzeuge, wenn sie nicht explizit als solche gebraucht werden. Die

Tatsache, dass man sich zugleich im öffentlichen Raum und in einer geschlossenen Kapsel befindet, erlaubt es, auf die Sphäre der Anderen auszugreifen, ohne von ihnen zur Rechenschaft gezogen werden zu können. Fahrerflucht ist deshalb weniger das Indiz einer persönlichen, moralischen Verwahrlosung als die naheliegendste Reaktion; die mehr oder weniger zwangsläufige Folge der gefühlten und meist auch willkommen geheißenen Atomisierung.

In einem verglasten Schutzraum ganz alleine durch eine fremd bleibende Umgebung zu schaukeln, macht den Autofahrer zum Autisten – die natürlichen und gesellschaftlich eingeübten Verhaltensmuster der Zwischenmenschlichkeit verlieren ihre Kraft und müssen mühsam rekonstruiert werden, was bekanntermaßen nicht jedem gelingt, oder allenfalls im Nachhinein – wenn es bereits zu spät ist, man den Anderen mit seiner spontanen Lenkbewegung zu Tode erschreckt, zur Vollbremsung oder zu einem wilden Ausweichmanöver gezwungen hat. Kein Wunder also, dass sich laut der besagten Studie jeder zweite Teilnehmer am Straßenverkehr gestresst fühlt. Statt im Modus ungestörter Selbstentfaltung von A nach B zu gleiten und dabei in ein beglückendes Flow-Erlebnis zu geraten, wird man von denen bedrängt, die ihrerseits auf freie Fahrt pochen. Stress ist daher kein gelegentlich eintretender Stör- und Sonderfall, sondern integraler Bestandteil des motorisierten Individualverkehrs, bei dem jeder Ausgriff auf den Raum den des anderen beschneidet – und es keinen Sinn macht, einen Gang runter zuschalten, weil dies von den anderen nicht als Akt der Selbstzurücknahme, sondern als Einschränkung des eigenen Vorwärtsdrangs wahrgenommen wird. Wer sich im Auto sitzend von den Bewegungsgeschwindigkeiten seines animalischen Körpers emanzipiert hat, fährt heute auf Zeit, ob er will oder nicht.

Im ICE kam ich unlängst mit einem älteren Herrn ins Gespräch, aus dessen Gepäck zwei Autonummernschilder hervorlugten. Der ausgebildete Kfz.-Ingenieur überführt für große Firmen Neuwagen, kommt damit auf 3000 Autobahnkilometer pro Woche und steht gewiss nicht im Verdacht, ein Bahnfanatiker und Autohasser zu sein. In den letzten 5 bis 6 Jahren habe die Aggression auf den Straßen deutlich, sagt er müde. Das gelte vor allem für Fahrer von 5er und 7er-BMWs, VW-Passat und Audi, von leistungsstarken Modellen also, mit denen die Konzerne hohe Verkaufszahlen und Gewinnspannen erzielen. Rücksicht sei leider aus der Mode gekommen, rechts überholen zum Standard geworden. „Manch einer fühlt sich nicht einmal mehr bemüßigt, den Blinker zu setzen“, klagt er. Zugleich würden die Fahrgeschwindigkeiten immer höher werden, wozu freilich auch seine Auftraggeber einen Beitrag leisteten. Zuletzt habe er ein Dutzend Seat-Spitzenmodelle durchs Land gefahren, die ein deutscher Weltkonzern seinen Bauleitern zukommen ließ – Fahrzeuge, bei denen sich die Tachonadel mühelos bei 240 halten lasse.

Und er selbst? „Durchschnittsgeschwindigkeit 180?“ – „Wenn’s reicht“, lächelt er verlegen, „man muss das heute ja!“ Doch dann verstummt er und senkt den Blick, der Selbstwiderspruch ist allzu offensichtlich. Natürlich weiß er, dass er das nicht muss, dass ihn niemand dazu zwingt, am Rande der Kontrollierbarkeit durchs Land zu brettern, dass er genauso gut auch langsamer fahren könnte.

Die Diskrepanz zwischen Anspruch und Wirklichkeit ist symptomatisch, sie verdankt sich einem zuverlässigen wirkenden Mechanismus: Egal, was man im Vorfeld zu tun

geplant hatte, einmal in Gang gesetzt wird man Opfer jener Eigendynamik, die zum Gebrauch technischer Geräte wesentlich dazugehört. Fern davon, nur Mittel zu vorher festgelegten Zwecken zu sein, wirkt Technik stets auf uns zurück, beeinflusst unser Handeln, korrumpiert unsere Wünsche und Absichten.

Das klassische Beispiel ist die Kettensäge. Schneidet man die Bäume seines Gartens mit einer solchen Maschine zurück, so bleibt stets weniger Grün übrig als in den Fällen, in denen man mit einer banalen Bügelsäge arbeitet. Das erkenntnistheoretische Dogma, dass sich im Umgang mit Werkzeugen und Gerätschaften aktive Subjekte und passive Objekte gegenüber stehen und alle Macht von ersteren ausgeht, ist eine allzu bequeme Simplifizierung. In Wirklichkeit erzeugt das spezifische Leistungsprofil des Apparats einen nur schwer zu widerstehenden Reiz, die potenzielle Leistung auch abzurufen. Das in seinen Entscheidungen völlig freie Handlungssubjekt ist eine Chimäre des technischen Zeitalters, das Produkt einer kulturspezifischen Geisterbeschwörung.

