Rollender Widerspruch

Die automobile Gesellschaft auf dem Weg in den rasenden Stillstand

Text: Nora S. Stampfl

Mühelose Fortbewegung ist eine uralte und durch die Zeiten hinweg unveränderliche Technikutopie. Kein Wunder also, dass das Automobil einen unvergleichlichen Siegeszug angetreten hat. Dabei ist es eben dieser Erfolg mit der damit verbundenen Massenmotorisierung, der heute die automobilen Vorzüge in ihr Gegenteil verkehrt. Doch der Lack ist noch lange nicht ab: Denn Autos waren immer schon mehr als bloße Transportmittel.

Kaum eine Erfindung der neueren Geschichte hat die Welt derart geprägt wie das Automobil. Es schrieb Technik-, Industrie- und Verkehrsgeschichte zugleich und etablierte sich als Kult- und Prestigeobjekt. Die erste Etappe dieser Erfolgsstory führte jedoch über einen holprigen Weg. Bis zum Aufstieg des Automobils zum allgemeinen Individualtransportmittel hatte es zunächst den Konkurrenzkampf mit der Eisenbahn für sich zu entscheiden und gesellschaftliche Konflikte auszustehen. So selbstverständlich uns heute die Allgegenwart des Autos ist, so löste es in seinen Anfangstagen einen erbitterten Kampf um die Straße aus, die bevölkert war von Fußgängern, Pferdefuhrwerken und spielenden Kindern. Mit seinem Erscheinen im Straßenverkehr polarisierte das Auto die öffentliche Meinung: Der kleinen Gruppe begeisterter Fahrer stand eine breite Mehrheit gegenüber, für die der neue motorisierte Verkehrsteilnehmer vor allem einen Zwang zur Verhaltensänderung, Lärm, Gestank sowie durch die unterschiedlichen Bewegungstempi eine immense Bedrohung bedeutete. Beschimpfungen und Angriffe – geworfene Steine, gestreute Nägel, Errichtung von Hindernissen – gehörten zu den weniger erfreulichen Erfahrungen der Autopioniere. Allen Ressentiments zum Trotz ließ sich der Siegeszug des Autos nicht aufhalten und im Rückblick wissen wir, dass man kaum kolossaler irren kann als der deutsche Kaiser Wilhelm II., der Anfang des 20. Jahrhunderts prophezeite: „Ich glaube an das Pferd. Das Automobil ist eine vorübergehende Erscheinung."

Statt eine „vorübergehende Erscheinung" zu bleiben, begann sich der „Automobilismus" im späten Kaiserreich zu etablieren. Nachdem sich die Technik schnell weiterentwickelte, Anschaffungspreise fielen, das Straßennetz ausgebaut und der Verkehr reguliert wurde, kannten Akzeptanz und Verbreitung des fahrbaren Untersatzes keine Grenzen mehr. Nicht zuletzt die Lobbyarbeit von Automobilisten-Vereinen sowie die unbestreitbaren Vorteile des Automobils gegenüber Eisenbahn und Pferdefuhrwerk taten ihr Übriges. Und die aufkeimende Automobilindustrie, die die Unterstützung des Automobils zum nationalen Interesse stilisierte, brachte die Autokritiker vollends zum Schweigen. Denn obgleich das Automobil in seinen Anfangstagen als Luxusobjekt galt, das dem Vergnügen einer kleinen Elite vorbehalten war und der oberen Schicht als Herrschafts- und Machtausweis diente, entdeckten mit sinkenden Preisen immer breitere Bevölkerungsschichten die Automobilität für sich. Mit den verbesserten Lebensverhältnissen und dem veränderten Konsumverhalten in den Wirtschaftswunderjahren nahm das eigene Auto den Spitzenplatz auf den Wunschlisten der Deutschen ein. Und tatsächlich wurde der Traum vom eigenen Wagen immer öfter Realität. Die allmähliche Durchdringung einer ganzen Gesellschaft durch das Automobil spiegeln auch die rasant ansteigenden Motorisierungsraten: 1970 gab es in Deutschland 27-mal so viele Pkws wie noch im Jahr 1950. Zwischen 1970 und 2000 verdreifachte sich der Pkw-Bestand immerhin noch. Heute gehört ein Auto zur Standardausstattung privater Haushalte: 80 Prozent verfügen über ein oder mehrere Autos.

