

Die feine Gesellschaft, die sich von einem Kanonier vorwärts leiten lässt, sieht optimistisch und beschwingt nach vorne, da, wo wahrscheinlich noch die Bäume blühen und die Seen ein wunderbares Ziel für einen Kurzurlaub darstellen. Der Kanonier, ein Wiederklang des kriegerischen Ursprungs der modernen Lebensweise, ist übrigens auf einer Ebene separat und unterhalb der bürgerlichen Gesellschaft untergebracht. Man muss ihn nicht sehen. Ein paar Leute sind nach hinten, auf die Heckseite des überdimensionierten Gefährts, gegangen und betrachten die verwüstete Welt hinter ihnen. Sie sind viel kleiner als die noble Gesellschaft vorne. Viel kleiner, als es der Maßstab der Zentralperspektive verlangen würde. Ob die Herren von Rang diesen symbolischen Zwergen bei den Berichten über die schlechte Lage der Hinterwelt zuhören werden?

In diesem Kapitel möchte ich anekdotisch und schlaglichtartig anhand der Kernmetapher Auto herausarbeiten, wie die moderne Normalität der ökologischen Katastrophe über die vergangenen Jahrhunderte entstehen konnte. Nachdem ich durch den Umweg in die spekulative Fiktion zuerst ein Gefühl skizziert habe, welches an den Rändern unserer rationalen Begreifbarkeit liegt, möchte ich in diesem Kapitel das zu Grunde liegende Problem etwas genauer beschreiben und fragen, wie es soweit kommen konnte. Warum sind wir Modernen – ein »Wir«, welches keinen Menschen gänzlich, aber kaum einen Menschen heutzutage gar nicht umfasst – so anfällig für diese toxische Normalität? Sehen wir keine Alternativen? Wie konstituiert sich dieses »Wir« überhaupt? Wen und was an uns schließt es aus?

Der Staat und der Tod

Das erste dokumentierte Todesopfer eines Automobils hieß Bridget Driscoll. Am 17. August 1896 wurde sie vor dem Londoner Crystal Palace von einem Benz *Anglo-French* mit ca. 6 km/h so unglücklich am Kopf getroffen, dass sie ihren Verletzungen erlag. Auch wenn die ersten Zeitungsberichte über den Unfall noch sachlich waren, entwickelte sich bald eine hitzige Debatte um diese neuartigen Vehikel, von denen es damals höchstens ein paar Dutzend in der gesamten City gab. Der Duke of Beaufort war von diesen Neuankömmlingen im urbanen Raum derart entrüstet, dass er in der extra zu ihnen eingerichteten Untersuchungskommission ausrief: »Erschießen, alle Autofahrer erschießen!« (McFarlane 2010; Straub 2014) Das Auto stellte am Anfang einen Skandal dar, der viel Widerstand gegen sich aufbrachte. Wie z.B. der frühe Automobilist Otto Julius Bierbaum berichtet: »Nie in meinem Leben bin ich

so viel verflucht worden, wie während meiner Automobilreise im Jahre 1902. Alle deutschen Dialekte von Berlin über Dresden, Wien, München bis Bozen waren daran beteiligt und alle Mundarten des Italienischen von Trient bis Sorrent – gar nicht zu rechnen die stummen Flüche, als da sind: Fäusteschütteln, Zungeherausstrecken, die Hinterfront zeigen und anderes mehr.« (Via Sachs 1990, 23) Besonders auf ländlichen Wegen, aber auch auf den urbanen Straßen, setzte man sich gegen diese neue Gefahr anfangs mit Steinwürfen, gespannten Drahtseilen und Pistolenschüssen zur Wehr. In einem deutschen Motoristenhandbuch aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg wird den sogenannten »Herrenfahrern« empfohlen, sich routinemäßig mit einer Pistole auszustatten, um sich gegen die erwartbaren Angriffe der Bevölkerung verteidigen zu können. Ein deutsches Gesetz von 1909 erlaubte es Automobilisten, nach Unfällen mit ihren neuen Vehikeln zu fliehen und diese erst am nächsten Tag bei der Polizei zu melden, da die Gefahr einer Lynchjustiz vor Ort zu groß war (via Ladd 2011, 25).