Beispiele dafür lassen sich leicht finden: Mit einem PS-starken Gefährt auf viel zu breiten Innenstadtstraßen Tempo 50 einzuhalten, erfordert ein Höchstmaß an Standvermögen, Disziplin und Charakter. Automobilisten reibungsarme und von Fußgängern frei gehaltene Rollbahnen zu Verfügung zu stellen, dann aber von ihnen zu erwarten, dass sie hinter ihren technischen Möglichkeiten zurückbleiben, ist hochgradig absurd und deshalb auch nicht erfolversprechend. Wenn etwas technisch möglich ist, muss es auch gemacht werden, auch wenn hier kein logisches, sondern nur ein psychologisches Muss zum Tragen kommt – was wiederum den gängigen Kurzschluss provoziert, dass stets der Fahrer die Schuld hat, nie die Technik – die die Ingenieure dank dieser Generalabsolution ungezügelt und ungebremst weiter fortentwickeln dürfen. Wird eine Fahrmaschine so verwendet, dass man sich selbst und andere gefährdet, so fällt dies grundsätzlich in die Rubrik menschliches Versagen, gilt also als Ereignis, das der unzuverlässigen Menschennatur zuzuschreiben ist; während die Maschine, die durch die von ihr freigesetzte physikalische Energie das eigentliche Sicherheitsrisiko und die Voraussetzung des Unfalls ist, in keinsten Weise zur Diskussion steht...

Die Rezepte gegen die allgemeine Kannibalisierung scheinen auf der Hand zu liegen: Drastischere Strafen und systematische Verkehrserziehung durch Aufklärung und Ächtung unerwünschten Verhaltens!

Nun ja... Für ersteres fehlt es an Personal; zudem würde die Rundum-Kontrolle die Etablierung überwachungsstaatlicher Verhältnisse erfordern, die niemand haben will. Und letzteres wird allenfalls ansatzweise und halbherzig getan: Die Politiker, zumal in Deutschland, erweisen sich allzu gerne als Erfüllungsgehilfen der Autoindustrie und damit als Verharmloser des allgemeinen Hauens und Stechens auf den Straßen. Weil sie der mächtigsten Lobby des Landes nicht weh tun wollen, betrachten und kommunizieren sie das hohe Aggressionspotenzial als in Kauf zu nehmendes Übel, als unvermeidlichen Preis der Freiheit.

Nahezu folgerichtig werden die mehr als berechtigten Forderungen nach einem Tempolimit einfach ignoriert. „Mit 100 auf der Autobahn zu fahren, halte ich für ein verkehrswidriges Verhalten“, hatte Innenminister Zimmermann 1984 erklärt. Die

Früchte dieser Geisteshaltung ernten wir heute: diejenigen, die die Straßen mit Rennstrecken verwechseln, fühlen sich nicht einmal gemeint, wenn Politiker in Sonntagsreden einen besinnlicheren Fahrstil predigen und sich auch die Wölfe des ADAC den Schafspelz überstreifen. Sie wissen ja, dass im Land der Autobauer bei einer Kritik des Rasens immer nur das Rasen der anderen gemeint ist. Sie wissen auch, dass die angeblich bekämpfte Aggression insgeheim gefördert wird – durch die Zulassung von Scheinwerfern im Droh-Schlitzaugen-Design etwa, die die Fahrer älterer und kleinerer Autos nicht nur blenden, sondern auch regelrecht einschüchtern; ihnen unmissverständlich klar machen, dass dem Stärkeren Platz zu machen ist.

Der Verzicht auf wirkungsvolle Kampagnen ist umso unverständlicher, als man den Rauchern gerade Zigarettenschachteln mit Bildern von Lungentumoren und Fehlgeburten aufs Auge drückt. Wo – bitteschön – sind die Plakatwände mit Rollstuhlfahrern und um Alleebäume gewickelte Autowracks, aus denen das Blut heraustropft? Warum müssen die Konzerne nicht Warnhinweise auf den Kotflügeln ihrer chromglänzenden Flotte anbringen: „Autofahren kann zu akutem Tod führen“, „Feinstaub zerstört Kinderlungen“, „Mit Vollgas in die Klimakatastrophe“, „Die Fortbewegung im Sitzen erhöht die Wahrscheinlichkeit von Bewegungsmangelkrankungen“? Nichts dergleichen; statt Aufklärung hilflose Appelle, die niemandem weh tun. Durchdrehende Reifen, aufheulende Motoren, unangekündigte Spurwechsel und Drängeln gelten nach wie vor als Kavaliersdelikte. Selbst illegale Autorennen durch die nächtliche Stadt werden im Moment noch als bloße Ordnungswidrigkeit behandelt. Erst wenn dabei jemand zu Schaden kommt, muss der Missetäter mit einer Anklage rechnen, wie jetzt die beiden Berliner, die erstmals als Mörder verurteilt wurden. Freilich sind sie in Revision gegangen und werden wohl auch Recht bekommen, behaupte ich, weil ein Fehlverhalten, das laut Gesetzbuch nicht einmal eine Straftat ist, nicht plötzlich als vorsätzliche Tötung behandelt werden kann. - In der Autogesellschaft gilt das als Sportlichkeit verbrämte Machterlebnis am Steuer als Zeichen von Technikbegeisterung und Lebensfreude, die grundsätzlich zu begrüßen sind, solange nichts passiert.

Zugegeben:

mit verkehrspädagogischen Initiativen allein käme man nicht weit. Ihre positiven Effekte würden von dem aufgeessen, was Motorweltpostillen und Autowerbung zu kommunizieren pflegen. Vor allem rund um Sportsendungen sind die Fernsehprogramme voll von Werbeclips, in dem ein cooler Typ mit Dreitagebart durch die Landschaft fliegt, nicht selten auf einer erstaunlich autofreien Küstenstraße, wenn nicht gar in der Wüste oder auf Schnee. Unausgesprochen steht die Leistung im Mittelpunkt, wird Geschwindigkeit gefeiert, die Überlegenheit über die Anderen suggeriert, auch wenn im schnöden Verkehrsalltag zwischen Staus und Parkplatzsuche ein paar zusätzliche PS keinerlei Vorteil verschaffen.

