

---

Wolfgang Sachs

---

## **Die auto-mobile Gesellschaft**

### Vom Aufstieg und Niedergang einer Utopie\*

---

Dr. Wolfgang Sachs, geb. 1946, studierte Theologie und Soziologie in München, Tübingen und Berkeley. Er ist Schriftleiter der Zeitschrift „Development“ bei der Society for International Development in Rom. Wichtige Publikation: Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche, Reinbek 1984.

„Eine wollüstige Perspektive: Wir werden nie von der Angst geplagt werden, daß wir einen Zug versäumen könnten. Wir werden nie nach dem Packträger schreien, die nachzählen müssen, eins, zwei, drei, vier - hat er alles? Herrgott, die Hutschachtel; sind auch die Schirme da? Wir werden nie Gefahr laufen, mit unausstehlichen Menschen in ein Coupe gesperrt zu werden. (... )“<sup>1</sup>

So schwärmte der Schriftsteller Otto Julius Bierbaum 1903 im ersten Auto-reisebericht deutscher Sprache vom aufrauschenden Gefühl der Ungebundenheit, das ihn in seinem neuen „Adler Phaeton“ befiel. Bierbaums Enthusiasmus war der Auftakt zu einer Begeisterungsgeschichte, die das Automobil zur begehrtesten Ware einer Epoche aufsteigen ließ und an deren Ende wir uns, verwundert die Augen reibend, als ein Volk von Pendlern und Passagieren wiederfinden.

Die Aura des Automobils wurde aus seinem Kontrast zur Eisenbahn geboren. Kein versäumter Zug, kein überfülltes Abteil, keine vorgeschriebene

---

\* Beitrag aus dem im Oktober/November 1987 im Beck-Verlag, München, erscheinenden Band: Brüggemeier, F. J./Rommelspacher, T. (Hrsg.), Besiegte Natur. Geschichte der Umwelt im 19. und 20. Jahrhundert.

1 Bierbaum, O. J., Eine empfindsame Reise im Automobil. Von Berlin nach Sorrent und zurück an den Rhein, München 1903, S. 20.

Strecke mehr; das Auto schien die verlorene Souveränität der Kutsche wiederherzustellen. Pferd und Kutsche, die herkömmlichen Insignien privilegierter Stellung, hatten nämlich im Laufe des 19. Jahrhunderts an Würde verloren: Wenn die Eisenbahn eine Kutsche überholte, lachte das Volk hämisch aus den Zugfenstern. Da mußten sich auch die besseren Herrschaften auf die Eisenbahn begeben und wurden notgedrungen zu Insassen eines Massentransportmittels. Vom technischen Fortschritt genötigt, war ihnen nichts anderes geblieben, als die Kutsche mit ihren Möglichkeiten an Improvisation und Ungebundenheit aufzugeben und sich dem Regiment des Fahrplans, dem Zwang zur Schiene und den Ausdünnungen der Menge zu unterwerfen. Da tat sich im Automobil ein Ausweg auf, denn es bot Maschinenkraft und gleichzeitig Selbstbeweglichkeit, es vereinte, in einem gewissen Sinne, Lokomotive und Kutsche. Das Automobil trat das Erbe der Eisenbahn an und stellte gleichzeitig in Aussicht, die Früchte der Verkehrsrevolution ernten zu können, ohne ihren Preis zahlen zu müssen.

### Die Lokomotive und die Eröffnung der Ferne

Am 7. Dezember 1835 brach in Deutschland - zehn Jahre später als in England - das Zeitalter des maschinengetriebenen Verkehrs an. Die Pferde wurden ausgespannt, den Kutschen Schienenräder untergeschraubt, es reichte ein „Feuerroß“, um in glatter Fahrt die neun aneinandergeschängten Postkutschen von Nürnberg nach Fürth zu ziehen. Das Ereignis markiert einen entscheidenden Bruch in der Geschichte des Verkehrs: Fortan ist die Fortbewegung nicht mehr den Grenzen der Natur unterworfen; die Maschine sprengt die Fesseln der Körperlichkeit, und die Schiene überwindet die Hindernisse der Topographie. Einer der ersten Berichte über das Erlebnis der Eisenbahn - Friedrich von Raumer 1835 aus England - setzt diese Erfahrung anschaulich ins Wort: „Vorn der feurige Drache, stöhnend, schnaubend und brausend, bis die 20 Wagen an seinem Schwanz befestigt sind und er sie kinderleicht mit größter Geschwindigkeit über die waagerechte Bahn fortzieht. Durch Berge ist der Weg gebrochen, Täler sind aufgehöhht, in die Nacht des überwölbten Hohlweges wirft der Drache Funken und Flammen; aber trotz all der Gewalt und trotz allen Tobens lenkt ein Mensch mit einem Finger das ganze Ungetüm nach Willkür“.<sup>2</sup>

Staunen und Schauer zugleich erregte die Eisenbahn; kein Wunder, denn die Lokomotive räumt mit den Schwächen der organischen Natur auf und eilt gleichmäßig und ohne Erschöpfung dahin, während der Schienenweg die Landschaft durchschneidet und sich weder um Berge noch um Täler schert. Mit diesem Triumph der Maschine über die Natur verschaffte sich ein Drang nach Beschleunigung Durchbruch, der schon zwischen 1814 und 1848 die Durchschnittsgeschwindigkeit der Postkutschen in Frankreich von 4,5 auf 9,5 Stundenkilometer erhöht hatte, aber an die Schranken der Natur gestoßen

---

<sup>2</sup> Zitiert nach Riedel, M., Vom Biedermeier zum Maschinenzeitalter. Zur Kulturgeschichte der ersten Eisenbahn Deutschlands. In: Archiv für Kulturgeschichte 1961,43,119.

war. Kutschen ließen sich optimieren, aber Pferde machten immer noch schlapp, die Segelfläche von Schiffen ließ sich vergrößern, aber Flauten konnten immer noch Stillstand verordnen. Erst die mechanische Antriebskraft entfesselt die steigende Geschwindigkeit der Verkehrsmittel, welche die Erfahrung von Raum und Zeit umschafft.