Vor der Durchsetzung des Autos waren Straßen ein öffentlicher Raum, in denen tödliche Gefahr keine permanente Präsenz war. Selbstverständlich stellten ab und zu – abhängig von Geschlecht, Hautfarbe, Religionszugehörigkeit und Klasse – Mobs, Banditen, Vergewaltiger, Soldaten, Polizisten oder Seuchen eine Lebensbedrohung für gewisse Individuen dar. Doch erst mit dem Auto musste sich jeder Mensch *aufgleiche Weise* zu jeder Zeit daran gewöhnen, dass im öffentlichen Raum permanent tödliche Gefahr herrscht.

Die ersten automobilen Todesopfer verursachten in fast jeder Stadt einen Skandal. Doch bereits 1906 wurde festgestellt, dass oftmals tödliche Autounfälle »traurigerweise eine reguläre Rubrik der Tageszeitung geworden sind«, wie der Prinz Heinrich zu Schönaich-Carolath vorm deutschen Parlament konstatierte (via Ladd 2011, 32). 1929 beschrieb der auch im vorigen Kapitel zitierte Ilya Ehrenburg die Dynamik der Normalisierung von automobilen Todesopfern folgendermaßen: »Anfangs nannte man das noch ›Katastrophen‹. Jetzt spricht man von ›Unfällen‹. Bald wird man überhaupt zu sprechen aufhören. Schweigend wird man die Überfahrenen beiseite schleppen und schweigend Statistiken führen. Sentimentale Nachbarinnen rümpfen selbstverständlich die Nase, und der Räsonneur spricht von einer ›neuen Gefahr‹. In Kommissionen wird über Schutzparagrafen beraten. Aber das Auto setzt sein Werk fort. Sein Auftrag ist es, die Welt zu vernichten.« (206)

Dort wo sich das Auto durchsetzt, werden Umstände, die früher als »Katastrophe« verstanden wurden, zur unvermeidlichen Normalität. Es gibt kein Jahrzehnt seit der Einführung des Kfz, in dem sich nicht irgendein Kritiker

über die enormen Todeszahlen, die der Automobilität geschuldet sind, echauffiert (siehe auch Kapitel 1). So rechnet der britische Verkehrsforscher und Geograph John Adams vor, dass im gesamten Zweiten Weltkrieg 305.318 britische Soldaten und Zivilisten getöteten wurden, während in den Jahren 1926 bis 1976 331.214 Menschen auf britischen Straßen getötet wurden (via Ward 1991, 33). Ein anderer Bericht aus den USA der frühen 1930er Jahre rechnet vor, dass die jährlich 2,5 Milliarden Dollar Schaden, die durch Verkehrsunfälle entstehen, dem Äquivalent des Schadens von allen anderen Verbrechen im Jahr entsprechen – oder auch den Gesamtausgaben für alle privaten und öffentlichen Schulen, Colleges und Universitäten in allen (damals) 48 Bundesstaaten (via Seo 2019, 23). Noch eine andere Stimme errechnete, dass zwischen den Jahren 1913 und 1976 dreimal so viele Menschen auf US-amerikanischen Straßen getötet wurden als in allen Kriegen, in denen die USA jemals seit ihrer Gründung verwickelt waren – also im Vietnamkrieg, im Koreakrieg, im Zweiten Weltkrieg, im Ersten Weltkrieg, im Spanisch-Amerikanischen Krieg, im Civil War, im Mexikanischen Krieg, im Krieg von 1812 und im Unabhängigkeitskrieg zusammen (Ward 1991, 36). Eindrücklicher kann man Virilios These von der Normalisierung und Verstetigung des Kriegs im modernen Maschinenalltag kaum beziffern.