Gewiss:

Solche Werbebotschaften erreichen nur noch einen kleinen Teil der Bevölkerung. Das Autofahren hat in weiten Kreisen der Gesellschaft längst sein Positivimage eingebüßt, gerade auch bei jungen Leuten – wenn sie höhere Bildungsabschlüsse haben und in einer Großstadt leben. In dieser Szene ist die Fortbewegung auf den eigenen vier Reifen nicht besonders cool. Stattdessen fährt man U-Bahn oder Rad, in

den Urlaub geht es mit dem Zug oder dem Flugzeug. Mit Umweltbewusstsein hat das nur wenig zu tun, umso mehr mit wohlverstandener Eigeninteresse – mit der klarsichtigen Erkenntnis, dass ein Auto in der Stadt mehr Freiheiten raubt als spendet, man von seinem Besitz besessen wird.

Ob sich dieses in den Metropolen zu beobachtende Umdenken zu einem allgemeinen, auch den ländlichen Raum ergreifenden Bewusstseinswandel ausgewachsen wird, ist mehr als fraglich. Die Trendforscher, die seit Jahren eine Abkehr vom Auto zu beobachten meinen, gehen ihrem urbanen Blickwinkel und ihrem Wunschdenken auf den Leim. Dass in Städten wie Berlin nicht einmal mehr die Hälfte der Haushalte ein eigenes Auto besitzt, beweist weder, dass in der Provinz eine ähnliche Entwicklung im Gang wäre, noch, dass man den Cities den Rückgang der Automobilzahlen ansähe, sich irgendetwas signifikant zum Besseren entwickelt hätte, von ein paar Spielstraßen und lächerlich kleinen Ausweitungen der Fußgängerzonen einmal abgesehen. Viel größer als die Menge der Autoverweigerer ist nämlich nach wie vor der Anteil derer, für die der PKW selbstverständlichstes Alltagsutensil, wenn nicht sogar identitätsstiftendes Konsumgut ist, weshalb sich die Automobilkonzerne auch nicht vor der Zukunft fürchten müssen.

Nur selten entscheidet sich der Kunde allein aufgrund praktischer Erwägungen für ein bestimmtes Modell. Mindestens so wichtig ist das Image und die Überlegung, was diese Fahrmaschine können müsste, wenn sie in der Welt benutzt würde, in die man sich gerne hineinräumt. In vielen Köpfen scheint nach wie vor ein endloses Roadmovie zu laufen, bei manchen sogar ein Offroad-Movie. Deshalb braucht man in den Mangrovensümpfen Düsseldorfs Allradantrieb, hüfthohe Stollenreifen und eine gewaltige Stoßstange, an der man das gefangene Nilpferd anbinden kann.

Freilich ventilieren die Werbeagenturen nur das, wofür die Käufer auch empfänglich sind. Die Menschen des Automobilzeitalters sind Opfer einer kollektiven Präformation, die Maximen der Leistungsgesellschaft haben sich in unsere Hirne eingebrannt: Freie Fahrt dem Tüchtigen! Wer nicht mithält, ist selber Schuld! Schnelligkeit ist Trumpf, Geduld etwas für Senioren und Rollstuhlfahrer, Langsamkeit die Vorstufe von Stagnation, und Stagnation eine Form des Rückschritts. Langsamkeit, also die Bewegung nach menschlichen Maßen, ist erst in den letzten Jahren langsam wieder gesellschaftsfähig geworden – wird in gewissen Kreisen aber beharrlich ironisiert, dort vor allem, wo man seinen Bewegungsmangel mit dem Gaspedal zu kompensieren pflegt. Auch wenn wir unseren Urlaub in Wanderschuhen verbringen, sind wir insgeheim doch für das Schnellere, begrüßen wir jene Beschleunigung der Lebensvorgänge, an deren Folgen wir krank zu werden drohen.

Das Gerangel auf den Fahrbahnen ist natürlich nicht das einzige Übel des Autoverkehrs. Mindestens ebenso dramatisch sind die Auswirkungen auf das, was sich in den kleiner werdenden Restflächen zwischen den Trassen befindet: die menschliche Wohn- und Lebenswelt, Landschaft und Natur bzw. das, was davon noch übrig ist.

Der Lärmterror ist wohl die schlimmste, wenngleich gerne unterschätzte Belastung:

„Das Auto ist der einzige Gegenstand, mit dem jedermann zu jeder Zeit unter dem Vorwand der Unvermeidlichkeit fast jeden beliebigen Lärm verursachen darf, ohne dass man mehr dagegen tun kann, als ihn, leise, zu verwünschen oder eine Schlaftablette einzunehmen.“

schrieb der Journalist und Schriftsteller Jürgen Dahl 1971 und sollte bis heute Recht behalten. Seitdem hierzulande fast jedes Dorf eine Umgehungsstraße erhielt, damit seine Bewohner nicht am permanenten Motorengeheul, Bremsengequietsche und Gehupe irre werden, ist der Verkehrslärm auch dort angekommen, wo man eben noch vor ihm geschützt war – in den nach hinten gelegten Schlafzimmern. Dort fahren die vom Ortskern weggelockten Autos nun zwar mit weit größerem Abstand vorbei, dafür aber mit doppelter oder dreifacher Geschwindigkeit, was auch den Geräuschpegel multipliziert. Bezeichnender Weise ist auch auf der Straßenseite der Wohnung der Gewinn gering: Durch die geringer gewordene Fahrzeugdichte ist man nicht mehr zum Langsamfahren gezwungen, wodurch die Selbstdarsteller unter den Autolenkern erst Recht zur Geltung kommen. Endlich kann man mal Gas geben, durch rassigen Motorensound auf sich aufmerksam machen und Fußgänger aus dem Weg hupen!

