

Einleitung

Autos bringen uns um. Innerhalb von 10 Jahren müssen wir sie abschaffen! *George Monbiot im Guardian 2019*¹

»Warum sollte der Mensch irgendwohin rasen? [...] Die Maschinen werden den Menschen neue Unterdrückung bringen. Sie schüren nur den Neid und den Wetteifer.«
*Fiktives Gespräch des Jakobiners Philippe Lebon und des Bürgers Francois Barré, 1799 in Paris, Ilja Ehrenburg, Das Leben der Autos, 1930*²

Die Naturwissenschaften sind sich einig über die Notwendigkeit einer sehr raschen und sehr radikalen Dekarbonisierung unseres gesamten Lebensstils. Naomi Klein bemerkte, dass die schlechte Botschaft für die Notwendigkeit eines solchen Wandels in die Epoche des Post-Sozialismus fiel, die das dafür nötige utopische Denken verlernt hat. Wir können uns in Hollywood-Filmen, Romanen und Computerspielen eher den Untergang der Welt als das Ende des Kapitalismus vorstellen. Abhilfe schafft eine Dekolonialisierung der Imagination, wozu dieses Buch einen Beitrag leisten will.

Nicht nur sollte der Danneröder Wald stehen bleiben und die A49 gestrichen werden – keine Autobahn und Autostraße sollte mehr neu gebaut werden, die begonnenen Baustellen müssen abgebrochen und zurückgebaut werden. Wo sich die Klimakatastrophe bemerkbar macht und Fluten, wie im Sommer 2021, Autobahnen zerstören, sollten diese nicht rekonstruiert werden, sondern gleich zur normalen Land- oder Bundesstraße herabgestuft werden. Für eine weitgehende Dekarbonisierung muss das Autobahnnetz ohnehin weitgehend zurückgebaut werden. Das ist wahrscheinlich nirgendwo auf der

1 George Monbiot: Cars are killing us. Within 10 years, we must phase them out 2019, <https://www.theguardian.com/commentisfree/2019/mar/07/cars-killing-us-driving-environment-phase-out> vom 26.06.2021. (Alle Übersetzungen aus dem Englischen hier und im folgenden sind vom Autor.)

2 Malik Verlag Berlin 1930, S. 16ff.

Welt so schwierig wie in Deutschland, der Heimat von Autobahn und Mercedes Benz, Lügen-Software und Volkswagen.

Die Erfindung des Autos war ein Fehler. Die Erfindung von Autobahn und auto-gerechter Stadt waren weitere Missgeschicke. Wie friedlich und erholsam könnten die Städte der Welt heute sein, wären sie nicht brutal umgebaut worden, damit Automassen hindurchrollen können? Wie viel glücklicher wären Kinder und Erwachsene, die ihre Jugend spielend und ihr Alter sitzend an sicheren, ruhigen Straßen verbrächten? Wie viel gesünder wäre die Luft und ruhiger der Schlaf ohne jene zwei deutschen Erfindungen? Und wie viele hätten ihre Liebsten noch bei sich im Leben, ohne die gefährlichste Maschine in Friedenszeiten!

Die Generation ab den 1980er Jahren rückwärts kann sich noch an eine Welt mit sehr wenigen Autos erinnern. Die später Geborenen kennen aus eigener Erinnerung nur die von Autos dominierte Welt. Was macht sie so attraktiv? Und wie kann sie doch überwunden werden? Natürlich liegt George Monbiot richtig, aus klimatologischer Sicht ist das Auto bis 2029 abzuschaffen. Und zu ihrem 100. Geburtstag hätte 2021 keine Autobahn GmbH des Bundes, sondern eine Autobahn-Rückbau-Gesellschaft gegründet werden sollen.

Es gibt viele Bücher, die die Alternativen aufzeigen und den Weg einer umfassenden Verkehrswende aufzeigen, zuletzt von Sabine Leidig und dem BUND.