Faszinosum Automobil

Aber nicht nur die immensen Motorisierungsraten sind Ausdruck der automobilen Euphorie. Die Massenmotorisierung veränderte den Alltag der Menschen radikal und das Auto erlangte schon bald eine immense subjektive Bedeutung: Aus der

individuellen Alltags- und Lebensgestaltung war der fahrbare Untersatz von da an kaum noch wegzudenken. Das Auto erfuhr eine symbolische Aufladung als Kultobjekt und Statussymbol und wurde schon bald zum Inbegriff gesellschaftlicher Teilhabe, Selbstbestimmung und Unabhängigkeit. Zudem veränderte das Automobil die Erwartungen an Mobilität: Mit dem Auto zog ein Transportmittel ins Leben der Menschen ein, das schnelle, flexible und individuelle Fortbewegung versprach, ohne an Fahrpläne oder bestimmte Haltestationen gebunden zu sein. Kein Warten auf dem Bahnhof, keine überfüllten Abteile, keine festgelegten Reiserouten mehr. Stattdessen: ein Gefühl von Freiheit, Unabhängigkeit und Individualität. Zudem galt in der Nachkriegszeit die Ausstattung mit Autos als Wohlstandsgradmesser der deutschen Bevölkerung. Auf nationaler Ebene verkörperte die Motorisierung den wirtschaftlichen Wiederaufstieg ebenso wie auf individueller Ebene der Besitz eines Autos Ausdruck des sozialen Aufstiegs war.

Zugleich begann ein folgenreiches Wechselspiel zwischen Mensch und Automobil: Genauso wie sich das Auto mit seinen ständigen Innovationen an die Bedürfnisse der Gesellschaft anpasste, gab die Gesellschaft auch den Anforderungen des Autoverkehrs statt. Parallel zur Motorisierung der Gesellschaft wurde der gesamte Lebensraum mehr und mehr der Automobilität untergeordnet. In der Stadtentwicklung kam dem Autoverkehr uneingeschränkte Priorität zu. Die autogerechte Stadt war jahrzehntelang Leitbild der Stadtplaner.

Die totale Ausrichtung gesellschaftlicher Belange auf das automobile Projekt hat dieses an einen Wendepunkt gesteuert. Kurioserweise ist es eben der eigene Erfolg des Autos, der inzwischen die automobile Euphorie trübt. Denn die Autobegeisterung entstand zu einer Zeit, als Autofahrer noch eine kleine Minderheit waren und einer schnellen, bequemen und freien Fortbewegung nichts und niemand im Wege stand; zu einer Zeit, als Benzin noch günstig war, Umweltaktivisten als Spinner galten und steigende PS-Zahlen unverhohlen als Fortschritt gefeiert wurden. Die große Anziehungskraft des Autos minderte dann zusehends seinen Nutzwert. Die zunehmende Motorisierung der Massen ließ die Vorteile des Tempogewinns, der Unabhängigkeit und Bequemlichkeit verblassen. Denn je mehr Automobilisten sich die Straße teilen müssen, desto eher stehen sie sich mit ihren Wünschen nach Geschwindigkeit und Freiheit im Wege.

Vom Fahrzeug zum Stehzeug

Tatsächlich scheint angesichts verstopfter Innenstädte das Auto heute weniger als Lösung denn als Problem. Mehr als 50 Prozent der Weltbevölkerung leben heute in Städten, die Urbanisierung wird weiter anhalten. Das Drängen in die Städte vervielfacht die urbane Mobilität und stellt die

Kein Warten auf dem Bahnhof, keine überfüllten Abteile, keine festgelegten Reiserouten mehr. Stattdessen: ein Gefühl von Freiheit, Unabhängigkeit und Individualität.