Ein weiterer Nebeneffekt solch vermeintlicher 'Entlastungen' besteht darin, dass man die Kinder nicht mehr zum Spielen hinters Dorf schicken kann. Denn dort warten nicht mehr nur Obst- und Pflanzgärten, Felder und Fluren, sondern tobt auch der Verkehr – und das mit autobahnähnlicher Geschwindigkeit. Ortschaften, die sich Jahrhunderte lang an ihren Rändern in die Landschaft verloren, sind heute von Straßen umzingelt, PKWs und LKW fahren jetzt überall und jederzeit, kontaminieren die Kulturlandschaft mit ihrem Lärm, der sich mit dem akustischen Exhibitionismus Einzelner beliebig steigern lässt.

Zum Thema Luftverschmutzung muss man ebenfalls nicht ausführlich werden: Feinstäube und Stickoxide aus Autoabgasen sind nachweislich gesundheitsschädigend. Der Europäischen Umweltagentur zufolge sterben jedes Jahr fast eine halbe Million EU-Bürger vorzeitig durch die Auswirkungen der Schadstoffe in der Luft, die zu keinem geringen Teil aus Auto-Auspuffen stammen. In 90 Prozent der deutschen Städte liegen die gefährlichen Stickoxide mit schöner Regelmäßigkeit über dem von der EU vorgeschriebenen Grenzwert. Wie wir inzwischen wissen, begnügt sich der Gesetzgeber aber ohnehin damit, dass die Fahrzeuge die Abgasnormen auf den werkseigenen Prüfständen erfüllen statt in der realen Außenwelt. Folgerichtig ist die allseits gelobte Umweltplakette weniger ein Verbots- als ein Erlaubnisinstrument; sie zielt darauf, die Stadt auch dann befahrbar zu halten, wenn man es besser sein lassen sollte. Erst seit kurzem gibt es zaghafte Versuche, bei unzulässig hohen Schadstoffbelastungen wenigstens die Dieselschleudern aus der Stadt zu verbannen. Ob irgend davon etwas umgesetzt wird, steht in den Sternen. Macht das Berliner Umweltministerium einmal einen entsprechenden Vorschlag, wird er vom Wirtschafts- und Verkehrsminister wieder kassiert.

Dazu kommt die beispiellose Einengung der Bewegungsspielräume für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer. Johann-Günther Königs lesenswerte „Geschichte des Automobils“ schlägt dieses vergessene Kapitel nochmal auf:

„Seit 1909, als hierzulande das erste ‚Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen‘ in Kraft trat, genießt das Auto ein strafbewehrtes Vorfahrtsrecht. Mit der Straßenverkehrsordnung wurde eine historische Zäsur vollzogen, die den Menschen ... in seiner natürlichen Eigenschaft als Fußgänger zum unerwünschten ‚Störfall‘ für den motorisierten Verkehr degradierte.“

Längst haben die hegemonialen Verhältnisse in unseren Städten sichtbare Gestalt angenommen: Der Raum zwischen den Häuserzeilen, der einst fußläufigen Passanten, Kindern, von Reitern, Fuhrwerken und Kutschen gleichermaßen zur Verfügung stand, besteht nun zu mindestens achtzig Prozent aus Fahr- und Parkflächen. Der Langsamverkehr ist hingegen auf schmale Streifen am Fahrbahnrand verbannt, die nicht selten auch noch von parkenden Autos zugestellt sind. Von Stadtparks, U-Bahnschächten und „Fußgängerzonen“ genannten Reservaten abgesehen gehört der öffentliche Raum dem Automobil, und das, obwohl zahlenmäßig stets weit mehr Nichtautofahrer als Autofahrer in der Stadt unterwegs sind.

Nicht weniger gravierend ist das Verschwinden der stadtnahen Freizeiträume. Dort, wo die Siedlungsflächen einmal endeten, breiten sich heute Gewerbegebiete mit so monumentalen wie gesichtslosen Baukörpern aus, die in einem Ozean von Asphalt vor Anker liegen – in Deutschland werden nach wie vor täglich nahezu 100 Hektar Boden versiegelt. Die Folge ist ein sonntäglicher Exodus in die sogenannten Naherholungsgebiete, die inzwischen so fern liegen, dass sie von der S-Bahn nicht mehr erreichbar sind. Wer nicht den Zeitverlust einer Fahrt mit der Regionalbahn in Kauf nehmen will, muss seinen PKW bemühen – womit Lärm, Abgase und Hektik in die Räume gebracht werden, die man hinter sich lassen wollte.

Von den Wegen zum Arbeitsplatz oder zum Einkaufszentrum auf der grünen Wiese abgesehen, dient der motorisierte Individualverkehr gegenwärtig vor allem dazu, den Auswirkungen des Verkehrs zu entfliehen.

Darüber hinaus gibt es noch eine Fülle von Nebeneffekten der Massenmotorisierung, die Auge, Ohr und Nase verborgen bleiben: Die Schädigung des Weltklimas durch rapide weiter wachsende CO²-Emissionen, die nachhaltige Verseuchung der Böden und die unfassbare Ressourcenverschwendung – Herstellung und Transport eines durchschnittlichen Neuwagens verschlingen fünfzehn Tonnen Rohstoffe und 300 000 Liter Wasser. Nicht zu vergessen die Tatsache, dass schnelle und billige Transportwege vor allem den Branchenriesen und den urbanen Zentren nützen – während die Provinz wirtschaftlich, kulturell und sozial ausblutet.