Antriebswende oder Verkehrswende

Klaus Gietinger resümierte: »Selbst radikale Gegner des Kapitalismus wie die französische situationistische Internationale oder die deutsche Rote Armee Fraktion begrüßten das Auto grundsätzlich. Falsch war höchstens der Exzess oder der Betrug am Volk.«³

Das immerhin hat sich geändert. Mindestens 14 Nationen haben Pläne für den Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor bis 2030: Dänemark, Island, Irland, Israel, die Niederlande, Schweden und Slowenien. Norwegen will schon 2025 möglichst keine Verbrennungsmotoren mehr auf den Straßen haben und Frankreich ab 2040 keine neuen mehr zulassen.⁴ Oslo will alle Autos in wenigen Jahren aus der Stadt hinauswerfen und hat angefangen, Straßen von Parkplätzen zu befreien. Das Auto soll zur Ausnahme werden.⁵

2021 haben viele Städte das alte Tempolimit der 1920er Jahre von 30 km/h erneut eingeführt: Paris, Toulouse, Grenoble, Nantes, Madrid, Barcelona, Brüssel. Die Pariser Bürgermeisterin Hidalgo hat erst eines, dann beide Ufer der Seine und nun immer weitere Straßen für den Autoverkehr vollständig gesperrt und den Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zurückgegeben. 2021 wurde Tempo 50 km/h auf der gesamten Ring-Autobahn eingeführt!⁶

3 Klaus Gietinger: Totalschaden. Das Autohasserbuch, Frankfurt a.M.: Westend Verlag 2015.

4 Wikipedia: Phase-out of fossil fuel vehicles 2021, 26.06.2021.

5 The Guardian vom 13.06.2017: »Oslo's car ban sounded simple enough. Then the backlash began«, <https://www.theguardian.com/cities/2017/jun/13/oslo-ban-cars-backlash-parking> vom 26.06.2021.

6 Deutsche Welle vom 05.04.2017: »The Seine river banks in Paris now car free«, <https://www.dw.com/en/the-seine-river-banks-in-paris-now-car-free/a-38300589> vom 26.06.2021.

Amsterdam und Kopenhagen sind seit Jahrzehnten Vorbilder für den Vorrang von Fahrrädern und Fußgänger*innen und die Zurückdrängung des Autos.

Ein Grund für das Zurückbleiben Deutschlands hinter der Mobilitätswende in den Städten und Nationen ist der Fetisch um Auto und Autobahn. Auch vermeintliche Vorzeigestädte wie Freiburg i. Br. schrecken davor zurück, dem Auto den Raum entschieden zu nehmen, um einen echten Systemwechsel zu bewirken. Diesem Pfad der Koexistenz folgt auch Berlin, wo zwar einige neue Radwege entstehen, aber zugleich die Autobahn 100 gebaut wird.⁷ Wie eine Legislaturperiode gezeigt hat, ist dieses Konzept gescheitert, das System Auto kann nicht »ein bisschen« besiegt werden. In vielen Städten werden jedoch immer noch neue Autostraßen gebaut, mit der Begründung, sie könnten Stau, Lärm und Luftverschmutzung vermindern. Dabei hat sich in Jahrzehnten ein Naturgesetz bestätigt: Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten. Und natürlich wird Geld und Platz verbraucht, der dann für anderes nicht mehr verfügbar ist. Das kalifornische Transportministerium kam 2014 zu der seltenen Einsicht, dass noch mehr Motorways das Stauproblem weder in Los Angeles noch anderswo beenden werden.⁸

Der allgemeinen Öffentlichkeit will es scheinen, der Ausbau der Auto-Infrastruktur würde aus Vernunft gegenüber der Klimapolitik nicht ernsthaft weiterbetrieben, und einzelne Straßenbauten seien Ausnahmen und »Lückenschlüsse«, wie der ADAC schon zuvorkommend soufflierte: »Mit dem Neubau in Deutschland ist es im Großen und Ganzen vorbei, nur noch ein paar Lückenschlüsse hier und da.«⁹ Das ist gelogen. Ginge es nach dem ADAC und dem geltenden Plan, würde das Netz bis 2030 um 6,5 Prozent wachsen (850 km). Wenn Autobahn-ähnliche Bundesstraße mitgezählt werden, sind es sogar 8,1 Prozent (siehe Tabelle 1 am Ende des Kapitels).

Im Gegensatz zur Kohle- und Atomkraft sind selbst die Zukunftspläne noch nicht so weit, dass ein Autoausstieg geplant wäre. Bis heute wächst die Zahl der Autos, ihre Größe, ihr Gewicht, ihre Motorstärke, ihr Co₂ Ausstoß und ihr Flächenverbrauch.

Die Volksabstimmung für eine autofreie Berliner Innenstadt will bis 2030 private Autos aus dem S-Bahn-Ring verbannen, egal ob elektrisch oder nicht.¹⁰ Solche konsequenten Forderungen hatte die grüne Partei in ihrem ersten Programm, 1982, wo ein genereller Baustopp von Autostraßen ohne Wenn-und-Aber gefordert wurde, ebenso wie ein zulässiger Höchstbenzinverbrauch für Neuwagen und das Tempolimit auf

7 Beteuert wird vom Senat, dass aktuell an der Spree Schluss sei, doch um den Ring zu schließen, müssten die nächsten Etappen durch Friedrichshain und Lichtenberg führen, wofür bereits die Pläne bereit liegen. Die AfD fordert den Weiterbau durch das rot-wählende Pankow bis zur westlichen A100. Hunderte Wohnungen würden durch Abriss verloren gehen, tausende ungesund und unerträglich werden.