Die maschinengetriebene Geschwindigkeit erweiterte schlagartig den Horizont des leicht zugänglichen Raums, indem sie die Entfernungen schrumpfen ließ. Was vormals weit entfernt war, rückte plötzlich in unmittelbare Reichweite. „Vor meiner Tür, da brandet die Nordsee“, war Heines berühmter Kommentar zur Eisenbahn. 1840 offerierte der Brockhaus eine Definition, die das neue Raumgefühl hervorhebt: „Sie (die Eisenbahn) löst die räumlichen Trennungen durch Annäherungen in der Zeit auf ... denn der Raum stellt für uns nur insofern eine Distanz dar, als Zeit nötig ist, um ihn zu überwinden. Beschleunigt sich die Zeit, so reduziert sich der Raum und damit auch der Einfluß, den er auf das Leben und die Bewegungsmöglichkeiten hat“.<sup>3</sup>

Mit dem Ausbau des Schienennetzes - von 2 200 km im Jahre 1845 auf 65 000 km im Jahre 1917 - schien in der Tat Deutschland auf die Größe eines seiner Staaten, sagen wir Bayern, zu schrumpfen. Gerade Industrie und Gewerbe scheuten kaum Geld und Mühen, das Gleisnetz auszudehnen, denn mit der neuen Geschwindigkeit waren Zeit und Raum keine unbeweglichen Größen mehr; eine größere Zahl von Gütern ließ sich immer schneller und weiter transportieren. Mit einem Male schien da die Zeit der Kleinstaaterei vorbei, unter den Stakkatoschlägen der Züge nahm die Nation greifbare Gestalt an, und ein Wirtschaftskörper schickte sich an zu entstehen, dessen Warenströme durch Dampfkraft in Zirkulation gehalten wurden. Die Eisenbahn öffnete die Ferne, sie erzwang eine einheitliche Uhrzeit im ganzen Land und schuf einen durchgängigen nationalen Raum. Nicht zufällig wirkten die Bahnhöfe wie Kathedralen; sie symbolisierten die Verbindung zur großen Welt und waren erfüllt vom Fieber der Ferne.

#### Das Fahrrad und die Öffnung der Nähe

In denselben Jahren, als Carl Benz in Mannheim seine Benzinkutsche ausprobierte, tüftelte John Kemp Starley in London das Niederrad aus. Damit war die Massenverbreitung jenes fahrbaren Untersatzes eingeläutet, der in den Jahrzehnten nach der Jahrhundertwende den populären Genuß der Beweglichkeit begründete und damit der Attraktion des Automobils den Weg bereitete. Eine wahre Fahrradbegeisterung brach um die Jahrhundertwende aus, jung und alt schwang sich in den Sattel, und das Fahrrad wurde auch für weniger bemittelte Schichten erschwinglich: von der rund einen Million Fahrrädern im Jahre 1903 gehörten etwa 30 Prozent Arbeitern.

Auf dem Stahlroß konnten nun viele eine Beweglichkeit genießen, wie sie früher nur den vornehmen Herren hoch zu Roß vorbehalten war. Im sinnrei-

---

<sup>3</sup> Brockhaus 1840.

chen Zusammenspiel von Muskelkraft und Mechanik potenzierten sich die eigenen Kräfte; in behender Geschwindigkeit ließ man die Fußgänger zurück und freute sich übermütig an der neu gewonnenen Macht über den Raum.

Dabei waren es gerade auch die neuen Bewegungsabläufe, das Treten und das Balancieren, überhaupt das Ausarbeiten des Körpers in der Öffentlichkeit, die Symbol auch für eine moralische Befreiung wurden, ganz besonders für die Frauen: „Das erste, was unbedingt in die Rumpelkammer muß, ist das Korsett. Tiefes, lebhaftes Atmen, wie es das Radfahren verlangt, kann nur geschehen bei voller Ausdehnung des Brustkorbs . . . Am freiesten und wohlsten“, so scheut sich die Radlerin um 1900 nicht fortzufahren, „fühlt man sich ja allerdings mit ganz unbeengtem Oberkörper. Bei mir macht es sogar einen ganz bedeutenden Unterschied... ob ich ganz ungezwungen oder mit - wenn auch noch so losem - Büstenhalter fahre.“<sup>4</sup>

Allerdings blieb den Zeitgenossen nicht verborgen, daß dieses Gefühl der Ungebundenheit mit Schnaufen und Schweiß bezahlt werden muß; deshalb ist es nie zu einem Symbol sozialer Überlegenheit aufgestiegen. Dem Fahrrad haftete der Makel der Körperlichkeit an, und es blieb im Kreis der fortschrittsstrahlenden Technologien ein Außenseiter; denn im Ersatz der körperlichen Kraft durch die maschinelle Kraft wurde damals die Pointe des Fortschritts gesehen.