Warum ist die vielbeschworene Verkehrswende ausgeblieben, warum genießt der Straßenbau immer noch höchste Priorität? Warum glauben wir noch an die Freiheit des Autofahrens, wenn wir statistisch gesehen jedes Jahr 60 Stunden im Stau stehen und ein Vielfaches an Lebenszeit in zähfließendem Verkehr oder im Stop and Go des Ampeltakts vergeuden? Warum erhebt sich kein Protest, wenn Umgehungsstraßen für Umgehungsstraßen für Umgehungsstraßen gebaut und damit die letzten noch einigermaßen intakten Landschaftsteile zerschnitten werden?

Warum haben wir den Kampf aufgegeben? Oder genauer: Warum haben wir ihn gar nicht erst aufgenommen?

Die Liste der möglichen Antworten ist lang.

Der fällige Widerstand bleibt aus, weil keine andere Fortbewegungsart besser zur modernen Ich-Gesellschaft passt, in der jeder seine persönlichen Ziele möglichst schnell und direkt erreichen will, ohne sich irgendwo eingliedern und mit anderen abstimmen zu müssen, und weil dieser Wunsch so stark ist, dass man selbst den Nachteil in Kauf nimmt, auf diese Weise gerade nicht schneller ans Ziel zu kommen, sondern mit all den anderen Freiheitsfreunden im Stau festzusitzen.

Er bleibt aus, weil sich unsere Faszination für die Fahrmaschine aus tiefsten evolutionären Schichten speist, unser auf Ökonomie bedachtes Gehirn nichts mehr begrüßt, als mit niedrigstem Verbrauch an Muskelenergie möglichst weit und bequem vorwärts zu kommen.

Er bleibt aus, weil man sich im Kokon einer privaten Fahrkabine so geborgen und unverletzlich fühlt wie an keinem anderen Aufenthaltsort, ganz so als wäre man in den Schutz des Mutterleibs zurückgekehrt – obwohl man statistisch gesehen an keinem Ort der Welt gefährdeter ist;

weil das Konsumgut Auto dem Einzelnen Präsenz und Prestige verschafft und ihm jene Unabhängigkeit suggeriert, die das Leben in der globalisierten Welt gerade nicht mehr bietet;

weil der Gesetzgeber das Autofahren mit einer Pendlerpauschale belohnt und so den Berufsverkehr an die Straßen bindet, die deshalb immer weiter ausgebaut werden müssen;

weil diejenigen, die sich dagegen auflehnen, immer wieder im Interessengeflecht aus Autoindustrie, Pro- Auto-Politik und dem gesamten Handels -und Logistiksystem scheitern, wie gerade eben wieder bei der verkehrspolitisch fatalen Einführung sogenannter „Giga- Liner“ – Riesenlaster, die man nicht einmal mehr auf Züge verladen kann, wo die Güter hingehören.

Und er bleibt aus, weil eine Welt ohne Autos schier undenkbar geworden ist, wie Hermann Knoflacher betont:

„Heute sind die meisten Strukturen bereits ‚autogerecht‘, so dass jeder das Autofahren als ‚normal‘, ja sogar notwendig erlebt, weil er nur so die Chance hat, Einkaufsmärkte und Freizeiteinrichtungen aufzusuchen. Auch die Möglichkeit, Arbeitsplätze aufzusuchen, steigt gegenüber dem Fußgänger enorm. ... Der Idealzustand für die Autoproduzenten ist damit fast erreicht, die Menschheit ist zum Gefangenen der Verkehrsmittel – in dem Fall – des Autos geworden.“

Sich gegen das politisch gewollte Automonopol zu positionieren, ist auch deshalb so schwierig, weil Verursacher und Leidtragende für gewöhnlich in Personalunion

aufzutreten. Was uns als Teilnehmer am motorisierten Straßenverkehr zum Vorteil gereicht, schadet uns, wenn wir uns nach Feierabend in einen Anwohner zurückverwandelt haben. Oder wenn wir zugleich noch Eltern sind und als solche unseren Nachwuchs auf Schritt und Tritt bewachen müssen, damit er nicht unter die Räder kommt. Wir tun das einerseits mit autogerechter Erziehung – einer knallharten Dressur, bei der auch das antiautoritär erzogene Kind schon mal angebrüllt oder gar durchgeschüttelt wird, bis es in Tränen ausbricht. Und andererseits damit, dass man seine noch unerfahrenen Schutzbefohlenen überall hin – fährt. Man handelt dabei nach der bestechenden Logik, dass die Kleinen dann am sichersten davor sind, von einem Auto niedergestreckt zu werden, wenn sie selber in einem solchen sitzen. Folgerichtig gibt es für die wenigen noch zu Fuß gehenden Schulkinder kaum ein gefährlicheres Pflaster als die letzten Meter vor dem Schulhof: Kurz vor Unterrichtsbeginn rast hier eine gestresste Mutter nach der anderen mit ihrem Familienpanzer auf den Parkplatz, um ihre wertvolle Fracht auszuladen – womit sie genau die Gefährdungslagen heraufbeschwört, zu deren Abwendung sie sich ans Steuer gesetzt hat.

Dieser chronische Zwiespalt fördert nicht gerade den Widerstandsgeist. Moniert jemand das Bedrohungspotenzial, den Lärm oder den Landschaftsfraß, so relativiert sich sein Standpunkt allein schon dadurch, dass der Klagende in 95 Prozent der Fälle selber Autofahrer ist, er also genau das mitverursacht, was er reklamiert. Entsprechend unvorstellbar ist, dass jemand eine neue Schnelltrasse nur deshalb nicht benutzt, weil er zuvor bei der Bürgerinitiative gegen den Bau unterschrieben hatte. Sind die Fakten einmal geschaffen, vermischen sich Ablehnung und Zustimmung zu einer trüben Mixtur, die ein diffuses Unbehagen erzeugt und das kritische Bewusstsein lähmt.

