

„Mehr als ein Auto“

Die Diktatur des Automobils

Von **Johann-Günther König**

Im Sommer 1888 unternahm Bertha Benz mit ihren Söhnen eine Fernfahrt mit dem 1886 patentierten, dreirädrigen Motorwagen ihres Mannes Carl Benz. Sie führte von Mannheim nach Pforzheim und wurde im Juni dieses Jahres unter dem Titel „Bertha-Benz-Fahrt – 125 Jahre Automobil“ publikumswirksam wiederholt. Es war gewiss nicht die „erste“ erfolgreiche Fernfahrt; solche hatten britische Ingenieure bereits in den 1830er Jahren mit Dampf- wägen getätigt. Dennoch war der schnell laufende Benzsche Einzylinder- Viertakt-Motor so etwas wie die Keimzelle der automobilen Revolution. Es ist daher von besonderer Ironie, dass ausgerechnet im Geburtslande des ersten fahrtüchtigen „Benziners“ der erste grüne Ministerpräsident die Ampel für die Autoindustrie nun auf Gelb geschaltet hat.

Winfried Kretschmann forderte (kurz vor seiner Ernennung) in der „Bild“- Zeitung, das Ziel müsse nicht die Produktion von immer mehr, sondern von weniger Autos sein. Dafür erntete er zwar stürmischen Gegenwind aus Wirtschaft und Politik; dennoch berührt seine Forderung den zentralen Punkt der Debatte: Wie viel Auto können wir uns zukünftig leisten? Und zu welchem Zweck? Denn eines steht fest: Die Folgen der Automobilität sind heute bereits verheerend – und sie werden noch um vieles verheerender sein, wenn sich der Rest der Welt auf sein Recht zur gleichen Automobilität wie der Westen beruft.

Bereits zum Ende des 20. Jahrhunderts produzierte der Kraftverkehr zu Lande, zu Wasser und in der Luft ein Drittel aller klimaschädlichen Emissionen. Zwar wurden in vielen Industrieländern schadstoffmindernde Katalysatoren zum Standard; der für das Weltklimasystem schädliche CO₂-Ausstoß der Kraftfahrzeuge blieb jedoch extrem hoch. Obwohl sich die EU 1997 im Kyoto-Protokoll verpflichtet hatte, bis 2010 die Treibhausgase um acht Prozent zu verringern, und der Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgase in Europa ab 1990 insgesamt sank, nahmen die Emissionen im Straßenverkehr um fast 30 Prozent zu.

Zum Einhalten der von der Politik verkündeten Erderwärmungstoleranz von höchstens zwei Grad Celsius müsste in Deutschland der Energieumsatz relativ zu 1990 um etwa 80 Prozent reduziert werden. Das wiederum ginge nur, wenn die Bevölkerung mindestens zur Hälfte auf das Autofahren ver-

* Der Text basiert auf Johann-Günther Königs neuem Buch, „Die Geschichte des Automobils“, das jüngst bei Reclam erschienen ist.

zichten würde. Doch derartige Hinweise besorgter Wissenschaftler verhalten weiter folgenlos. Auch die Problematik des massiven Rohstoffverbrauchs der immer massenhafteren Güter- und Automobilproduktion führt zu keinen Korrekturen. Bis heute werden die hohen externen Kosten des Verkehrs – Unfälle sowie Umwelt- und Klimaschädigung – weder den Automobilisten noch dem gleichsam explodierenden Transportgewerbe auferlegt.

In den 1990er Jahren errechneten Umweltinstitute den „ökologischen Rucksack“ eines durchschnittlichen neu produzierten Autos: Er umfasst die Menge an Materialien, die zu dessen Herstellung und Transport benötigt werden, und beträgt allein an festen Stoffen rund 15 Tonnen. Ganz abgesehen von dem zur Autoproduktion benötigten Wasser – bis zu 300 000 Liter pro Fahrzeug.¹

Was nutzt es, wenn für den Kurzstrecken- und Stadtverkehr das superleichte, mit geringer Material- und Energieintensität produzierte, ein Liter Benzin verbrauchende Citycar die Norm wird, wenn aber gleichzeitig in jeder Familie beliebig viele davon angeschafft werden? Dies wäre nichts anderes als eine Fortsetzung der derzeit praktizierten, materialintensiven Lebensweise, allerdings mit dem wesentlichen Unterschied, dass die Akteure dabei auch noch ein ökologisch gutes Gewissen hätten. „Wie werden wir mit den Mengeneffekten fertig, die die Spareffekte auffressen?“, stellt daher auch Friedrich Schmidt-Bleek² die entscheidende „Kretschmann-Frage“: Wie viele Autos können wir uns heute noch leisten?