Während mit der Eisenbahn die Magie der Ferne lockte, freute man sich mit dem Fahrrad an der Zugänglichkeit der Nähe. Das Fahrrad erschloß den Nahraum und vervielfältigte die Ziele, die in einer kurzen Zeitspanne erreichbar waren, was gerade die tägliche Mobilität der auf Fabriken angewiesenen Arbeiterschaft in den Städten erhöhte, ganz zu schweigen davon, daß auch der Badesee oder das Schäferstündchen im Wald nicht mehr so weit weg war. Im Fahrradsattel konnte man sich als Herr über die Heimat fühlen, während die Eisenbahn eher dazu verleitet hatte, sich als Herr über die Nation (und das Flugzeug später: als Herr über die Welt) zu betrachten. Nachdem die Eisenbahn den nationalen Raum erschlossen hatte, öffnete das Fahrrad den lokalen Raum.

#### Luxusautos und die Eroberung der Straße

„Eisenbahn, Dampfschiff, Fahrrad, Luftschiff“, stellte 1905 die „Allgemeine Automobil-Zeitung“ in philosophischer Tonlage fest, „all das dient dem Zwecke, den Raum zu besiegen und die Zeit zu besiegen, in möglichst kurzer Zeit möglichst weite Räume zu durchheilen. Und eben diesem Zweck dient auch das Automobil, es will dem Menschen die Herrschaft über Raum und Zeit erobern, und zwar vermöge der Schnelligkeit der Fortbewegung.“<sup>5</sup> Kraft des Motors nicht mehr an die erschöpfliche Natur der Pferde gebunden zu sein, aber dennoch wie in der Kutsche selbstbeweglich zu bleiben, darin wurde der

---

<sup>4</sup> Zitiert nach Lessing, H.-E., (Hrsg.), Fahrradkultur 1. Der Höhepunkt um 1900, Reinbek 1982, S. 5.

<sup>5</sup> Allgemeine Automobilzeitung 1905,17,33.

Sinn der Automobile, jener „motorisierten Kutschen“ gesehen. Schon vom Erscheinungsbild her konnte sich von Anfang an der Symbolgehalt der Kutsche auf den Motorwagen vererben: es sind die vornehmen Herrschaften, die vom Dreck der Straße geschützt, über die Menge erhoben und von fremden Kräften gezogen, ihren Geschäften nachgehen. Im Design offenbarte sich die soziale Funktion; denn es waren Aristokraten und Großbürger, die sich den Motorwagen aneigneten, um in der Schnelligkeit und Macht der Wagen ihre soziale Überlegenheit darzustellen. Bietet sich doch das Transportgerät vor jedem anderen Objekt an, als Statussymbol zu dienen, da es ja von der Sache her nach Öffentlichkeit verlangt: Gefahren wird auf der Straße unter den Augen aller Leute. Und nachdem das Auto-Design sich vom Vorbild der Kutschen zu lösen begann, brachte eine lange Motorhaube neben der maschinellen Kraft auch soziale Macht zum Ausdruck. Limousinen mit geschlossenen Aufbauten, welche gegen 1910 zunehmend auftauchten, erinnerten immer noch an Equipagen, wo die Diener im Regen sitzen, während die Herrschaften es bequem haben. So brachte das Automobil zunächst noch keine Revolution in der Mobilität, sondern zuerst eine Revolution in den vorherrschenden Prestigesymbolen. In dieser Eigenschaft kam es den Ärzten und Anwälten, den Unternehmern und Großbürgern entgegen, die damit ihren hervorgehobenen Stand demonstrieren konnten, auch wenn sie nicht von adeligem Geblüt waren. Für jene „Neureichen“ kam das Automobil gerade recht, um sich als die Herren der heraufbrechenden neuen Zeit in Szene zu setzen; es war das aufsteigende, finanzkräftige Bürgertum, welches mit dem Auto seinen Anspruch anmeldete, als Herren über Raum und Zeit auch zu Herren über die soziale Ordnung zu werden.

Was aber machte einen guten, einen wirklichen Autofahrer aus? Gemütliche Kutscher oder feurige Reiter waren bislang bekannt; aber wie das Leitbild eines Autofahrers auszusehen hatte, wie dieser mit seinem Gefährt umgehen sollte und worauf es hinter dem Steuer ankam, davon fehlte noch jede Vorstellung. Hier schaffte der Rennsport Abhilfe: Während im Alltag erst eher gebrechliche Gefährte zu sehen waren, die an Hühnern vorbei durch winkelige Straßen tuckerten, wurde in den Rennveranstaltungen schon ein Bild des Autofahrens in reiner Form deutlich - beim Autofahren geht es darum, im Wettbewerb durch Tempo den Sieg davonzutragen.

Seit der Fernfahrt Paris-Bordeaux im Jahre 1895, die Levassor mit 24,4 km/h hatte für sich entscheiden können, brauchte der Rennsport für Publizität nicht zu sorgen. Hunderttausende säumten die Straßen, Zeitungen und später der Rundfunk trugen das Rennfieber weit übers Land, Namen wie Lautenschlager oder Caracciola wurden jedem Kind zum Begriff. Indem die begeisterten Massen sich mit dem Rennfahreridol identifizierten, gewann ein neues Leitbild breite Popularität: der sportliche, der triumphierende Fahrer. Die verlockende Herrschaft über Raum und Zeit mußte jedoch gegen den Zorn des Volkes durchgesetzt werden. O. J. Bierbaum berichtet: „Nie in meinem Leben bin ich so viel verflucht worden, wie während meiner Automobilreise im Jahre