Aktionsbündnis A100 stoppen!: Karte: A100-Planung 17. Bauabschnitt Treptow-Friedrichshain-Lichtenberg vom 26.06.2021.

8 California Department of Transportation (Caltrans): SSTI Assessment and Recommendations. State Smart Transportation Initiative 2014, https://www.calbike.org/wp-content/uploads/2018/08/SS-TI_Independent_Caltrans_Review_1.28.14.pdf vom 30.06.2021. (Auf der Caltrans-Seite war der Bericht 2021 nicht mehr zu finden.)

9 ADAC (Hg.): »Wir müssen schneller werden.« Autobahn-Chef Stephan Krenz im Interview 2020, <https://www.adac.de/verkehr/interview-autobahn-chef/vom-26.06.2021>.

10 Initiative Volksentscheid Berlin autofrei: eine autofreie Berliner Innenstadt – wie geht das? 2020–21, <https://volksentscheid-berlin-autofrei.de/wie.php?lang=de> vom 26.06.2021.

Autobahnen. Zu alldem kam es bekanntlich nicht. Ungebremst werden heute neue Autobahnen geplant und gebaut, ohne und mit den Grünen in der Regierung: die A 1 in der Eifel (26 km), das A 3 Autobahnkreuz Oberhausen, die A 20 bei Bad Segeberg (200 km Neubau), die A 26 in Hamburg, die A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg (105 km), die A 44 von Kassel nach Eisenach (70 km), die A 46 von Hemer nach Neheim (19 km), die A 52 im Ruhrgebiet, die A 98 Rheinfelden-Tiengen (31 km), die A 100 in Ost-Berlin, die A 14 nördlich von Magdeburg (155 km), die A 49 bei Gießen (42 km), die A 143 bei Halle (13 km), die A 553 in Köln und die Fehmarnbeltquerung (18 km). Dazu kommen noch 5 neue Bundesstraßen (B10, 15n, 26n, 239, 388n), von denen knapp 200 km Neubau mit 4 Spuren praktisch Autobahnen sind.¹¹

Alles zusammengenommen sind bis 2030 1050 km neue nur-Auto-Straßen in Bau oder Planung. Das ist keine Abschwächung des Bautempos, sondern seine ungebremste Fortsetzung seit ungefähr 1960. Da Autos in Deutschland für rund ein Fünftel des CO₂-Ausstoßes verantwortlich sind, ist das nicht weniger als ein Klimaverbrechen.

Noch 2017 resümierten Haas und Müller: »Fakt ist: Im Gegensatz zu anderen destruktiven Technologien wie Atom- und Kohlekraft gibt es hierzulande keine dynamische soziale Bewegung gegen die (fossilistische) Automobilität.«¹² Seit 2020 formiert sich die Bewegung für Klimagerechtigkeit gegen das Auto: Sand-im-Getriebe, ATTAC, Ende Gelände, Gegenstrom Berlin, Ortsgruppen von Fridays for Future und Extinction Rebellion haben den »Danni« unterstützt, 2019 und 2021 die Automesse IAA in Frankfurt und München blockiert und 2021 die Baustelle der A-100 besetzt. Dazu kommen die Initiativen für eine Verkehrswende in den Städten, die sich im Bündnis Mobilitätswende-Jetzt zusammengetan haben.

Das sind ökologische Kämpfe in der Höhle des Löwen. Volkswagen ist gleichauf mit Toyota der größte Autokonzern der Welt und alleine für 1 Prozent der gesamten Treibhausgase verantwortlich. Zusammen mit Daimler und BMW beherrschen drei deutsche Konzerne den Automarkt weltweit. Sie manipulieren mit ihrer Lobbygruppe Cars21 die EU-Klimaziele, und sie sind für tausende Tote durch Feinstaub verantwortlich. Dazu kommen unnötige Todesopfer durch gefährliches Design der Autos und ihre Übermotorisierung.¹³ Sand im Getriebe spricht deshalb von einer »kriminellen Branche«, und Tazio Müller von der »kriminellen deutschen Autoindustrie«, die ihre Profite über die Gesundheit von Millionen Menschen und das Klima stellt.¹⁴ Eine Google-Suche zu Ma-

11 Road Raging Zine: Road Raging. Der Kampf gegen die Zerstörung unserer Lebensgrundlagen, Wälder, Äcker, Ökosysteme, Häuser und Dörfer, Osnabrück 2020, <https://roadraging.blackblogs.org/downloads/vom-26.06.2021>, S. 29-35.