Die Attraktion des Autos gründet auf Image und Illusion, nicht auf real einlösbaren Optionen.

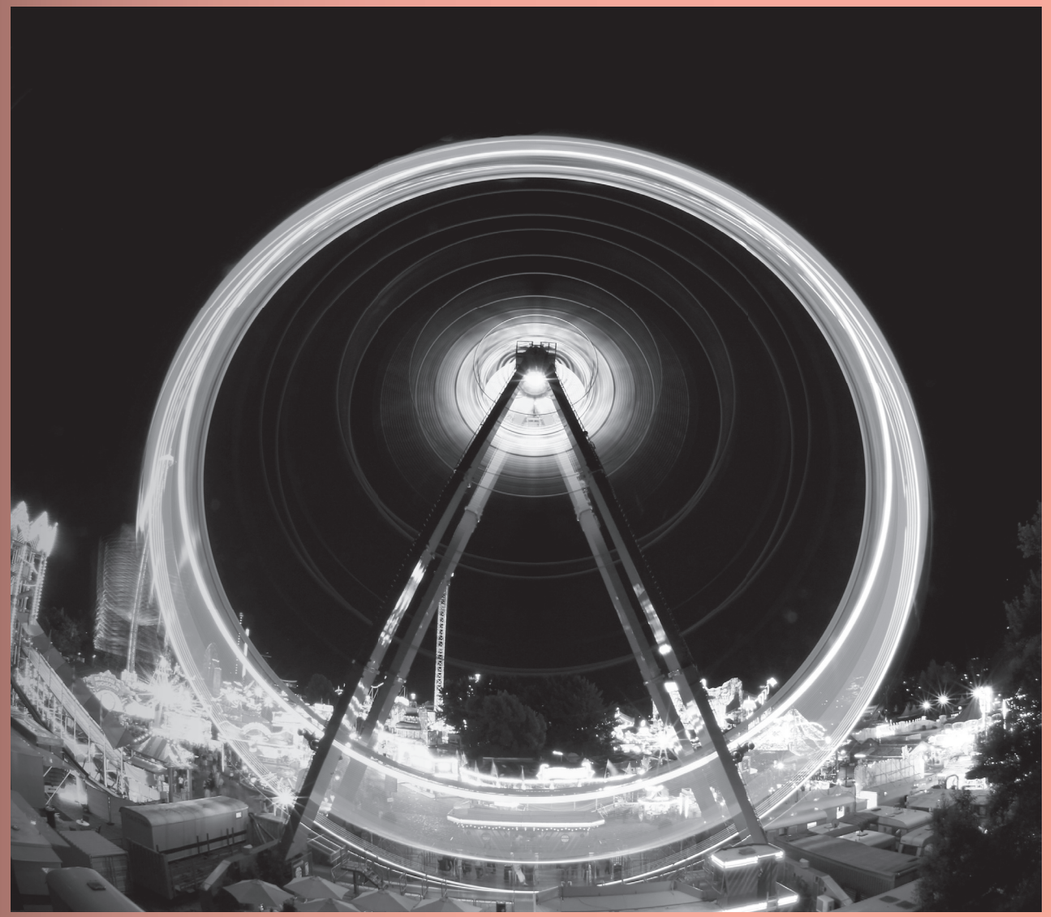
städtischen Transportsysteme auf eine harte Probe. In den Ballungsräumen verschärfen sich die mit dem steigenden Verkehrsaufkommen verbundenen Probleme schon seit Langem: Lärm, Luftverschmutzung und ein drohender Verkehrsinfarkt kennzeichnen das Bild von Großstädten. In der jüngeren Vergangenheit widmet sich die Stadtentwicklung vermehrt diesen Problemen und entwickelt Konzepte, die immer weniger Raum für die Massenmobilisierung mit konventionellen Autos lässt: Vorschläge wie etwa die Renaturierung von städtischen Verkehrsflächen, Forderungen nach der Verringerung von Lärm und Abgasen oder die Entwicklung passgenauer, auf der Kombination verschiedener Transportmittel beruhender Verkehrskonzepte machen dem Auto das Leben schwer.

