

unterschiedlich – mit diesen Konflikten um und regulierten unter anderem die Reisegeschwindigkeit sowie die Erhaltung der Straßenqualität, wie sie die Autofahrer forderten: So mussten die Fuhrwerksbetreiber die Straße von Pferdedung freihalten, damit die Automobile nicht ausrutschten.«^[2]

1910 trat das deutsche Kraftfahrgesetz in Kraft und damit erstmals eine rechtliche Regelung zum Verhalten mit Autos im öffentlichen Raum.^[3] Kurz danach, 1913, begann die Fließbandproduktion von Autos. Angeregt übrigens von der Fließbandarbeit in einem Schlachthof, den Henry Ford 1910 besichtigte.^[4]

Letztlich sorgte das Auto für die Abschaffung der »Shared Spaces« – öffentlicher Räume ohne Unterteilung in Verkehrszonen. Weil die Verletzungsgefahr für Fußgänger:innen zu hoch wurde. Der gemeinsam genutzte Raum in Städten wurde zugunsten eines einzigen Verkehrsmittels aufgegeben, damit endete auch die Demokratie auf der Straße. Es wurde stattdessen eine Hierarchie eingeführt, die das Auto priorisierte.

Mit den Nazis wurde das Ziel der Volksmotorisierung ausgerufen. In Wolfsburg hatte Ferdinand Porsche in den 1930er Jahren die Ford'schen Produktionsmethoden übernommen. Im Auftrag von Hitler baute er das VW-Werk auf und entwarf den »KdF-Wagen« (benannt nach der Organisation »Kraft durch Freude«).

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde dann der Volkswagen in Masse produziert und entwickelte sich zum Symbol für die wirtschaftliche Entwicklung und das Wiedererstarken der Bundesrepublik.^[5]

Wie eine Klammer legt sich die Automotorisierung um die Jahre nach dem Kriegsende. Das Auto war ein anfassbares und sehr reales Symbol für Erfolg, sowohl für die Industrie als auch für den Mann, der in jener Zeit der Ernährer der Familie war und mit dem Auto zur Arbeit fuhr. Während die Frau ihre Wege eher »unsichtbar« und zudem unbezahlt zurücklegte. Oftmals zu Fuß, mit dem Rad oder im Bus. Vom demotorisierten und demoralisierten Land schwungvoll hinein in das sogenannte Wirtschaftswunder – ohne Auto undenkbar, oder?

Was ich bei meiner Recherche spannend fand: Im Dezember 1945 startete das Volkswagenwerk unter der britischen Militärregierung die Herstellung von Limousinen. In Produktionszahlen und Stadtbild waren es jedoch von ihnen hergestellte Fahrräder mit Motor, Mopeds, Motorräder und Roller, die die Zeit direkt nach dem Zweiten Weltkrieg prägten – bis in die Mitte der fünfziger Jahre hinein waren sie DAS Massenmotorisierungsmittel. Kein Wunder: Sie waren billiger, leichter zu reparieren und brauchten weniger Sprit. Damit herrschte nach dem Zweiten Weltkrieg noch etwa

ein Jahrzehnt Gleichberechtigung auf deutschen Straßen, denn auch manche Frauen konnten sich diese günstigeren Verkehrsmittel leisten.

Der Umbau der Städte zu autogerechten Räumen

1951 fand in Frankfurt am Main die erste Internationale Automobil-Ausstellung (IAA) statt; mit einer halben Million Besucher:innen der erste Meilenstein für das Autoland Deutschland. Der Traum vom eigenen Pkw wurde gesät, die Umtriebigkeit einer riesigen Werbemaschinerie setzte ein und übertrug diese Wünsche auch auf neue Formen von Reisen und Tourismus. Natürlich diente diese Ausstellung erst mal nur dem Träumen, leisten konnten sich damals nur wenige ein Auto. Aber mit dieser IAA war gesetzt: Wer erfolgreich ist, fährt Auto, wer es zu etwas gebracht hat, kann sich ein Auto leisten. Das Auto wurde in Westdeutschland zu dem Statussymbol schlechthin.

Das Straßennetz entwickelte sich und damit auch ein System von Tankstellen und Raststätten. Man bahnte dem vermeintlichen Fortschritt, der mit der massenhaften Automobilisierung einherzugehen schien, mit immer neuen Straßen den Weg. Gerade im nachkriegszerstörten Deutschland wurden Städte völlig neu wiederaufgebaut, und der Platz wurde für große Autostraßen mitten durch die alten Stadtkerne genutzt. Der autogerechte Umbau von Städten stellte eine Zäsur der Städteplanung und des Straßenbaus dar. Erstmals bestimmte ein Verkehrsmittel die Stadt. Schnelle und komplikationslose Durchfahrt wurde wichtiger als die Lebensqualität der vor Ort lebenden Menschen. Aus dem Stillstand der Nachkriegsjahre geriet das Land nahezu in einen Rausch des Umbruchs, des Wirtschaftserfolges und der gesteigerten Mobilität. Den Kater dieses Rausches haben wir heute, weil wir alle Anzeichen seit den 1960er Jahren ignorierten, dass Automobilität Grenzen des Wachstums braucht. Wie alle anderen fossil basierten Konsumprozesse haben wir dieses unbegrenzte Wachstum nicht eingedämmt.