Doch die Politik fördert bis heute die als Fortschritt gewertete individuelle Automotorisierung nach Kräften – auf Kosten der Allgemeinheit sowie der natürlichen und kulturellen Umwelt. Eine tatsächlich nachhaltige Reduzierung der Klima- und Umweltschädlichkeit des Kraftfahrzeuges wird weder von der Autoindustrie noch von der Politik angestrebt, die sich, außer in Lippenbekenntnissen, in erster Linie um Wirtschaftswachstum, Steuereinnahmen und Industriearbeitsplätze sorgt.

Denn längst ist das Auto weit mehr als ein Fortbewegungsmittel. Es ist Grundlage der deutschen Wirtschaft, Statusobjekt und Fetisch – und seit seiner Erfindung mit ungeheuren Erwartungen überladen. Hier vor allem muss die Kritik ansetzen.

Gefangene des Automobils:

Das 20. Jahrhundert als Säkulum der Massenautomotorisierung

Das vergangene 20. Jahrhundert war das Säkulum der Massenautomotorisierung. Zu dessen Beginn mutmaßte der Kulturhistoriker Theo Wolff: „Wenn einst in späterer Zeit ein Kulturhistoriker für die Epoche vom Anfang des neunzehnten bis hinüber über den Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts die charakteristische Bezeichnung sucht, so würde er sie am treffendsten als die Epoche der großen Verkehrserregenschaften, der großen Fortschritte der

1 Vgl. Friedrich Schmidt-Bleek, *Wieviel Umwelt braucht der Mensch?* Berlin 1994; ders.: *Das MIPS-Konzept. Weniger Naturverbrauch – mehr Lebensqualität durch Faktor 10*, München 1998.

2 Schmidt-Bleek, *Wieviel Umwelt*, a.a.O., S. 189.

Fahrzeugtechnik, bezeichnen. Am Anfang dieser Epoche steht die Erfindung der Eisenbahn, des eisernen Dampffrosses, das zum ersten Mal seit Bestehen der Kulturgeschichte das Pferd in seiner dominierenden Rolle als wichtigstes Fahr- und Beförderungsmittel im Landverkehr enthob [...]; und am Ende derselben Epoche beginnt das Automobil seinen Siegeslauf.“³

Maßgeblich daran beteiligt war Carl Benz, der Sohn eines Lokomotivführers, der aber früh weiter hinaus wollte: „Ich wollte die Lokomotive aus ihrer Zwangsläufigkeit befreien. Sie sollte nicht mehr gebunden sein an die eiserne Linie der Schiene, an den starren Schienenstrang. Alle Straßen nach allen Seiten, nach links und rechts, nach oben und unten, kurz, den ganzen Raum sollte sie beherrschen.“⁴ Den „ganzen Raum“ sollten die Carl Benz vorschwebenden, schienenlosen wie automobilen Fahrzeuge „beherrschen“ (!) – ein Blick auf die Straßen der Gegenwart reicht, um die Tragweite dieser frühen Vision zu ermessen.

Das Ergebnis des in jeder Hinsicht alle Rekorde brechenden „Siegeslaufes“ brachte ein Jahrhundert nach Theo Wolff der Verkehrsforscher Hermann Knoflacher so auf den Punkt: „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 der Unwirtlichkeit der Umgebung, nämlich den verparkten öffentlichen Räumen, der hässlichen Architektur, den unbekanntem Nachbarn, den fehlenden Sozialkontakten in der Nähe kann er endlich entkommen und sich selbst als ‚Besetzer‘ in andere Gebiete begeben. Auch die Möglichkeit, Arbeitsplätze aufzusuchen, steigt gegenüber dem Fußgeher enorm. Es ist kein Wunder, dass der Mensch von heute den Autobesitz und seine Benützung als Freiheit empfindet. In Wirklichkeit hat sich die Gesellschaft längst in der Art und Weise verändert, dass die Nichtmotorisierten als eine Art von Häftlingen von Autofahrern gehalten werden. Der Idealzustand für die Autohersteller ist damit fast erreicht, die Menschheit ist zu Gefangenen der Verkehrsmittel – in dem Fall des Autos – geworden.“⁵

In der Tat. Im vereinigten Deutschland werden gegenwärtig mehr als 80 Prozent aller Personenbeförderungsleistungen durch den Pkw gewährleistet und mehr als 65 Prozent der Transportleistungen durch den Lkw. Der Anteil des landgebundenen öffentlichen Nah- und Fernverkehrs im Bereich der Personenbeförderung beträgt lediglich 15 Prozent.