1902. Alle deutschen Dialekte von Berlin an über Dresden, Wien, München bis Bozen waren daran beteiligt und alle Mundarten des Italienischen von Trient bis nach Sorrent - gar nicht zu rechnen die stummen Flüche, als da sind: Fäusteschütteln, Zungeherausstrecken, die Hinterfront zeigen und anderes mehr.“<sup>6</sup>

In der Tat: Flüche und Steinewerfen, Schmähschriften und Parlamentseingaben begleiteten den Weg des Motorwagens durch das erste Jahrzehnt dieses Jahrhunderts. Ein Automobil genügt sich schließlich nicht selbst; es braucht vielmehr Straßen, um ausgefahren zu werden. Die Eroberung der Straßen aber konnte nicht ohne Proteste ablaufen; schließlich waren sie bevölkert von Fußgängern, Pferdefuhrwerken, spielenden Kindern und allerlei Federvieh. Besonders gereizt war die Bevölkerung auf dem Land, die sich von dahinrasenden Städtern mit Geknatter, Gestank und Staub überfallen sah, ohne sie jemals für Schäden zur Verantwortung ziehen zu können. Kein Wunder, daß der Volkszorn mit Klassenhaß durchmischt war. Im Schweizer Kanton Graubünden etwa wogte der Streit um die Zulassung des Automobils volle 25 Jahre. Der Protest gegen die „gefährlichen Spielzeuge müßiger Sportsleute“ hallte durch die Täler, Flugblätter und Kampfschriften agierten gegen die „Schmarotzer in ihren Luxus-Automobilen“, und es brauchte zehn Volksabstimmungen, bis das Auto endlich 1925 in Graubünden seinen Einzug halten konnte.

Wem gehört die Straße? Der populäre Protest verteidigte das Recht der Allgemeinheit auf die Straße und forderte die Freiheit ein, die Straße als Lebensraum gegen ihre Eroberung durch das Auto zu erhalten. „Woher nimmt der Automobilist“, so wettet Freiherr von Pidoll in Wien in seinem ‚Protest und Weckruf‘ 1912, „das Recht, die Straße, die er sich rühmt ‚zu beherrschen‘, die doch keineswegs ihm, sondern der ganzen Bevölkerung gehört, diese auf Schritt und Tritt zu behindern und ihr Verhalten zu diktieren?“<sup>7</sup> Und er fügt, nicht ohne Weitblick, hinzu: „Sollen etwa die öffentlichen Straßen ‚menschenein‘ gehalten werden?“ Pidoll hat die weitreichenden sozialen Folgewirkungen des Autos erkannt: die geschwinde Freiheit der Wenigen wird mit einer Kolonialisierung des öffentlichen Raums erkaufte, bei der die Freiheit der Vielen, zu bummeln oder zu spielen, oder gar: zu atmen oder zu überleben, daran glauben muß. Je zugänglicher der Raum für die Motorisierten wurde, desto unwirtlicher wurde er für alle Nicht-Motorisierten. Indem der vielfältige Gemeingebrauch der Straße unter die Räder kommt, sinkt mit steigender Motorisierung die Qualität des Lebens.

Im Gewoge des Für und Wider tauchte allerdings immer gebieterischer ein Argument auf, dem jene, welche sich um die Zustände auf den Straßen sorgten, wenig entgegenzusetzen hatten. Während sie noch über umgestürzte Fuhrwerke und ruhegestörte Anwohner klagten, wechselten die Autofreunde die Tonart und schlugen die Nationalhymne an: das Wohl der deutschen Indu-

---

<sup>6</sup> Bierbaum 1903,285.

<sup>7</sup> Pidoll, M. v., Der heutige Automobilismus. Ein Protest und Weckruf, Wien 1912, S. 36 ff.

strie steht auf dem Spiel, wer kann da beiseite stehen! „Die junge Automobilindustrie“, stellt 1908 die Frankfurter Zeitung fest, „die den Keim künftiger Größe in sich birgt, . . . steht noch nicht auf jener geordneten Basis, die notwendig ist, um in der Welt als erfolgreicher Konkurrent auftreten zu können... Es muß ihr das eigene Land die Bedingungen der Rentabilität bieten...“<sup>8</sup> Und die Autokritiker damals sahen sich, ähnlich wie die Computerkritiker von heute, mit einer Argumentation konfrontiert, die man den „Dreisatz des konkurrenzgetriebenen Fortschritts“ nennen könnte: a) die technische Entwicklung läßt sich sowieso nicht aufhalten; b) wenn schon, dann muß Deutschland sich an ihre Spitze setzen; so daß c) wir also aufgerufen sind, das Automobil mitsamt seiner Industrie mit allen Mitteln zu unterstützen. Vor soviel nationalem Verantwortungsbewußtsein wurden die Kritiker kleinlaut und sahen ihre Fragen, ob man das Automobil überhaupt brauchte und ob seine Vorteile die Nachteile aufwögen, seltsam belanglos werden. Erörterungen über den Gebrauchswert des neuen Produkts blieben auf der Strecke.