Im Gegenteil:

Fast schicksalsergeben ordnete sich der Mensch von nun an seinem Fahrzeug unter. Der Begriff der »autogerechten Stadt« stammt vom Titel des 1959 erschienenen Buches *Die autogerechte Stadt – Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos* des Architekten Hans Bernhard Reichow. Städte, die einst als Begegnungs- und Handelsräume von Menschen entstanden, wurden brachial einem völlig neuen Zweck untergeordnet: dem motorisierten Individualverkehr. Stadtplanung wurde zur Verkehrsplanung, ein

Dominoeffekt setzte ein, der den Städten immer mehr Lebensqualität raubte und auch auf dem Land dafür Sorge trug, dass einstmals gesunde Räume dysfunktional wurden. (Mehr dazu im Kapitel Raum.)

Die Monopolisierung von Straßen und Flächen für die Belange des Autos verbannte das Gesellige aus diesen. Nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer wurden an den Rand gedrängt. Die automobilen Prägung von Stadt und Land wurde zur neuen Normalität. Es wurde selbstverständlich, dass Kinder nicht auf der Straße spielen, weil Autos sie dort gefährden und weiterer Raum parkenden Pkw vorbehalten ist. Radfahrer:innen und Fußgänger:innen schickt die autogerechte Stadt offen in Konflikte und überlässt ihnen die Lösung derselben selbst. Der Dauerslalom von Fußgänger:innen und Rollstuhlfahrer:innen ist eingeübt, weil es normal ist, dass Dinge auf dem Geh- und nicht dem Fahrsteig abgestellt werden.

Der bis heute nicht durchbrochene Kreislauf aus mehr Straßen für mehr Autos, die wiederum für mehr Autos sorgen, setzte ein. Viele Studien haben es bewiesen: Wer Autostraßen baut, erntet mehr Autos – wer gute Gehwege baut, mehr Fußgänger:innen. Gleiches gilt für Radwege, das haben wir in der Corona-Pandemie gelernt. Dennoch scheint es uns unmöglich, diese Entwicklung zugunsten der Autos zu stoppen. Bis 2030 sollen in Deutschland noch 850 Kilometer Autobahn neu gebaut werden. Dass wir diese neuen Straßen trotz eines der dichtesten Verkehrsnetze der Welt in Deutschland brauchen würden, ist ein zum Teil auf jahrzehntealter Planung beruhender Trugschluss, der von vielen lokalen Bündnissen und dem übergreifenden Bündnis »Wald statt Asphalt«^[6] nicht mehr unwidersprochen bleibt.

Das Leben vieler Menschen ist mittlerweile eine AUTOBiographie, weil dieses Verkehrsmittel ihnen Zugang zu Arbeit, Kultur, Hobbys, Bildung und Reisen bietet. Andersherum könnte ich die Geschichte so erzählen, dass Autobesitz und ein Führerschein mittlerweile die Eintrittskarte zu einem abwechslungsreichen Leben sind. Und damit Menschen von diesem ausschließen, die keinen Führerschein oder kein Auto haben. Oder aber auch Menschen in das Auto drängen, die dieses als Belastung empfinden, mental und/oder finanziell. Wie konnte es dazu kommen, dass sich alles ums Auto dreht und wir das zudem viel zu selten hinterfragen? Letztlich hat das System Pkw uns Zufußgehende sehr gut an die Rahmenbedingungen gewöhnt, die für einen fließenden Autoverkehr sorgen. Kein Wunder, dass wir, wenn wir Eltern werden, große Sorge um unsere Kinder haben. Denn, das müssen wir festhalten: Verletzungen, die durch Kollisionen mit dem Auto sehr viel schwerwiegender ausfallen als mit nicht-motorisierten Verkehrsformen, können wir auch durch maximale Aufmerksamkeit nicht

zu 100 Prozent vermeiden. Wenn wir das Auto nutzen, sind wir die »Stärkeren« und die Geschützten in einer Fahrgastzelle.