Das Automobil hat den Lebensalltag, die Wirtschaft und die vorgefundene Natur radikaler verändert als jede andere von Menschen entwickelte technische Errungenschaft. Ohne Automobil, so scheint es, „läuft“ in den entwickelten Ländern unserer Erde nichts mehr. Offensichtlich ist unsere gesamte Lebensführung vom Kraftfahrzeug abhängig, und wenn – ausnahmsweise – nicht vom eigenen Wagen, dann von denen der anderen.

3 Theo Wolff, Vom Ochsenwagen zum Automobil. Geschichte der Wagenfahrzeuge und des Fahrwesens von ältester bis neuester Zeit, Leipzig 1909, S. 159f.

4 Carl Benz, Lebensfahrt eines deutschen Erfinders. Die Erfindung des Automobils, Leipzig 1943, S. 41.

5 Hermann Knoflacher, Stehzeuge. Der Stau ist kein Verkehrsproblem, Wien, Köln und Weimar 1995, S. 126.

„Wer Autos baut, muss Menschen kennen“

Das Automobil ist kein beliebiger Konsum- und Gebrauchsgegenstand. Es symbolisiert die Verheißung von grenzenloser individueller Mobilität, Macht über Zeit und Raum sowie hoher Geschwindigkeit. Es eignet sich als unübersehbarer Bedeutungsträger für das Ausleben von Distinktionswünschen und zur Wahrung sozialer Hierarchien. Sein hoher Gebrauchswert wird ergänzt durch den nicht minder geschätzten Erlebniswert. Weltweit genießt das Automobil als wichtiges „Lebensmittel“ eine gesellschaftlich bemerkenswert hohe Akzeptanz. Die Wahrscheinlichkeit, dass das Auto in der aktiven und passiven Wechselwirkung mit seinen Nutzern Veränderungen der Persönlichkeitsstruktur bewirkt, darf als hoch veranschlagt werden.

Slogans wie „Freude am Fahren“ kommen daher nicht von ungefähr. Ginge es nach der Werbung, ist das Auto nicht einfach ein Auto. Es ist „made in paradise“ und „born to perform“. Es hat „die ganze Kraft einer Kultur“ und fährt „zu allen Zeiten seiner Zeit voraus“. Überhaupt ist es „die kürzeste Verbindung zwischen Kopf und Bauch“, weil Industrie und Marketingstrategen wissen: „Wer Autos baut, muss Menschen kennen.“

Menschen „kennen“ heißt freilich noch lange nicht, ihnen und der Gesellschaft Gutes zu tun. Aufgabe der Werbung ist es, Illusionen und Mythen zu nähren, und ebendeshalb wurde die Autoindustrie zu einem der besten Kunden der Designer, „Kreativen“ und Massenmedien. Das Automobil stellt nach wie vor eine sehr begehrte Ware des kapitalistischen Industriesystems dar, das uns seit seiner Durchsetzung nahelegt, Befriedigung eher von Dingen statt von Mitmenschen zu erwarten. Der Pkw lebt quasi von unserer menschlichen Schwäche, und schon darum werden die psychosozialen Auswirkungen des Automotorismus seit längerem umfassend erforscht und analytisch gedeutet.⁶

Junge Menschen, so erläutert uns beispielsweise die Wissenschaft, können sich mit dem Auto aus der Umklammerung traditioneller Moral- und Wertvorstellungen befreien und nutzen es als Hilfsmittel der Identitätsfindung; Berufstätigen ermöglicht das Autofahren, allein zu sein und Zeit zum Nachdenken zu haben; für ältere Menschen – zumal wenn sie noch den Beginn der Massenmotorisierung zu Beginn der Bundesrepublik erlebten – steht der Pkw synonym für Fortbewegungsfreiheit und erste preiswerte Urlaubsfreuden.