Die Unvermeidlichkeit des Autos einmal unterstellt, begann sich etwas herauszubilden, das man als den „Verkehrserziehungs-Diskurs“ bezeichnen könnte: Da der Motorwagen nicht zu stoppen sei, müßten Fahrer, Fußgänger und Fuhrwerker, so wurde in vielen Reden gefordert, zu richtigem Verhalten auf der Straße erzogen werden: „Das Erschrecken und das darauffolgende kopflose Benehmen des Passanten führt zu manchem Recontre. Die meisten Leute können sich, wenn sie das Warnsignal hören, nicht beherrschen und statt stehen zu bleiben, fangen sie erst recht an zu laufen . . .“<sup>9</sup> Schließlich könne, so sagt der Redner weiter, das Publikum sich auf der Straße nicht benehmen, als ob es in seinem Salon spazieren oder im Schlafzimmer zu Bette ginge! Fahrer müssen also „geeignet“ sein, Passanten sollen sich „richtig“ und nicht „falsch“ verhalten, Kinder oder Radfahrer müssen „Rücksicht“ nehmen, und alle miteinander sind im Hinblick auf die erf orderliche Disziplin als erziehungsbedürftig zu betrachten. Bevor noch daran gedacht wird, den Straßenraum zur Verkehrsstrecke umzubauen, wird der Umbau des Verhaltens wichtig: Aufmerksamkeitstraining und Selbstkontrolle müßten jedermann zur zweiten Natur werden: „Es muß in die Gewohnheiten der gesamten Bevölkerung übergehen, da, wo Gehwege vorhanden sind, den Fahrdamm so wenig als möglich zu betreten, beim Betreten des Fahrdamms sich umzusehen, rechts zu gehen und rechts zu fahren; auch wenn die ganze Straße frei ist, auf der Straße nicht herumzustehen... Eine gewisse Verkehrsschulung der Bevölkerung ist ein dringendes Bedürfnis.“<sup>10</sup>

### Volksauto und Vision des durchlässigen Raums

Von oben her ist das Automobil in die Gesellschaft hineingewachsen. Es waren zunächst die Oberschichten, welche sich an ihren Gefährten ergötzen,

<sup>8</sup> Allgemeine Automobilzeitung 1908,10,41.

<sup>9</sup> Ebenda 1908,11,39.

<sup>10</sup> Ebenda 1905, 5, 74.

1932 war mit 489 270 Automobilen gerade 1 Prozent der Bevölkerung motorisiert. Erst im Laufe der Jahrzehnte wanderte das Auto die Leiter der gesellschaftlichen Hierarchie hinab, bis um 1970 mehr als die Hälfte der Arbeiterhaushalte schließlich jenes Vergnügen ausprobieren konnten, das ihnen die betuchten Kreise seit 50 Jahren so sichtbar vorgemacht hatten. Dementsprechend hat sich auch die Automobilflotte nicht vom Motorrad über den Volkswagen zum Repräsentationsgefährt erweitert, sondern umgekehrt: am Anfang war der Luxuswagen, dem sich erst im Laufe der Zeit allerlei Mittelklasse- und Kleinwagen zugesellten. So war auch nicht der Massenkonsum, sondern der Luxuskonsum der Geburtshelfer der Autoindustrie; denn bis in die dreißiger Jahre hinein produzierte sie vor allem für Kunden, deren erster Blick nicht dem Preis, sondern der Schönheit und der Leistungsstärke des Wagens galt. So ein Hispano-Suiza strahlte Eleganz und Kraft aus, er war gefragt als Genußmittel, nicht als Transportmittel! Es waren die großen Wagen mit ihren vornehmen Besitzern, die den Glanz des Autofahrens schufen und für die Massen zum Leitbild wurden.

In den zwanziger Jahren eroberte das Auto die Phantasie der Menschen, setzte sich in ihren Sehnsüchten fest und wurde wenigstens in der Einbildungskraft zum Massenartikel. Warum sollte nicht für alle billig sein, was den Reichen wert war? — „Der Tag wird kommen — schneller als viele denken —, wo jeder unter dem Erdgeschoß seines Hauses einen Platz in der Garage, die in Zukunft bereitgestellt werden wird, haben wird; wo das Auto, wer weiß?, inbegriffen ist wie der andere ‚moderne Komfort‘; wo man das Auto, das heißt die Geschwindigkeit, zu Hause hat, ganz wie man heute dort - zur Verblüffung unserer Väter, wenn sie es sähen - Wasser, Gas, Strom... zur Verfügung hat.“<sup>11</sup>

Noch gab es erst 130 000 Fahrzeuge, doch formte sich in diesem Text von 1923 schon die Utopie einer künftigen Vollmotorisierung, wo jedermann in seiner Garage bedienungsliebt Geschwindigkeit parken würde. Bislang war all das nichts weiter als Zukunftsmusik für das fahrlustige Publikum, fehlte doch noch das billige und massenweise herstellbare „Volksauto“. Trotz Fords Modell T und Citroens ‚Citron‘, trotz ‚Laubfrosch‘ und ‚Kommißbrot‘ („Zwei Pfund Blech und ein Pfund Lack, fertig ist der Hanomag“) war die Autoentwicklung im Vorbild des Herrschaftsautos festgefahren.

Das sollte bald von höchstoffizieller Seite anders werden. Der Diktator ließ sich von den Hoffnungen des Herrn Biedermann nach oben tragen. Anlässlich der Berliner Automobilausstellung 1934 erklärte Hitler: „Es ist ein bitteres Gefühl, von vorneherein Millionen braver, fleißiger und tüchtiger Mitmenschen ... von der Benutzung eines Verkehrsmittels ausgeschlossen zu wissen, das ihnen vor allem an Sonn- und Feiertagen zur Quelle eines bisher unbekanntem, freudigen Glücks würde... Man muß dem Auto seinen... klassenbetonenden und damit leider auch klassenspaltenden Charakter nehmen; es darf nicht länger Luxusmittel bleiben, sondern muß zum Gebrauchsmittel

---

<sup>11</sup> Automobilrevue 1923,7,126.



werden.“<sup>12</sup> Wie mußten solche Sätze all jenen in den Ohren geklungen haben, die seit langem immer wieder vergeblich ihr Geld gezahlt hatten, ob es nicht wenigstens zu einem „Laubfrosch“ reichen würde! „Einfach, bescheiden und zuverlässig“, so sollte er denn auch sein, der Volkswagen, ganz auf die „Millionen braver, fleißiger und tüchtiger Mitmenschen“ zugeschnitten. Auf der Straße allerdings sah man, ab 1940, nur seinen militärischen Bruder, den Kübelwagen.