Es heißt »Verkehrsunfall« – das klingt wie ein unausweichlicher Schicksalsschlag. Ist er wirklich unvermeidbar? Oder darin begründet, dass Infrastruktur und Recht auf das Auto ausgerichtet sind? Jährlich sterben Tausende Menschen im Straßenverkehr, täglich werden an die acht Leben in Deutschland genommen, jeder einzelne Tod traumatisch für über hundert Personen, von Ersthelfer:innen über Klinikpersonal hin zu Angehörigen und Freund:innen. Unser Wertesystem, das ansonsten ganz gut funktioniert, setzt beim Auto aus. Die tödlichen und anderen belastenden Folgen dieser Verkehrsform werden hingegenommen – wenn wir das nicht täten, müssten wir viel zu viel ändern. Wir müssten die Gleichberechtigung auf der Straße wiederherstellen – und das ginge zu Lasten der umfassenden Privilegien des Autos. Menschen fahren Menschen tot, aber wir schreiben lieber Sätze wie: »Beim Linksabbiegen übersah der Lkw die Radfahrerin.« Wussten Sie, dass Menschen, die 30 Tage nach einem Verkehrsunfall sterben, nicht mehr als Verkehrsoffer gelistet werden? Bereits ein toter Mensch durch falsch justierte Kühlschränke erhalte wohl mehr Aufmerksamkeit als all diese vielen ausgelöschten Leben. Wir legen lieber Wert auf eine frühe Verkehrserziehung von Kindern (mal über das Wort nachgedacht?), damit diese sich möglichst lückenlos und entgegen ihrem eigenen Bewegungsdrang in das System Auto einfügen. Natürlich machen wir das nicht, weil wir das gut finden, sondern weil es uns sinnvoll erscheint. Die Dominanz des Autos über Kinder beginnt sehr früh, sehr weit vor einem eigenen Führerschein.

Die Sicherheit für Fahrzeuginsass:innen wurde kontinuierlich gesteigert, doch die angestrebte »Vision Zero«, also null Tote im Verkehr, ist bis heute trotz aller Technik nicht erreicht. Und sie wird es meiner Meinung nach auch nicht, solange die Straßen dem Auto gehören und alle anderen sich diesem unterzuordnen haben. Solange Autos immer größer werden, Sichtbeziehungen zerstören, Raum okkupieren – obwohl in ihnen immer weniger Menschen sitzen –, so lange bleibt die Vision Zero eine unerreichbare Vision. Eine Studie aus Michigan hat ergeben, dass SUVs bei Geschwindigkeiten von mehr als 19 Meilen pro Stunde sieben Prozent mehr schwere Verletzungen bei Fußgänger:innen verursachen als normale Pkw. Bei Kollisionen mit SUVs bei Geschwindigkeiten von 40 Meilen pro Stunde oder mehr starben **hundert** Prozent der Fußgänger:innen, bei Kollisionen mit normalen Autos waren es 54 Prozent.^[7]

Der zu verteilende Raum gerade auch in der Stadt ist zu klein, um neben dem dominierenden Pkw auch noch allen anderen Sicherheit zu gewährleisten. Die Privilegien, die das Transportmittel Auto über die Jahrzehnte erhalten hat, werden heute

als »Recht« missdeutet, vor allem natürlich von jenen, die ein Auto besitzen oder fahren.

Städte wie Helsinki, wo 2019 weder Fußgänger:innen noch Radfahrende getötet worden sind,^[8] zeigen auf, dass die Verwirklichung der »Vision Zero« – also die ganz klare Zielsetzung, Verkehrspolitik an der Eindämmung des menschlichen Todes im Straßenverkehr bis hin zu einer erfreulich lebendigen Null anzustreben – kein technisches Thema ist. Sondern eines, das Stadt- und Verkehrsplanung braucht, die verletzbare Gruppen außerhalb von motorisierten Fahrzeugen priorisiert. Schon Anfang der 1990er Jahre startete Helsinki mit dieser menschenzentrierten Planung. Kreuzungen wurden durch Kreisverkehre ersetzt, und Bodenwellen bremsen Autos und Lastwagen aus. Die Verlangsamung des motorisierten Verkehrs war ein Fokus, der 1992 mit einer ersten Senkung der Höchstgeschwindigkeit begann und mit einer deutlichen Abnahme der innerstädtischen Unfälle belohnt wurde. 2018 wurde – ähnlich wie in Paris 2021 – 30 Stundenkilometer als Geschwindigkeit festgelegt. Schneller als Tempo 40 fährt mensch lediglich auf Schnellstraßen, auf denen keine Radfahrer:innen und Fußgänger:innen unterwegs sind. Belohnung: 80 Prozent der Wege werden mit dem ÖPNV, zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt, was die Zahl der schweren Unfälle enorm reduziert hat. Seit 2015 ist kein Kind mehr im Verkehr der finnischen Hauptstadt getötet worden.

In Deutschland wird sich darüber gefreut, dass die Gesamtzahl der Getöteten und Verletzten langsam zurückgeht (2020 übrigens hauptsächlich infolge des durch die Corona-Pandemie reduzierten Gesamtverkehrsaufkommens), die Zahl der Radfahrer:innen, die ums Leben kamen, stieg jedoch zuletzt um elf Prozent.^[9]