Das Auto – der Deutschen liebstes Kind

Das industrielle Konsum- und Gebrauchsgut Automobil mutierte in der Nachkriegszeit zum sprichwörtlich „liebsten deutschen Kind“,⁷ was consequenterweise zur Folge hatte, dass die Zahl der jährlichen Pkw-Neuzulassungen die der neu geborenen Kinder seit längerem übertrifft. Im Jahr 2000 kamen

6 Vgl. z.B. Tom Vanderbilt, *Auto. Warum wir fahren, wie wir fahren und was das über uns sagt*, Hamburg 2009; Claus J. Tully und Dirk Baier, *Mobiler Alltag. Mobilität zwischen Option und Zwang. Vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben*, Wiesbaden 2006.

7 Vgl. Harald Welzer, *Die automobile Republik*, in: „Blätter“, 11/2010, S. 43-54.

in Deutschland 767 000 Kinder zur Welt, jedoch vier Mal so viele Autos neu in den Verkehr. Vor diesem Hintergrund ist es müßig zu errechnen, ob es hierzulande mehr Garagen- oder Kindergartenplätze, ob es größere Garagen- als Kinderzimmerflächen gibt.

Die enorme sozio-ökonomische Kraft des Automobils wird nicht zuletzt deutlich, wenn der Blick auf die durchschnittlichen Ausgaben eines privaten Haushalts in der Bundesrepublik gerichtet wird. In einem durchschnittlichen Autohalterleben schlagen für Anschaffung und -ersatzbeschaffung nebst aller Unterhaltskosten mindestens 300 000 Euro zu Buche. Die Kosten für ein Kind bis zum Erreichen der Volljährigkeit beziffert das Statistische Bundesamt auf rund 120 000 Euro (ohne Vorsorge-, Versicherungs- und Studienaufwendungen). Gab die Durchschnittsfamilie 1952 erst 2,8 Prozent des gesamten Familieneinkommens für das Auto aus, so betrug dieser Anteil 1991 bereits 17 Prozent. Aus einer jüngeren Berechnung des Statistischen Bundesamtes geht hervor: „Der Konsum privater Haushalte, zu dem neben Ausgaben für Nahrungsmittel, Bekleidung und Wohnen unter anderen auch Ausgaben für Verkehr zählen, belief sich 2003 im Schnitt auf 2177 Euro pro Haushalt und Monat. [...] Jeder 8. Euro (269 Euro monatlich) floss 2003 in Anschaffung und Betrieb eines Privatwagens. Zum Vergleich: Für Freizeit, Unterhaltung und Kultur wurden 261 Euro ausgegeben, für Nahrungsmittel, Getränke und Tabakwaren es 303 Euro.“⁸ Hier zeigt sich, welcher Stellenwert dem Automobil inzwischen im Alltagsleben zukommt: Es rangiert fast gleichberechtigt neben den Aufwendungen für Lebensmittel. Und dass viele Autofahrerinnen und -fahrer mehr Zeit im Verkehr als mit ihren Familien oder ihrem Hobby verbringen, ist wohl kaum übertrieben. Und dabei nehmen sie gewaltige „Entbehrungen“ bereitwillig in Kauf: Im dicht besiedelten Deutschland stehen die Autofahrer durchschnittlich mehr als 60 Stunden jährlich im Stau.

„Fahre mich“: Die permanente Nutzungsaufforderung

Die Erfolgsgeschichte des Automobils als Massenmotorisierungsmittel ist neben dem Straßenausbau unlösbar verknüpft mit der des Ausbaus von Parkplätzen bzw. von Tief-, Hoch- und anderen Garagen.

Das verstärkt noch die mit dem Autobesitz ohnehin verbundene permanente Nutzungsaufforderung. Schon weil der Pkw eine kostenträchtige Anschaffung darstellt – hinzu kommen Steuern, Versicherung, Wartung, Spritkosten etc. –, „lenkt“ er gleichsam die Entscheidung seiner Halter, welche Ziele mit ihm angesteuert werden sollen. Die hohen Fixkosten „müssen“ schließlich wieder hereingefahren werden, und deshalb fahren die Automobilisten selbst dann mit dem Auto, wenn kostengünstigere oder deutlich umwelt- und klimaschonendere Alternativen wie etwa die Eisenbahn oder das Fahrrad genutzt werden könnten. (Der Kohlendioxidausstoß der Bahn ist pro Person immerhin um gut vier Fünftel geringer als der eines Pkw.)