Das Volksauto und die Autobahn, diese beiden Grundpfeiler einer Gesellschaft auf Rädern, waren zu Beginn der dreißiger Jahre vorgedacht und wurden im Dritten Reich zum Programm: Hitler war der erste Regierungschef, der das deutsche Volk hinter dem Steuer und das Land mit Rollbahnen überzogen sehen wollte. Ohne „freie Bahn“ jedoch war das Auto nur die Hälfte wert; es brauchte einen ganz neuen Straßentyp, um den Raum durchlässig zu machen. In den zwanziger Jahren hatten sich erste Ansätze zu einer Infrastruktur für das Auto entwickelt - in Hamburg 1923 die erste Zapfsäule, in Berlin 1928 die ersten Ampeln und 1929 das erste Parkhaus -, aber der Zustand der Landstraßen war nur jämmerlich zu nennen: eng, kurvig, staubig und natürlich zu wenig zahlreich. Ihnen lag eine andere Raumvorstellung zugrunde; sie waren Verbindungslinien für benachbarte Orte, nicht Durchgangsstrecken für ferne Ziele. Kleinteilig geplant, für langsames Tempo ausgelegt, um Bäche wie Hügel sich schlingend und mitten auf dem Marktplatz mündend, solche Straßen waren für Fahrräder und Pferdekarren zu gebrauchen, doch der raumdurchdringenden Macht des Autos nicht gewachsen. Dem Vorbild der Eisenbahnschiene folgend, war der Widerstand der Landschaft zu beseitigen und die Oberfläche des Landes von einem nationalen Blickwinkel aus mit Straßenlinien zu durchziehen. Hitlers Autobahnen endlich - 6 500 km geplant, 3 500 km realisiert - brachten die „Nur-Autostraße“, damit der Verkehr, ungehindert von Engpässen, durch den Raum zwischen Maas und Memel pulsieren konnte und sich auch eine entlegene Region der Zentralisierung des Lebens nicht mehr entziehen konnte. Es war, im faschistischen Kleide, eine höchst moderne Vision, die da im Autobahnnetz zu Beton gerinnen sollte: die Vision von der durchgängigen Gesellschaft, die von einem einheitlichen Lebensrhythmus durchströmt ist und der sich kein lokales Selbstbewußtsein und keine kulturellen Sonderwelten mehr entgegenstellen.

#### Massenmotorisierung und die Verstraßung der Republik

„Wir haben es geschafft: Das neue Auto steht vor der Tür. Alle Nachbarn liegen im Fenster und können sehen, wie wir für eine kleine Wochenendfahrt rüsten. Jawohl, wir leisten uns etwas, wir wollen etwas haben vom Leben, dafür arbeiten wir schließlich alle beide.“ So las sich 1955 die Bildunterschrift zu einer Werbung von Ford Taunus; im Vordergrund zeigt der Familienvater - in Nyltesthemd und Krawatte -, wie er einen Koffer in den Gepäckraum legt, während sich im Hintergrund die Köpfe der Nachbarn aus den Fenstern des

---

<sup>12</sup> Völkischer Beobachter vom 9.3.1934

schmucklosen Neubaublocks reckten. Die geheimen Wünsche der zwanziger Jahre, unter Hitler zur amtlichen Verheißung erhoben, machten sich nun im Wirtschaftswunder der fünfziger Jahre als Nachfrage geltend, um dann später in unverzichtbare Ansprüche umzuschlagen. „Wohlstand für alle“ versprach Ludwig Erhard mit seinem Buchtitel 1957, und mit steigender Kaufkraft rückte die Gleichheit vor der Ware in erreichbare Nähe. Was Hitler dem Volksgenossen nur vorgegaukelt hatte, das wollte Erhard für den Massenkonsumenten zur handfesten Realität werden lassen: das Auto vor der Tür.

Nirgendwo sonst rollte die Kleinwagenwelle so heftig wie in Deutschland, sichtbarer Ausdruck für die massenhaften Wünsche, jeden ersparten Groschen gleich in ein Auto anzulegen, selbst wenn es nur zu einem Lloyd, einem Goggomobil oder gar nur einem Kabinenroller reichte. Doch 1952 waren immerhin 27,3 Prozent der Haushalte motorisiert und konnten sich - unter den Augen der neidischen Nachbarn - „eine kleine Wochenendfahrt“ leisten. Überhaupt: Auto und Ausflug! Die Utopie vom Volksauto war seit langem schon eng mit dem Reisevergnügen verbunden, einfach ins Blaue fahren, umhergondeln, vielleicht zelten. Mit dem Auto verbreitete sich der touristische Bück auf die Welt, mit dem Auto kamen massenweise Urlaubs- und Wochenendfahrten in Mode. Der touristische Blick läßt die Natur, die früher bedrohliche, zur Augenweide werden und verleiht der Landschaft ebenso wie ihren Bewohnern den Charakter eines Genußartikels. Und mit Urlaubsfahrten werden ganze Regionen in Erholungsgebiete umgedeutet, neue Verhaltensleitbilder - Camping, Skifahren, Surfen - werden populär. Neue Maßstäbe wachsen zu lassen, was im Leben schön, wichtig und erstrebenswert ist, das kann man als den entscheidenden Effekt einer Technologie wie das Auto betrachten. Ist ein technisches Produkt aber Teil des gesellschaftlich normalen Lebensentwurfs geworden, dann ist seine Produktion der materielle Vollzug einer Kultur. Der Aufstieg der Automobilindustrie ist das materielle Korrelat eines Lebensentwurfs, der sich über Jahrzehnte in die Gemüter der Menschen eingesenkt hatte.