12 Tobias Haas und Tazio Müller: »Die Straße ist voll deutschem Dreck. Doch wer den sozial-ökologischen Wandel will, muss sich mit der Autoindustrie in Deutschland anlegen.« Teil 2 unserer Reihe »Mythos Klimaretter Deutschland«, in: neues deutschland vom 05.11.2017, <https://www.nd-aktuell.de/artikel/1069063.klimaschutz-die-strasse-ist-voll-deutsche-m-dreck.html?sstr=tazio|m%C3%BCller> vom 26.06.2021.

13 SUV und andere Autos treffen selbst Erwachsene am Kopf oder an der Brust statt an den Beinen, wie kleinere Autos und das vorherrschende Design in den 1990er Jahren. Auch damit wird der Tod von tausenden Fußgänger*innen in Kauf genommen.

14 Sand im Getriebe: Pressemitteilung am 22. Juli 2019. Bündnis »Sand im Getriebe« kündigt Aktion zivilen Ungehorsams während der IAA in Frankfurt an. »Wir bringen die Verkehrsrevolution selbst auf die Straße!« 2019. Tazio Müller: »Das Märchen vom grünen Kapitalismus. Die Massenpro-

fia und Auto bringt hunderte Treffer zu Diebstahl und Tacho-Manipulation, aber die wirkliche »Auto-Mafia« trägt Anzug und plant ganz kühl und rational mit dem Tod der Vielen, die sich keine Villa mit frischer Luft weit jenseits der Auto-Massen leisten können.¹⁵ Die Autoindustrie ist für ca. zehn Tote in Deutschland, für 62 in der EU und 1600 weltweit verantwortlich, jeden Tag.¹⁶ Dazu kommt eine ungefähr dreimal so hohe Zahl an Toten durch Luftverschmutzung.¹⁷ Dem wird oft entgegengehalten, dass die Luftverschmutzung »nur« deren Lebenszeit verkürzt hätte und sie nicht auf der Stelle tot umfallen. Aber was macht ein Auto, das eine*n Fußgänger*in totfährt, anderes, als ihre Lebenszeit zu verkürzen?

Auto oder Leben

In Deutschland sind PKW und LKW heute für rund 20 Prozent aller Emissionen verantwortlich, 2010 waren es noch 17,4 Prozent (145 Millionen Tonnen).¹⁸ Österreichs Autos sind für ein Drittel der nationalen Emissionen verantwortlich und in den USA ist der gesamte Transportsektor sogar der größte Emittent.¹⁹

Allen Verlautbarungen vom Klimaschutz zum Trotz steigen die Zahlen der Autos selbst in Westeuropa immer noch stark an.²⁰ Wenn dieses Wachstum sich in der Geschwindigkeit fortsetzte, wären 2030 ganze zweieinhalb Milliarden Autos auf der Erde.²¹ Bei relativer Konstanz der anderen Co₂-Emittenten wäre das Auto in zehn Jahren für ein Drittel oder sogar die Hälfte des Co₂-Ausstoßes verantwortlich.

duktion von Tesla-Autos wird die Klimakrise nicht verhindern können, meint Tazio Müller«, in: neues deutschland vom 27.02.2020, <https://www.nd-aktuell.de/artikel/1133559.heisse-zeiten-n-die-klimakolumne-das-maerchen-vom-gruenen-kapitalismus.html> vom 26.06.2021.