8 Statistisches Bundesamt, Im Blickpunkt: Verkehr in Deutschland 2006, S. 14.

Als sich unsere Urahnen während der Steinzeit noch als Sammler und Wildbeuter betätigten, legten sie an einem Tag bis zu 40 Kilometer zurück und waren dabei gut zehn Stunden unterwegs. Wir in einer Wohlstandsgesellschaft lebenden Nachfahren kommen außerhalb unserer vier Wände täglich auf durchschnittlich 3,6 Wege, wobei wir auch eine Entfernung von 40 Kilometern überwinden – allerdings in „nur“ 74 Minuten, weil wir für zwei Drittel der Wege das Automobil benutzen.⁹ Seit den 1970er Jahren hat sich auf diese Weise bei uns der Anteil an Fußwegen halbiert.

Ausgangs des 20. Jahrhunderts hatten nur noch 47 Prozent der Arbeitnehmer tägliche Arbeitswege, die unter zehn Kilometern liegen. 10 bis 30 Kilometer legten 39 Prozent, 30 bis über 50 Kilometer legten 14 Prozent zurück – und in den meisten Fällen mit dem eigenen Auto.¹⁰

Jede Autofahrt beginnt und endet aber an einem Parkplatz bzw. in einer Garage. Als der vorhandene Platz in Wohngebieten knapp wurde, kam es zur Halbierung der Gehsteige, der Umwidmung von Grünflächen und Fahrradwegen, der Beseitigung abkürzender Fußwege etc. Inzwischen gibt es in bebauten Gebieten keine Straße, die nicht vor allem als Parkplatz dient, wo der „Suchverkehr“ nach einer freien Lücke bereits ein Problem für sich ist. Noch besser: Jeder Autofahrer kann die vorgefundenen „freie“ Straßenfläche einfach so in Besitz nehmen – und selbst da, wo schon aus Platzgründen eine kostenpflichtige Bewirtschaftung erforderlich ist, stehen die Gebühren in keinem Verhältnis zu dem Wert der Fläche, die ein parkendes Automobil zustellt. (Vielerorts macht der Parkplatz in marktwirtschaftlichen Preisen ein Vielfaches des Kfz-Wertes selbst aus.) Im Übrigen reicht ein Blick in die Bauordnungen, um festzustellen, dass die Anlage von Autoabstellplätzen in direkter Nähe der Neubauten bzw. in ihnen sogar vorgeschrieben wird.

Die Auto-Gesellschaft

Die mit der Autonutzung verbundenen Privilegien sind historisch einmalig. Während zwei Fußgänger vielerorts auf den ihnen verbliebenen Wegen kaum noch nebeneinander Platz finden, hat ein Autoinsasse rund acht Quadratmeter für sich allein. Wobei bei einem durchschnittlichen Besetzungsgrad von 1,2 Personen ein extrem unproduktives Verhältnis besteht, weil mehr als eine Tonne Totgewicht dazu benötigt werden, eine lebende Last von um die 90 Kilogramm zu transportieren. Ampelphasen sind nicht auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer, auf Fußgänger oder Radfahrer ausgerichtet, sondern auf den Kfz-Fluss. Immer „auf Draht“ mit den Verkehrsfunkmeldungen öffentlicher und privater Sender sind Auto und Fahrer permanent auf dem neuesten Informationsstand; jedes noch so abwegig gelegene Ziel lässt sich mit dem Navigationssystem problemlos ansteuern und so weiter.

9 Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, KONTIV 2002; Statistisches Bundesamt, Verkehr in Deutschland 2006, Wiesbaden 2006.

10 Vgl. Bundesministerium für Bildung und Forschung und Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hg.), Mobilitätsforschung für das 21. Jahrhundert, Köln 2000.