Die Paradoxien sind so enorm, dass Schutzmechanismen der Verdrängung aktiviert werden. Weil wir den Konflikt für unlösbar halten, bleibt uns nichts anderes übrig, als stillzuhalten und uns die Katastrophe schön zu reden, die die permanente Expansion des Straßenverkehrs erzeugt. Noch eine Erklärung für die erstaunliche Toleranz gegenüber all dem, das uns der grassierende Automobilität zumutet!

Die in der Natur der Sache liegende Unentschiedenheit wird noch durch ein seltsames Phänomen verstärkt, das Günther Anders bereits 1954 beschrieben hat – die „prometheische Scham“. Der vor den Nazis geflohene Philosoph und Technikkritiker meinte damit die

„Scham vor der ‚beschämend‘ hohen Qualität der selbstgemachten Dinge“,

die Ehrfurcht vor dem, was eine Maschine kann – im Vergleich zu uns selbst, die wir den Grenzen unserer organischen Grundausstattung unterworfen bleiben. Günther Anders schreibt:

„Prometheus hat gewissermaßen zu triumphal gesiegt, so triumphal, dass er nun, konfrontiert mit seinem eigenen Werke, den Stolz, der ihm noch im vorigen Jahrhundert so selbstverständlich gewesen war, abzutun beginnt, um ihn durch das Gefühl eigener Minderwertigkeit und Jämmerlichkeit zu ersetzen.“

Demnach ist technischer Fortschritt immer doppelgesichtig, sind Technokratien beides zugleich: Orte des Omnipotenzwahns und der Selbstverachtung gleichermaßen. Je perfekter unsere Rechen-, Fahr- und Arbeitsmaschinen konstruiert werden, desto mehr erscheinen wir uns selbst als Fehlkonstruktion. Was dem homo faber in uns schmeichelt, demontiert zugleich unser Selbstwertgefühl - das Identitätsbewusstsein eines leiblichen Wesens, das über nicht mehr Kraft, Geschicklichkeit und Ausdauer verfügt als einem Primaten schon immer zur Verfügung stand.

Da sie vom Makel kreatürlicher Veränderungsträgheit unbetroffen sind, ordnen wir die selbstgemachten Dinge einer höheren Seinsklasse zu – eine eigentümlich verdrehte Neuauflage der monotheistischen Ontologie: Hatten wir nach Augustinus allen Anwandlungen von Stolz und Eigenlob zu widerstehen, weil wir - statt uns selbst in Existenz gesetzt zu haben – von einem Schöpfer gemacht worden sind... so schätzen wir uns heute gerade im Gegenteil deshalb gering, weil wir nicht oder zumindest nicht perfekt genug gemacht wurden, nichts vom Glanz der immer tadelloseren Produktwelt haben – weil wir in unserer fleischlichen Tölpelhaftigkeit den reibungslosen Betrieb stören, weil wir dem Reich der unbegrenzten Möglichkeiten mit unseren Begrenztheiten zur Last fallen, weil wir abgesehen von einigen wenigen Ingenieuren, die das Rad der Entwicklung eigenhändig weiterdrehen, zu Hofzwerge in unserem eigenen Maschinenpark geworden sind.

Wenn diese steile These irgendwo sofort einleuchtet, dann im Blick auf das Auto. Die Leistungsfähigkeit dieses Fortbewegungsmittels ist so überwältigend, dass sich der von der Natur auf das Zulußgehen ausgelegte Mensch als hoffnungslos minderbemittelt und rückständig, ja geradezu immobil betrachten muss. Mit einer wahrhaft unrunder, geradezu humpelnden Bewegung schleppt er seinen vorsintflutlichen Körper durch die Gegend – einen Körper, der beim aufrechten Gang nur 8-10 Prozent seines Energieaufwands in kinetische Energie umzusetzen vermag und der nur Ärger macht, wenn man die Anstrengungen scheut, ihn in Bewegung zu halten. Mit einem derart antiquierten Laufapparat ist an einem Tag kaum die nächste Stadt zu erreichen, während man am Steuer eines Kraftwagens in derselben Zeit zwischen den Metropolen Europas hin und her pendeln kann.

Einmal im Unterbewusstsein festgesetzt, disponiert dieses ontologische Gefälle dazu, sich in sein vermeintliches Schicksal als Nachzügler und Nebenfigur des Fortschritts zu fügen. Was so leistungsschwach, störanfällig und verbesserungsresistent ist wie wir selbst, darf keine Ansprüche erheben und kein Mitspracherecht erwarten: Der Nachfahre des Homo Sapiens verachtet sich nun so, wie die Fahrmaschinen, wenn sie es könnten, ihn verachten würden. Seine Sehnsucht nach Langsamkeit, ganzheitlicher Sinneserfahrung, weniger Lärm und saubere Luft dünkt ihn selbst irgendwie peinlich, naiv und kindisch, als Ausdruck allzu menschlicher, niederer Bedürfnisse. Da ist man in der Lage, sich in seinem Privat-Boliden mit 250 Stundenkilometern von A nach B zu katapultieren und unser primitiver Organismus reagiert schon bei Tempo 180 mit Schwindel, Bluthochdruck und Angstgefühlen! Da wird unser Wohnort in ein bemerkenswert feinmaschiges Straßennetz eingesponnen, und wir klagen über das Dauerrauschen des Verkehrs, über die nervenaufreibende Hektik und über die verlorengegangene Landschaft!