Doch bekanntermaßen ändern solche Art Rechnungen wenig. Im amerikanischen Englisch ist der Begriff »roadkill« zum Synonym für alles geworden, das sich in den Weg des schicksalhaften Fortschritts stellt (Ladd 2011, 13). Wie die Rehe und Indigenen aus dem letzten Kapitel, finden sie im modernen Bewegungsparadigma kaum Beachtung, sondern sind traurige Opfer am Wegesrand der Durchsetzung moderner Vernunft. »Wie frustrierend und gänzlich entmutigend ist es, dass diese dickköpfigen, widerspenstigen Dorfbewohner, deren Hühner, Hunde und manchmal Kinder ich niedermähe, nicht begreifen, dass ich den Fortschritt und das allgemeine Glück repräsentiere. Ich beabsichtige, ihnen die Vorteile trotz ihrer selbst zu bringen, auch wenn sie nicht mehr leben sollten, um sie zu genießen!« schreibt der französische Journalist und Schriftsteller Octave Mirbeau 1908 mit ironischem Unterton (via Ladd 2011, 23).¹ Gänzlich ohne Ironie verteidigt der deutsche S. Daule das Auto gegen zeitgenössisches Aufbegehren 1906: »Wer sind diese Leute, die nach staatlicher

1 Original: »How frustrating, how thoroughly disheartening it is that these pig-headed, obstructive villagers, whose hens, dogs and sometimes children I mow down, fail to appreciate that I represent Progress and universal happiness. I intend to bring them the benefits in spite of themselves, even if they don't live to enjoy them!«

Hilfe gegen die Autofahrer schreien? Es sind dieselben, die vor einem halben Jahrhundert keine Gasbeleuchtung wollten und die den König von Preußen baten, den Bau der Eisenbahn von Berlin nach Potsdam zu verhindern. Dieselben Leute halten das Automobil für die Verkörperung des Fortschritts, und da sie das immer bekämpfen, müssen sie gegen das mit Erdöl betriebene Monster wettern.« (Ibid.)² Wenn uns heute Autofahrer*innen anhupen, weil wir auf der Straße zu langsam sind oder sogar kurz dort verweilen, stehen wir im Erbe dieser Fortschrittslogik der fließenden Bewegung, die wir uns im sechsten Kapitel nochmals genauer ansehen werden.

Viele Apologeten argumentieren seit jeher, dass die Todeszahlen durch Automobilunfälle tendenziell rückläufig sind. Was es braucht, sind Regulationen, Umbauten des urbanen Raums, des menschlichen Verhaltens und schlicht: Gewöhnung. Wie es der spätere britische Verkehrsminister John Moore-Brabazon 1934 ausdrückte: »Es stimmt, dass 7.000 Menschen bei Verkehrsunfällen getötet werden, aber das wird nicht immer so bleiben. Die Menschen gewöhnen sich an die neuen Bedingungen. Die Tatsache, dass die Straße praktisch die große Eisenbahn des Landes ist und nicht mehr der Spielplatz der Jugend, muss erkannt werden. Viele der alten Abgeordneten werden sich sicher noch an die vielen Hühner erinnern, die wir früher getötet haben. Wir kamen immer mit einem mit Federn gefüllten Kühler zurück. Mit Hunden war es das Gleiche. Heutzutage gehen die Hunde den Autos aus dem Weg und man tötet nie einen. Selbst bei den niederen Tieren gibt es eine Erziehung. Diese Dinge werden sich von selbst regeln.« (Via Ward 1991, 36)³

Nach einer anfänglichen Zeit der Debatte über das Für und Wider des Autos, die je nach europäischen Industriestaat bis in die 1920er oder gar 1930er

-
- 2 Original: »Who are these people who cry for government help against the motorists? They are the same ones who didn't want gas lighting half a century ago and who petitioned the King of Prussia to stop the railroad from being built from Berlin to Potsdam. These same people think the automobile is the personification of progress and since they always fight that, they have to clamor against the petroleum-fueled monster.«
 - 3 Original: »It is true that 7.000 people are killed in motor accidents, but it will not always go on like that. People are getting used to the new conditions. The fact that the road is practically the great railway of the country instead of the playground of the young has to be realised. No doubt many of the old Members of the House will recollect the numbers of chickens we killed in the old days. We used to come back with the radiator stuffed with feathers. It was the same with dogs. Dogs get out of the way of motorcars nowadays and you never kill one. There is education even in the low animals. These things will right themselves.«