Bereits zu Beginn des unübersehbaren Vorfahrens der Automobile betrieben diverse Lobbyisten den nachhaltigen Wandel des herkömmlichen Wertesystems. Seit 1909, als hierzulande das erste „Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ in Kraft trat, genießt das Automobil ein strafbewehrtes Vorfahrtsrecht. Mit der Straßenverkehrsordnung wurde eine historische Zäsur vollzogen, die den Menschen gleichsam von den Beinen holte und ihn in seiner natürlichen Eigenschaft als Fußgeher zum unerwünschten „Störfall“ für den motorisierten Verkehr degradierte. Paragraph 25 der Straßenverkehrsordnung (StVO) legt in der aktuellen Fassung u. a. unmissverständlich fest: „(1) Fußgänger müssen die Gehwege benutzen. [...] Bei Dunkelheit, bei schlechter Sicht oder wenn die Verkehrslage es erfordert, müssen sie einzeln hintereinander gehen. [...] (3) Fußgänger haben Fahrbahnen unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung zu überschreiten, und zwar, wenn die Verkehrslage es erfordert, nur an Kreuzungen oder Einmündungen, an Lichtzeichenanlagen innerhalb von Markierungen oder auf Fußgängerüberwegen (Zeichen 293). Wird die Fahrbahn an Kreuzungen oder Einmündungen überschritten, so sind dort angebrachte Fußgängerüberwege oder Markierungen an Lichtzeichenanlagen stets zu benutzen.“

Bemerkenswerterweise wird weder Kindern noch Erwachsenen eine plausible kulturelle und verkehrstechnische Begründung für die gesetzlich erzwungene und von permanenten Sicherheitsratschlägen einschlägiger „Experten“ ergänzte Auto-Unterwerfung gegeben. Und die Autofahrerinnen und -fahrer unter uns vertrauen quasi „blindlings“ auf die faktische Kraft und Macht einer gelingenden Verkehrsregelsozialisation, wenn etwa die Ampel noch schnell bei Gelb überfahren wird – und immer häufiger, jedenfalls in den Großstädten, auch noch bei Rot.

Sklave Mensch: Das Automobil als Inbegriff des „Fortschritts“

Die ersten Automobile kamen während eines historischen Gesamtgeschehens in Fahrt, als in den sich früh industrialisierenden Ländern der von den Naturwissenschaften verheißene Glaube an den Fortschritt um sich griff. Die stete Steigerung der Leistungsfähigkeit von Wissenschaft und Technik, so lautet die Botschaft, bringe in ihrer Wechselwirkung so prozesshaft wie zwangsläufig eine – von politischen Reformen gestützte – Verbesserung nach der anderen hervor. Der an den immer neu gewandeten Automodellen und Telematikdiensten vermeintlich ablesbare technische Fortschritt generiert faktisch jedoch Verkehrs-, Gesundheits-, Umwelt- und andere Probleme, die man nur rückschrittlich nennen kann.

Statistisch steht fest, dass zwar die Fahrzeuginsassen heute sicherer unterwegs sind als je zuvor. Der nicht durch Knautschzonen und Airbags geschützte Fußgeher, Radfahrer oder Skater ist auf den Straßen dagegen nach wie vor so unfall- und lebensgefährdet wie zu Beginn der Massenautomotorisierung – bzw. wesentlich mehr aufgrund der enorm erhöhten Geschwindigkeit. Die

Massenautomotorisierung bringt vielen Menschen zweifellos kein Glück – gegenwärtig verunglückt (!) auf deutschen Straßen fast jede Minute ein Mensch mit leichten, schweren oder tödlichen Verletzungen. Fast jede Stunde wird ein Kind unterhalb von sechs Jahren in einen Unfall verwickelt, jeden vierten Tag kommt eines dabei ums Leben. (Von den dramatischen Verhältnissen in aufstrebenden Automobilnationen wie Indien und China ganz zu schweigen.)

Solange wir uns nicht gefühlsmäßig vom Privatwagen und unserem autozentrierten Lebensstil lösen können (ganz gleich, mit welcher Art der Motorisierung), kann es keine uns und unserer „einen Welt“ dienlichen Problemlösungen geben. Die Tatsache, dass heute existenziell wichtige Bereiche der Versorgung ohne Auto nicht funktionieren könnten, zeigt jedenfalls, was es heißt, wenn Menschen zum Sklaven und nicht zum bedachten Nutzer des Automobils mutieren.

Im Übrigen ist – trotz aller Werbeversprechen – ein Automobil niemals „grün“. Die voranschreitende Rohstoffausplünderung unseres Planeten, die Artenverarmung, die Umweltverschmutzung und unheilvolle Veränderung des Klimas sind in nicht unerheblichem Maße auf die weltweit realisierte bzw. gegenwärtig in den Schwellen- und Entwicklungsländern massiv betriebene Massenautomobilisierung zurückzuführen. Dass die durch den bislang erzielten „Fortschritt“ ausgelösten Probleme für unsere Nachkommen lediglich durch weiteren technologischen Fortschritt wirksam gelöst werden können, ist alles andere als wahrscheinlich.