Es war wie ein Dambruch, als vor erst 25 Jahren die Motorisierung begann: In den dreizehn Jahren zwischen 1960 und 1973 vervierfachte sich die Zahl der Pkw, verdreifachte sich die Zahl der gefahrenen Autokilometer und verdoppelte sich die Streckenlänge der Bundesautobahnen. Während jedoch früher Hühner und Fuhrwerke dem Autofahrer die Zornesröte ins Gesicht getrieben hatten, machte sich jetzt in Massen ein neuer Störenfried auf den Straßen breit: der andere Autofahrer. Es rollte die Motorisierungswelle, doch sie kam im Stau bald zum Stillstand: „Überfüllte Straßen“ und „verstopfte Städte“ drohten die neu gewonnene Freiheit zur Makulatur werden zu lassen. Die Massenmotorisierung fordert den Massendurchlaß; daher war zwischen 1962 und 1978 die Versträubung der Bundesrepublik angesagt.

Um Durchlaß zu schaffen, ging es im ersten Schritt darum, den Verkehr auf der Straße zu sortieren und dem Auto freie Bahn zu geben: also Schutzzonen für Fußgänger, Radwege für Fahrradfahrer, gesonderte Gleiskörper für die

Straßenbahn und Fahrspuren für Abbieger. Im nächsten Schritt stand die Erweiterung der Hauptstraßen zu mehrbahnigen, durch grüne Wellen gesteuerten Schnellstraßen auf dem Programm, die dann durch Tunnel- und Brückenbauten auch noch vom lästigen Querverkehr befreit wurden. Um den „Blutkreislauf“ der Stadt nicht durch „gefährliche Thrombosen“ zum Kollabieren zu bringen, wurden Radialen durch Vorstädte geschlagen, die das Zentrum mit der Region verbanden, und Tangentialstraßen durch die Innenstadtrandgebiete gebrochen, die den einströmenden Verkehr großflächig verteilen sollten. Den Generalverkehrsplänen in den Städten entsprach das Bundesraumordnungsgesetz (1965) und der Bundesfernstraßenplan für das Land. Kein Dorf sollte zu fern, kein Bürger zu abgeschieden sein, als daß er nicht, gemäß dem berühmten Wort von Verkehrsminister Leber, im Umkreis von höchstens 25 km eine Autobahnauffahrt finden könnte. Das durchschlagende Werk der Planer legte es darauf an, den Raum in wichtigere und weniger wichtige Gebiete zu hierarchisieren und zwischen den wichtigen Gebieten eine stockungsfreie Zirkulation sicherzustellen. Dabei lebt der Zugriff des Planers von der Arroganz gegenüber den Zwischenräumen - den Zwischenräumen, wo Leute schlafen, Kinder spielen oder Tiere wohnen. Dort kann man abreißen, asphaltieren und begradigen; wichtig ist allein die flinke Erreichbarkeit der Ferne, ihr ist die Nähe untergeordnet. Heimat verfiel zur Durchgangsstrecke.

#### Alternde Wünsche und Flucht nach vorn

Die Vollmotorisierung ist praktisch erreicht, die Wünsche könnten sich zur Ruhe setzen. Doch das Gegenteil scheint der Fall. Das Auto ist nicht nur kein Hoffnungsträger mehr, sondern für manche gar der Inbegriff moderner Armlosigkeit. Das historische Projekt der Automobilisierung hat im Augenblick seines größten Triumphs an Überzeugungskraft verloren. Was ist passiert?

Am meisten schadet der Attraktion des Automobils - sein Erfolg. Es ist die Massenmotorisierung selbst, die in ihrem Gefolge die Autobebgeisterung erstickt. Die Entzauberung entspringt einem dialektischen Prozeß: die autozentrierten Lebensentwürfe waren so anziehend, daß sie jene Bedingungen hervorriefen, die ihre weitere Glaubwürdigkeit untergraben. Denn die Faszination entstand zu einer Zeit, als das Auto noch Seltenheitswert hatte: sein Wert beruhte darauf, daß nur wenige es besaßen. Seine relativen Vorteile schwinden zusehends: je mehr Wagen, desto geringer der Nutzen, vom Genuß ganz zu schweigen. Was nützen den Herren über Raum und Zeit ihre vielen PS; wenn die Straßen verstopft sind? Auch der Vorzug, als Besitzer eines starken Wagens neidische Blicke auf sich zu ziehen, verblaßt, wenn viele einen solchen Renner haben. Viele Sehnsüchte wie Ungebundenheit, Zeitgewinn, Tempolust, mit denen das Auto besetzt ist, kollidieren mit denselben Wünschen der anderen Fahrer. Aus ihrer inneren Logik heraus mußte die Utopie der Vollmotorisierung mit ihrer Realisierung eher zum Alptraum werden; selbst saubere und benzinlose Autos könnten sich dem Dilemma nicht entziehen. Damit wurde auch erneut die Aufmerksamkeit für einen eigentlich altbekannten Sachverhalt geschärft: daß dieser Fortschritt auf einer gigantischen Kosten-