Selbst diejenigen unter uns, die es gewohnt sind, lautstark für ihre Rechte einzutreten, erfahren sich in Sachen Auto daher als sprach- und machtlos. Grenzenlos anmaßend in seinen Homo Faber-Ansprüchen, verharret der Mensch des 21. Jahrhunderts in Bezug auf das, was die Autogesellschaft ihm abverlangt, in einer kollektiven Demutsposition. Die technokratische Sozialisation verführt ihn dazu, jenen Teil von sich nicht ernst zu nehmen, der sich der Anpassung an die modernen Herausforderungen verweigert – seinen vermeintlich vorsintflutlichen Leib mit den dazu gehörigen labilen physischen und psychischen Gleichgewichtszuständen, Nervenbahnen, Muskelsträngen, Hormonspiegeln und Stoffwechselfvorgängen.

Natürlich liegt der Einwand nahe: Wenn wir uns der Diktatur des Straßenverkehrs unterwerfen, dann doch gerade deshalb, weil dieser die ureigensten Bedürfnisse des Menschen befriedigt – die nach Bequemlichkeit und Kraftersparnis, nach Schnelligkeit und Zeitgewinn, nach dem Gefühl von Souveränität und Stärke, nach der Durchsetzung des eigenen Egos – auf Kosten der anderen. Handelt es sich hier aber wirklich um *die* anthropologischen Grundbedürfnisse oder nicht um psychosoziale *Nebenprodukte* einer kapitalistischen Wettbewerbsgesellschaft, die als Ausgleich für die ökonomische Funktionalisierung des Einzelnen tröstlichen Ersatz verspricht: Konsum, Zeitgewinn und körperliche Entlastung? Warum sollen die genannten Bedürfnisse so viel wichtiger sein als die nach körperlicher Selbstbewegung, sinnlich einholbaren Geschwindigkeiten, Ruhe und Lebensräumen, die nicht in Lärm, Smog und Hektik ersticken? Sind die uns so naturwüchsig erscheinenden Verhaltensdispositionen nicht eher neueren Datums, zumindest in ihrer Verabsolutierung? Produkte eben jener Verhältnisse also, für die sie dann auch wie gemacht erscheinen?

Wie dem auch sei:

Die Teilnahme an der heutigen Mobilitätspraxis bringt uns von einem Entscheidungsdilemma ins nächste, erzwingt ein permanentes Ausweichen vor dem, was uns als leiblichen Wesen auch wichtig wäre, erzeugt ein Klima der Selbstverleugnung und des Anpassungsdrucks. Den Autoherstellern kommt das gerade recht: Sie glauben, sich auf eben diese Verdrängungsmechanismen und Wahrnehmungsverluste der Kundschaft verlassen zu können, was zu einer grotesken Selbstüberschätzung, zu einem Gefühl der Unangreifbarkeit geführt hat. Im Blick auf den Abgasskandal bei Volkswagen hat sich ja jeder gefragt, wie die Verantwortlichen so dumm sein konnten zu glauben, dass man Verbraucher und Prüfdienste über die wahren Verschmutzungswerte täuschen könne und der Schwindel nicht irgendwann auffliegen würde. Die Antwort liegt auf der Hand: Das System von politischen Entscheidungsträgern über Hersteller, Zulieferer bis hin zum einzelnen Autobesitzer hat sich an geistige Ausweichmanöver, an Täuschung und Selbsttäuschung gewöhnt. Tarnen, Tricksen und Betrügen sind weniger Anzeichen von krimineller Skrupellosigkeit als die ganz normale Rückseite der technokratisch eingeübten Leib- und Selbstverdrängung, Signaturen einer Kultur der Entfremdung. Statt gelegentlich auftretende Fehlleistung ist die Realitätsverweigerung integraler Bestandteil einer absurden Gesellschaft, in der Einzelpersonen ein tonnenschweres Fahrgehäuse in Gang setzen, um ihr Lebendgewicht von 80 Kilogramm ein paar Häuserecken weiter zu bewegen – mit einer Totlast von eineinhalb bis zweieinhalb Tonnen, dem 20 bis 30fachen des menschlichen Transportguts.

Es war die intime Nähe von Politfunktionären zu Konzernbossen, die den Abgas-Betrug ermöglichte. Für den Bielefelder Soziologieprofessor Stefan Kühl wäre es aber falsch zu glauben,

„dass es eine Art Masterplan gegeben hat, mit dem das Management von Volkswagen systematisch einen Rechtsbruch geplant hat. ... Gesetzesverstöße von Unternehmen entstehen nicht durch einen Beschluss des Vorstandes, sondern durch das Einschleichen und die Diffusion illegaler Praktiken.“

Fast hat es den Anschein, als seien die Manager nun selber überrascht, welches Unheil über sie hereingebrochen ist. Was in der Presse als Skandal firmiert, ist innerhalb des Betriebs Normalität, Standard und Routine. Wo Selbstbeschwörungen und Milchmädchenrechnungen an der Tagesordnung sind und die politische Kontrolle ausbleibt, geht offenbar auch das Bewusstsein für die gesellschaftlichen und juristischen Konsequenzen verloren.

Naiv ist aber auch die Annahme, dass ein Großteil der Verbraucher wirklich die Wahrheit wissen will. Die Entrüstung über den Betrug ist medial hochgespielt, die meisten Zeitgenossen fühlen sich nicht mehr getäuscht, als sie sich selbst zu täuschen belieben. Wer will schon wahrnehmen, dass des Deutschen liebstes Kind ein Problemkind ist? Und wer glaubt sich anmaßen zu können, Sand ins Getriebe eines an sich funktionierenden Mobilitätssystems streuen zu dürfen, in dem allein wir die limitierenden Faktoren sind? Wenn so etwas wie Empörung zu spüren war, dann hatte sie einen ganz anderen Grund. Noch einmal Stefan Kühl:

„Bei Kunden findet man das Bedürfnis, dass man beim Kauf besonders problematischer Produkte besonders stark beruhigt werden will, dass in Bezug auf Standards des Umweltschutzes schon alles in Ordnung ist. Und dabei stören die Nachrichten über Schummeleien bei Abgaswerten – nicht weil man die paar mehr Toten durch die manipulierten Abgaswerte beklagt, sondern weil der so mühsam aufgebaute Selbstberuhigungsprozess gestört wird.“

Seit einigen Jahren arbeiten die Entwicklungsingenieure mit Hochdruck an Automobilen, die ihrem Namen gerecht werden. Sie fahren ganz von selbst und brauchen keine fehleranfälligen Zweibeiner mehr, die sie auf Kurs halten.