Heute werden immer schnellere Autos mit immer mehr Motorleistung in der Stadt zum Kriechen verdammt: In vielen Metropolen kommen Autofahrer kaum schneller voran als Fahrradfahrer. Stop-and-go-Verkehr führt das Auto als Verkehrsmittel ad absurdum. Alltägliche Behinderungen machen die Autofahrt zur Schleichfahrt und verlängern die Fahrzeiten erheblich. Moskau führt nach Erhebungen des Navigationsgeräteherstellers TomTom die Liste der Städte mit der höchsten Verkehrsbelastung an: Dort dauert eine Autofahrt zu den normalen Verkehrszeiten im Schnitt zwei Drittel länger als nachts ohne Behinderungen. Morgens in der Rushhour brauchen Autofahrer in der russischen Hauptstadt sogar doppelt so viel Zeit (plus 106 Prozent). In Deutschland ist Stuttgart die Hauptstadt der Staus: Tagsüber dauern Autofahrten rund ein Drittel länger als nachts. Das Fahrzeug wird also immer mehr zum „Stehzeug“. Will man es dann aber abstellen, wird man zum Fahren gezwungen: Die Parkplatzsuche verschlingt unzählige unnötige Kilometer. Folglich ist gemäß einer Umfrage des Deutschen Verkehrssicherheitsrates die Parkplatznot das größte Ärgernis der Deutschen im innerstädtischen Straßenverkehr. Und auch außerhalb der Städte auf den Autobahnen können die ständig steigenden PS-Zahlen der Motoren kaum jemals zur Geltung kommen, bremsen doch dichter Verkehr, Staus oder Tempolimits zumeist die freie Fahrt.

Die Motorisierungswelle rollt weiter

Warum zahlt die Gesellschaft einen derart hohen Preis für das System Automobilität? Neben betonierten Landschaften und verschmutzter Luft kostet die Motorisierung auch eine nicht unbeträchtliche Zahl an getöteten und verletzten Menschen. Warum ist das Auto weiterhin Objekt der Begierde eines beträchtlichen Teils der Bevölkerung, obwohl doch die meisten (theoretischen) Vorzüge des Autos auf der Strecke geblieben sind? Warum lassen sich Menschen nicht abhalten, Stunde um Stunde im Stau zu verbringen? Weil Autos immer schon mehr waren als bloße Transportmittel. Tatsächlich zu erreichende Geschwindigkeiten zählen weit weniger als das Gefühl, jederzeit überall schnell und komfortabel hinfahren zu können. Die Attraktion des Autos gründet auf Image und Illusion, nicht auf real einlösbaren Optionen.

Zudem hat sich das Freiheitsversprechen des Autofahrens längst zu einem Zwang zum Autofahren gewandelt. Denn



mit der Befreiung durch das Auto kam auch die Verpflichtung zur Mobilität. Mit dem Wandel vom Luxusgegenstand zum Alltagsgebrauchsgegenstand wird das Auto als selbstverständlich vorausgesetzt. Und damit sind die zurückgelegten weiten Strecken und das hohe Tempo des Alltags auch Produkt der Motorisierung der Gesellschaft. Weil sich diesem Zwang zur individuellen Mobilität niemand mehr entziehen kann, hat sich das Unabhängigkeitsversprechen der motorisierten Fortbewegung in ein Abhängigkeitsverhältnis verkehrt. Dazu kommt, dass Lebensräume und Lebensstile auf die Anforderungen des Autos zugeschnitten sind. Verkehrssysteme wurden seit Jahrzehnten mit Blick auf das Auto geplant. Für die immense Blechlawine ist also nicht nur die Anziehungskraft des Autos verantwortlich, sondern die gesamte Umwelt drängt den Menschen dazu, das Auto zu benutzen.