Verschiebung beruht, bei der das Vergnügen des Autofahrens daran hängt, daß die Gesellschaft als Müllplatz für seine Nebenfolgen herhält. So gehen übers Jahr in der Bundesrepublik etwa, um eine Auswahl zu nennen, 3 400 Tonnen Blei und 5 Millionen Tonnen Kohlenmonoxid über Natur und Mensch nieder, während 9 000 Menschen und, als Beispiel, 150 000 Hasen ihr Leben lassen. Wie überhaupt die Magie des Motors daher rührt, daß seine Voraussetzungen - Mineralöl, Fließband, Straßennetz - und seine Folgen - Schadstoffe, Lärm, Schrott - außerhalb des Gesichtsfelds seines Nutzers bleiben; die Überlegenheit des Motors über den Körper ist in diesem Sinne eine Fiktion. Mit der Massenmotorisierung hat sich die Untragbarkeit des Systems von Voraussetzungen und Folgen, das hinter jedem Auto steht, unerbittlich ins Bewußtsein gedrängt. Seit zehn bis fünfzehn Jahren ist so die Mentalitätsgeschichte des Autos ins Kippen gekommen. Die Begeisterung, die aus der Erfahrung des Mangels an Autos sich nährte, weicht zusehends einem Verdruß, der von der Erfahrung der Überzahl an Autos bestimmt ist. Die Verheißungen, so scheint es, haben uns mit Automobilen ohne Verheißung zurückgelassen.

Mehr noch: Mit der Befreiung durch das Auto ist, so stellt sich heraus, am Ende der Zwang zum Auto gewachsen. Auch wenn die Wünsche verbraucht sind, läßt sich das Auto nicht mehr leichthin abwählen, weil es sich von einem Luxusspielzeug in einen vermeintlich überlebenswichtigen Ausrüstungsgegenstand verwandelt hat. Die nunmehr weiten Strecken und das verrichtete Zeittempo im Alltag - alles auch Früchte des Autos - lassen den Autokauf oft zu einer Sache der Selbstverteidigung werden, um sozialen Nachteilen zu entgehen. Wer weiß schon, wieviele Neuzulassungen in Wirklichkeit Verteidigungsakte sind, um sich nicht zu verschlechtern, und keine Genußakte, um ein Stück dem guten Leben näherzukommen? Aus Versprechungen sind somit Verpflichtungen geworden; was als grandioser Anlauf zur Befreiung begonnen hatte, endet in einem Netz feingestrickter Abhängigkeiten.

Und eine weitere Befürchtung schiebt sich nach vorne: daß das Autosystem allmählich auch die Alternative zu sich selbst untergräbt. Die Diktatur der Durchlässigkeit hat den Raum auf die Bedürfnisse des Autos zugeschnitten, Straßen, Siedlungsstrukturen und auch der Lebensrhythmus sind für Fußgänger und Radfahrer unwirtlich geworden. Fast läßt sich von einer Umweltkrise zweiter Ordnung sprechen: Mit der Automobilmachung verfielen auch jene Umweltbedingungen, unter denen eine nicht-motorisierte Lebensweise gedeihen kann. Die Lebensgrundlagen für unmotorisierte Fortbewegung zerstört zu haben, darin liegt - auch beim rundum „sauberen“ Auto -möglicherweise die einschneidendste Folge der Motorisierung. Kein Wunder somit, daß seit den siebziger Jahren der Verdacht wächst, daß mit dem Fortschritt auch der Rückschritt marschiert; kein Wunder auch, daß das Fahrrad plötzlich zum Symbol für menschenfreundliche Technik aufstieg und neue Lebensbilder sich um Ideen für eine gemächliche Gesellschaft drehen.

Zählebig jedoch sind die Hoffnungen und durchaus, für nicht wenige, noch zur Steigerung fähig. Schließlich ist die Schubkraft des Automythos noch

lange nicht erloschen, die gegenläufigen Erfahrungen haben bisher nur den fünfzigjährigen Konsensus gebrochen. Insbesondere die Versessenheit auf das Tempomobil zeigt, wie sehr - abgesehen vom altherwürdigen Argument von der Weltmarktkonkurrenz der deutschen Industrie - das Auto zu einem persönlichen und nationalen Symbol aufgestiegen ist: Schnelligkeitsgezüchtete Gefährte sind eine technisch irrationale Lösung für die alltägliche Fahrpraxis, die sich zu 80 Prozent (der Betriebszeit) im Stadtverkehr und auf relativ kurzen Strecken abspielt. Solche Übermotorisierung wird angetrieben von der Wunschwelt des 19. Jahrhunderts, und sie stabilisiert sich dadurch, daß der einzelne Käufer den punktuellen Vorteil einheimst, den Schaden aber der Gesellschaft über den Zaun werfen kann. Zumal die Industrie, unter Trommelwirbeln, allerlei Spitzentechnologien bemüht, um ein „sauberes“ und „effizientes“ Auto zu propagieren. Im Namen einer sauberen Umwelt erschließen sich Industrielle neue Absatzmärkte und Ingenieure neue Karrierechancen. Was vormals unentgeltlich zu haben war, nämlich reine Luft, streßfreie Beweglichkeit, sichere Straßen oder Ruhe beim Schlafen, wird nunmehr kommerzialisiert und durch besondere Produkte und Planungen - von der Elektronik bis zum Lärmschutz - hergestellt. Und eine neue Runde im alten Spiel beginnt: Umweltschäden werden zur Quelle von Profit und Prestige, wie in der Geschichte der Industrialisierung zuvor schon Krankheit und Kriminalität.