„Warum eigentlich?“, lässt sich fragen. Werden damit wirklich mehr Probleme beseitigt als neue geschaffen? Kommt es nicht darauf an, den motorisierten Individualverkehr zurückzufahren – zugunsten intelligenter Massentransportsysteme, die das Verkehrsaufkommen reduzieren und die Umwelt schonen?

Das Erstaunliche ist ja nicht, dass irgendeiner der zahllosen Daniel Düsentrübs unserer Entwicklungsabteilungen auf die spleenige Idee selbstfahrender Autos kommt, sondern die Tatsache, dass ihm niemand den Vogel zeigt. Dass die meisten von uns offenbar dazu neigen, Automatisierung unbedacht als Fortschritt zu betrachten; die Ersetzung der menschlichen Leistung durch künstliche Intelligenz nur für eine Frage der Zeit halten; wir resigniert darin einwilligen, dass autonome Systeme unsere Geschäfte übernehmen.

Merkwürdig ist die schleichende Verabschiedung der menschlichen Handlungskompetenz auch deshalb, weil man aus Erfahrung weiß, dass zu jedem noch so gut funktionierenden Apparat ein gelegentlicher Störfall gehört – dass auf so gefährlichem Terrain wie dem Land der Geschwindigkeit der kleinste Fehler schnell Tod bedeutet und dass es schon erste Opfer gegeben hat – in Fahrzeugen, von denen die Fahrer ernsthaft geglaubt hatten, dass sie ohne eigenes Zutun auskommen. Wie verrückt muss man aber sein, sein Leben einem Autopiloten anzuvertrauen, wie clever auch immer seine Programmierer sein mögen? Wie kann man sich den Tagträumern im Silicon Valley anschließen, die darauf vertrauen, dass es für jede Anwendungssituation einen Algorhythmus gibt, mit dem man die beispiellose Komplexität der realen Umwelt einholen und selbst die unübersichtlichste Verkehrssituation beherrschen kann – eine materielle Realität, die man nicht ungestraft mit einer Computeranimation verwechselt?

So abstrus die Idee selbstfahrender Autos auch ist, eigentlich muss man nicht überrascht sein. Sie vollendet nur das, was das Kardinalmerkmal des motorisierten Individualverkehrs ist: die Abschottung von der Außenwelt, das monadenhafte Beisichselbstsein des Einzelnen, die Verkapselung in einem mobilen Privatraum.

Was auf den ersten Blick als Schachzug zur Befriedung des Verkehrsgeschehens erscheint, komplettiert in Wirklichkeit dessen Barbarisierung. Dem allgemeinen Sprachgebrauch nach zeichnet sich der Barbar im Unterschied zu einer zivilisierten Person dadurch aus, dass ihm die Bereitschaft zur Eingliederung in ein gemeinsames Wertesystem fehlt und ihm die Verantwortungsübernahme so fremd ist wie das Schuldgefühl. Wer sich von einem Programm fahren lässt, braucht und kennt irgendwann beides nicht mehr – und das in einem tonnenschweren Gefährt, das jederzeit zur tödlichen Waffe werden kann.

Auch wenn sich bislang kein Sturm der Entrüstung gegen die geplante Entmündigung erhoben hat, bleibt der Gedanke verantwortungs- und gewissenlosen Autofahrens für viele Menschen doch ziemlich gewöhnungsbedürftig. Gerade im Auto, dem privatesten Ort in der Öffentlichkeit, soll man nun auf die Würde der Selbstbestimmung verzichten, seine eigenen Entscheidungen an Sensoren gestützte Rechensysteme und Steuerungsmechanismen delegieren. Deshalb überrascht es auch nicht, wenn die Mehrheit der Zeitgenossen zu diesem vermeintlichen Fortschritt innerlich auf Distanz geht, wie eine aktuelle Studie herausgefunden hat. Befragt hatte man eine große Zahl von Autofahrern darüber, welche Gefühle die Vorstellung bei ihnen erzeuge, auf den Straßen der Zukunft von Autos umgeben zu sein, in denen niemand mehr die Hand am Steuer hat. Den meisten derer, die sich als defensive und solidarisch geprägte Fahrer beschrieben, war diese Perspektive mehr als unheimlich.

Umso gelassener reagierten diejenigen, die sich bei den Fragen nach dem eigenen Fahrverhalten als Egoisten geoutet hatten. Warum sie nichts gegen die neuen Fahr-Automaten haben, ist klar: Sie gehen davon aus, dass die digitalen Volltrottel schon ausweichen werden, wenn man ihnen die Vorfahrt nimmt oder sie beim Einscheren schneidet – und man sich diebisch freuen kann, wenn nebensächlich die Steuerungssoftware eine Vollbremsung erzwingt und die Insassen aus ihren Träumen, Telefonaten und Computerspielen in die Schockstarre reißt. Die Barbaren,

die der motorisierte Individualverkehr gerufen hat, werden wir so schnell nicht mehr los, schon gar nicht, wenn wir ihnen ausgeklügelte Assistenzsysteme anbieten, die auszuschließen versprechen, was uns noch in der fernsten Zukunft begleiten wird – menschliches Fehlverhalten.