Dennoch sind von den politikberatenden und ministerialen Apparaten auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene „bestandsgefährdende“ Infragestellungen des Automobilismus nicht zu erwarten.¹¹ Die aus hochrangigen Vertretern der EU-Kommission, der Mitgliedstaaten, des EU-Parlaments und der Industrie zusammengesetzte High-Level-Group „Cars 21“ verabschiedete bereits 2005 einen Zehnjahresplan zur „Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit“ der Automobilindustrie, der den Vorrang des Automobils gewiss nicht unterminiert. So soll die europäische Automobilindustrie ihr Beschäftigungsniveau (trotz offener Überkapazitäten) halten, Pkw sollen noch sicherer und sauberer werden, aber dabei „erschwinglich“ bleiben etc. Die Gruppe CARS 21 betont, „dass die Verantwortung für die Senkung der CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs nicht bei der Automobilindustrie allein liegen kann“; sie drängt deshalb auf „fahrzeugtechnische Maßnahmen und alternative Kraftstoffe“, Anleitungen für „umweltbewusstes Fahren“, auf „steuerliche Anreize, Verbraucherinformation, Emissionskennzeichnung von Fahrzeugen“ sowie „Stauumfahrungssysteme“.¹² Doch von all dem sind wir bis heute meilenweit entfernt.

Die von Kulturhistorikern als „Demokratisierung“ gewürdigte Massenmotorisierung in allen Ehren – wenn nicht alle Zeichen trügen, hat sie das Auto und die oligopolistische Autoindustrie hinterrücks in ein diktatorisches Instrument verwandelt, das den gesellschaftlichen Wohlstand durch ungebremstes

11 Vgl. Johann-Günther König, *Die Lobbyisten*, Düsseldorf 2007.

12 European Commission (Enterprise and Industry), *Cars 21. A competitive Automotive Regulatory System for the 21st century. Final Report*, Luxemburg 2006.

Wachstum unterminiert. Bereits vor 30 Jahren kam der Philosoph Ivan Illich zu der revolutionären Erkenntnis: „Sobald in einer westlichen Gesellschaft im Laufe des [19.] Jahrhunderts ein allgemeines Verkehrsmittel schneller als 25 km/h fuhr, nahm die gerechte Billigkeit ab, die Knappheit von Zeit und Raum nahm zu. Der motorisierte Transport monopolisierte den Verkehr und blockierte die Fortbewegung aus eigener Kraft. In allen westlichen Ländern multiplizierte sich die Zahl der Reisekilometer binnen 50 Jahren seit dem Bau der ersten Eisenbahn um etwa das Hundertfache. Wenn die Proportion ihrer jeweiligen Energieproduktion einen bestimmten Wert überschritt, dann schlossen die mechanischen Umwandler mineralischer Treibstoffe den Menschen vom Gebrauch seiner metabolischen Energie aus und zwangen ihn, ein versklavter Konsument der Beförderungsmittel zu werden. Die Auswirkung der Geschwindigkeit auf die Autonomie des Menschen wird nur am Rande durch die technologischen Eigenschaften der verwendeten Motorfahrzeuge bzw. durch die Personen oder Gruppen beeinflusst, welche die rechtliche Verfügung über Fluglinien, Busse, Eisenbahnen oder Pkw besitzen. Hohe Geschwindigkeit ist der kritische Faktor, durch den das Transportwesen zum Instrument der gesellschaftlich gelenkten Ausbeutung werden muss. Eine wirkliche Entscheidung zwischen politischen Systemen und die Entwicklung partizipatorischer Sozialbeziehungen ist nur dort möglich, wo die Geschwindigkeit beschränkt wird. Die partizipatorische Demokratie verlangt eine karge Bemessung des Energieverbrauchs in ihrer Technik. In schlichter Formulierung lässt sich Folgendes sagen: Produktive Sozialbeziehungen unter freien Menschen bleiben auf das Fahrradtempo beschränkt.“¹³