andauerte und teils sogar in radikalen Autoverböten resultierte (wie jenes im Schweizer Kanton Graubünden von 1900 bis 1925), wurde das Auto schließlich als unumstößliche Realität hingenommen und der Staat widmete seine Gesetzeskraft nunmehr dem Umbau des menschlichen Verhaltens und seiner öffentlichen Räume. Wo früher menschliche Räume primär nach »menschlichen« Bedürfnissen gestaltet wurden (wobei die Kategorie des Menschlichen nie alle Humanoiden einschloss und oftmals nur die Interessen der herrschenden Klasse repräsentierte), wurde von nun an mehr und mehr das Auto der Maßstab urbanen Planens – und dieses Umgestalten folgte zu dieser Sattelzeit vor der Massenautomobilisierung weiterhin den Interessen einer ökonomisch führenden Klasse. Entscheidend war hierbei das Anwachsen der Automobilindustrie zu einem staatstragenden Wirtschaftsmotor, von dem das zu Wohlstand und Macht gekommene Bürgertum profitierte. Hielt sich anfangs in der Debatte zwischen den das Auto befürwortenden, privilegierten Bürger*innen, denen das Auto bekämpfenden ärmeren, bäuerlichen Milieus und den am Alten festhaltenden, konservativen Aristokraten das Gleichgewicht, kippte die Balance, sobald sich die Fürsprecher des Arguments der nationalen Wirtschaft (qua des nationalen Wohls) bedienen konnten. »Während sie [=die Gegner des Autos] noch über umgestürzte Fuhrwerke und ruhegestörte Anwohner Klage führten, wechselten ihre Kontrahenten die Tonart und schlugen die Nationalhymne an: Das Wohl der deutschen Industrie steht auf dem Spiel, wer kann da beiseite stehen! Damit war die Diskussion plötzlich in eine andere Dimension gerückt, eine Dimension freilich, die nichts mehr damit zu tun hatte, die Vor- und Nachteile des Autofahrens abzuwägen.« (Sachs 1990, 36) Der bürgerliche Industriestaat wurde zunehmend zu einer von fossilen Brennstoffen abhängigen Maschine, die, wie in Kubins Radierung, unausweichlich in Richtung Fortschritt rasen muss – man kann diesen Fortschritt böswillig verlangsamen (und damit die anderen, feindlichen Nationen, die demselben Paradigma folgen, gewinnen lassen), doch aufhalten kann man ihn nicht. In diesem so begriffenen Leviathan (als Ruß ausstoßendes Fuhrwerk) müssen alle Schutz suchen, selbst wenn die Umwelt und die Hennen, Hunde und Kinder am Weg geplätet werden. Und tatsächlich öffnete sich der Zugang zu solchen Maschinen im Laufe des 20. Jahrhunderts einem immer größer werdenden Bevölkerungssegment, welches die Argumente gegen das Auto zunehmend breitenwirksam mit einer unumgänglichen, techno-optimistischen Fortschrittslogik entkräftete – eine Strategie, die sich in vielen Bevölkerungssegmenten bis heute durchzieht: Ein Standardvorwurf gegen Anti-Autoaktivist*innen ist jener, dass sie zurück in die Steinzeit wollen und einem naiven Primitivismus nachhängen.

Doch wie wir später genauer sehen werden, war der automobile Weg, den früher oder später alle modernen Nationalstaaten einnahmen (und bis heute einnehmen, wie die jüngeren Entwicklungen in Indien und besonders China verdeutlichen), kein alternativloser. Tatsächlich wäre in Europa die Zentralität der Automobilwirtschaft ohne die faschistischen Kahlschläge des 20. Jahrhunderts wahrscheinlich nicht eingetreten. Doch dazu erst im nächsten Kapitel mehr.

Die Veralltäglichung der Todesgefahr und die Einkerkierung des Spiels

Abb. 7: Illustration der Straßengräben im Autoregime von Karl Jilg