Die Folgen der Massenmotorisierung haben dem Projekt der Automobilisierung einiges an Strahlkraft genommen und zwingen die automobile Gesellschaft zum Umdenken. Neue Verkehrskonzepte sollen die gewohnten Mobilitätsbedürfnisse befriedigen. Dabei hat das Auto einen Standard gesetzt, hinter den man nicht wieder zurückfallen möchte. Wie auch immer die mobile Zukunft aussehen wird, sie muss so individuell und flexibel sein wie das Auto, dem Nutzer Eigenständigkeit und Selbstbestimmtheit garantieren, dabei bezahlbar und ressourcenschonend sein und den Anforderungen eines urbanen Umfelds genügen. Auf der Suche nach der eierlegenden Wollmilchsau landet die autoverwöhnte Gesellschaft paradoxerweise wieder beim Auto: Die automobilen Widersprüche sollen nicht etwa durch Abschaffung des Autos oder zumindest die Eindämmung der Motorisierungswelle aufgelöst werden, nein, dem Auto wird stattdessen eine neue Rolle im zukunftsfähigen Mobilitätsmix zugeordnet. Das Auto wird geteilt, vernetzt, informatisiert und elektrifiziert. Eingebunden in Verkehrsverbünde aus einer Vielzahl unterschiedlicher Verkehrsmittel, bereitgestellt als besitzlose Carsharing-Alternative, ausgestattet mit sauberen Antrieben ist und bleibt es jedoch wesentliches Vehikel unserer Fortbewegung.

Auch die Fahrzeugindustrie tut einiges dafür, die mobile Gesellschaft nicht von der Autodroge loskommen zu lassen. Fahrassistenzsysteme sollen jedes Manöver in ein Kinderspiel verwandeln, die Vernetzung der Fahrzeuge untereinander wie auch mit der Verkehrsinfrastruktur den Verkehr flüssiger gestalten sowie für mehr Effizienz und Sicherheit sorgen. Zugleich sollen alternative Antriebstechnologien die Umwelt entlasten. Dabei richten sich die Innovationen allesamt auf die maximale Anschlussfähigkeit an das dominierende Leitbild einer automobilen Gesellschaft aus. Aber was nutzen hocheffiziente Motoren, intelligente, kommunizierende Fahrzeuge, wenn der Verkehr zusammenbricht? Derart unverwüstlich ist der Automythos, dass es auch hierauf eine Antwort gibt: Mit Vollgas wird an Autos getüftelt, in denen sich der „Fahrer" einfach zurücklehnen und arbeiten, Zeitung lesen oder ein Nickerchen halten kann. Man steht zwar im Stau, aber kann seine „Freizeit" nutzbringend gestalten. Fahrerlose Autos sind keine Zukunftsillusion, Testwagen sind bereits unterwegs. Es ist wohl weniger die Technik, die dem autonomen Auto Grenzen auferlegt, als vielmehr die Frage, ob sich Autofahrer die Kontrolle über ihren Wagen abnehmen lassen. Weil Autofahren mehr ist als von A nach B zu kommen, weil Autofahren immer schon Macht über die Natur sowie Gewalt über Raum und Zeit verkörperte, werden es vernunftorientierte Verkehrskonzepte auch künftig schwer haben, dem rasenden Stillstand davonzufahren. ▪

Von der Autorin empfohlen:

SACH-/FACHBUCH

Paul Virilio: *Rasender Stillstand* (Hanser Verlag, 1992)

Hartmut Rosa: *Beschleunigung. Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne* (Suhrkamp Verlag, 2005)

ROMAN

Robert M. Pirsig: *Zen and the Art of Motorcycle Maintenance: An Inquiry Into Values* (William Morrow & Company, 1974)

Jean-Jacques Sempé: *Das Geheimnis des Fahrradhändlers* (Diogenes Verlag, 2005)

FILM

Thelma & Louise (1991)

Gran Torino (2008)