Das Ende des automobilen Zeitalters

Der Benziner oder Diesel als individuell und bei jeder Gelegenheit nutzbares Gebrauchsgut, wie wir ihn in den alten Industrieländern seit Jahrzehnten schätzen und lieben „gelernt“ haben, hat heute seinen Zenit erreicht – und bereits überschritten. Er verspricht zwar viel in den animierenden Werbekampagnen der Industrie, kann im staugeprägten Alltag aber weder sein umfassendes Mobilitätsversprechen halten noch weiterhin als Fortschrittsymbol gewertet werden. Pascal Bruckner und Alain Finkielkraut brachten dieses Dilemma genau zu dem Zeitpunkt trefflich auf den historischen Punkt, als die totale Automobilisierung in den hoch entwickelten Industrieländern zu Beginn der 1980er Jahre fast abgeschlossen war: „*Lenken* wir unsere Autos noch? Das ist immer weniger gewiss. Schon nimmt die automatische Steuerung dem Autofahrer einen Teil seiner Vorrechte [...], wird man fortan vom eigenen Auto befördert werden wie vom Zug oder Flugzeug. Dann wird man eine Epoche begraben und auf ihrem Grab tanzen, denn kein Tod ist erfreulicher. Gleichwohl wirft der bereits programmierte Untergang des Autos – zumindest in den Stadtrandgebieten – Probleme auf. Kein Fahrzeug ist augen-

¹³ Ivan Illich, Fortschrittsmythen, Reinbek 1983, S. 82.

blicklich imstande, das symbolische Erbe des Autos anzutreten und ähnlich intensive Gefühlsbesetzungen auf sich zu ziehen. Es ist vorauszusehen, dass die Konsumenten sich heftig dagegen wehren werden, ihr Privatfahrzeug aufzugeben.“¹⁴

Das 20. Jahrhundert war das Säkulum des von Explosionsmotoren angetriebenen Automobils und seiner Derivate, der Nutzfahrzeuge und gepanzerten Abarten für die Kriegführung. Es war das Säkulum, in dem eine technische Verkehrsmittelerfindung die Lebens- und Arbeitsbedingungen, die Umwelt und das Klima in einer Weise prägte und schädigte, wie keine zuvor. Es war das Säkulum, in dem verheerende Welt- und Regionalkriege einen extrem hohen Blutzoll forderten und die Massenautomotorisierung nicht minder: Sie forderte mindestens 35 Millionen Tote und hunderte Millionen schwer und leichter verletzte Verkehrsoffer. Noch höhere Zahlen hätten sich ergeben, wenn 50 Länder überhaupt Statistiken erhoben und viele andere nicht „beschönigte“ Daten vorgelegt hätten. Allein in Westdeutschland kamen laut Bundesstatistik bzw. aufgrund polizeilicher Meldungen zwischen 1950 und 1990 mehr als 536 000 Menschen im Straßenverkehr ums Leben (wobei nur die innerhalb von 30 Tagen Verstorbenen erfasst sind). Die Zahl der Leicht- und Schwerverletzten summierte sich auf rund 18 700 000.¹⁵

Doch trotz dieser enormen Kosten und trotz aller im 20. Jahrhundert erzielten technischen Detailfortschritte gelang der Autoindustrie bis heute keine entscheidende Innovation. Dabei gibt es schon lange die große Gegenoption: nämlich die leiseren und deutlich schadstoffärmeren Dampf- und Elektromobile. Doch die in den ersten beiden Dekaden des 20. Jahrhunderts erzielten, viel versprechenden Verbesserungen gerieten nicht zufällig in Vergessenheit: Sie waren für eine industriell profitable und gesellschaftlich geförderte individuelle Massenmotorisierung gegenüber der vergleichsweise „preiswert“ und flexibel einsetzbaren Benzin- und Dieselmotortechnologie keine Alternative. Nur wenn wir hier – bei den brachliegenden Chancen der Elektromobilität – wieder ansetzen, könnte das Automobil, als wohlverstandener Luxus oder im Carsharing, vielleicht doch noch eine lebensverträgliche Zukunft haben.

14 Pascal Bruckner und Alain Finkielkraut, *Das Abenteuer gleich um die Ecke. Kleines Handbuch der Überlebenskunst*, München und Wien 1981, S. 160.

15 Vgl. Klaus Gietinger, *Opfer der Motorisierung – Versuch einer konkreten Schätzung*, in: „Internationales Verkehrswesen“, 11/2006.