- 15 Zur Auto-Mafia siehe Andreas Herholz: »Kartellrechtswidrige Absprachen. Die Auto-Mafia«, in: Schweriner Volkszeitung vom 24.07.2017, <https://www.svz.de/deutschland-welt/wirtschaft/die-auto-mafia-id17390056.html> vom 26.06.2021.
- 16 K. Gietinger: Totalschaden. Wikipedia (Hg.): Verkehrstod. Deutschland 2021, <https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Verkehrstod&oldid=212662769> vom 26.06.2021. European Transport Safety Council: Ranking EU Progress on Road Safety. 14th Road Safety Performance Index Report 2020.
- 17 Wikipedia: Verkehrstod.
- 18 1990 waren es 14,8 %, 2000 19,8 % und 2010 17,5 % (145,4 Millionen t nur Autos), dazu kamen 8 Million t Flugzeug, Schiff und Bahn), Umweltbundesamt, Daten zum Verkehr, Dessau und Berlin 2012, S. 44 sowie für 2016: Verkehrsclub Deutschland VCD 2016 (?), <https://www.vcd.org/themen/klimafreundliche-mobilitaet>.
- 19 Das waren 1,9 Milliarden Tonnen CO₂ 2016, während es im Energiesektor nur 1,8 Milliarden waren. Yale Environment360 (Hg.): Transportation Replaces Power in U.S. as Top Source of CO₂ Emissions 2017, <https://e360.yale.edu/digest/transportation-replaces-power-in-u-s-as-top-source-of-co2-emissions> vom 26.06.2021.
- 20 International Energy Agency: Global Energy & CO₂ Status Report. The latest trends in energy and emissions in 2017 2018, <https://www.iea.org/reports/global-energy-co2-status-report-2017> vom 26.06.2021.
- 21 Der Passagierverkehr würde 2030 50 gegenüber 2015 steigen, der Frachtverkehr um 70 %. Sustainable Mobility for All (sum4all): Global Mobility Report 2017. Tracking Sector Performance 2017, <https://www.sum4all.org/publications/global-mobility-report-2017> vom 26.06.2021, S. 10.

Leitbild von Verwaltung und Regierung ist die Erwartung einer weiteren Zunahme von PKW und LKW, sowohl der Zahl als auch der gefahrenen Kilometer nach. Euphemistisch wird das als »Wirtschaftswachstum« verkauft. Dabei steht außer Frage, dass eine ökologisch und ästhetisch lebenswerte Welt keine zweieinhalb Milliarden Autos aushalten kann. Ebenso hält der Planet nicht die Produktion dieser Zahl von Elektroautos aus. Woher sollten Lithium, Koltan, Nickel und die seltenen Erden kommen? Abgesehen von der ungeklärten Frage, ob derart riesige Vorkommen für so viele Batterien überhaupt irgendwo existieren, sollten doch auch die Menschen in diesen Ländern gefragt werden, ob sie sie liefern wollen. Das Land mit den wahrscheinlich größten Lithiumvorkommen wollte nicht weiter zum Rohstofflieferant degradiert sein. Der bolivianische Präsident Evo Morales entschied nach Protesten im Oktober 2019, das Lithium nicht weiter unverarbeitet zu exportieren und den ganzen Sektor zu verstaatlichen. Der »Lithiumputsch« von Polizei und Militär ließ nur einen Monat auf sich warten. Die Putschregierung versprach zu privatisieren und preiswert zu liefern. Ein Jahr später verlor der zeitweise reichste Mann der Welt und wahrscheinlich größte Lithiumkäufer, Elon Musk, in einer Diskussion auf Twitter angesichts der Vorwürfe, er und Tesla steckten hinter dem Putsch, die Geduld und blaffte ganz in Trumpscher Manier zurück: »Wir putschen weg, wen immer wir wollen! Komm klar damit.«²² Obwohl die USA und die EU die Putschregierung als demokratisch beschönigten, gewann Luis Arce für den »Movimiento al Socialismo« (Bewegung zum Sozialismus) die Wahl im Oktober 2020. Der erste Lithiumputsch ist damit gescheitert.

In den ganz altmodischen Begriffen folgt daraus nichts anderes, als dass eine für den globalen Norden preiswerte Massenproduktion von Elektroautos ohne Neo-Imperialismus nicht zu haben ist. Wie viele Militär- und Polizeidiktaturen wären nötig für eine solche Antriebswende ohne Verkehrswende? Denn das sind die zwei Paradigmen, die zur Auswahl stehen. Die Antriebswende will alles so lassen, wie es ist, nur eben mit Elektromotor. Die Verkehrswende strebt hingegen ein ganz anderes Mobilitätssystem an, jenseits des Modells ein-Auto-je-Haushalt-für-fast-alle-Wege. Abgekürzt heißt das auch motorisierter Individualverkehr (MIV).²³ Der allererste und naheliegendste Schritt ist vielleicht in Deutschland der schwerste: Ab sofort kein Geld mehr in den exklusiven »Safe Space« dieses Systems zu investieren, die Nur-Autostraße.

Spatenstich für's E-Auto?

Zum Spatenstich kamen an einem kalten Dezembertag 2019 nicht nur die übliche Politprominenz eingeflogen, sondern auch eine Gegendemonstration von Fridays for Future, Extinction Rebellion und einer Bürgerinitiative. Das war für einige ungewohnt. Bis dahin konnten solche Zeremonien ungestört ablaufen. Der Ministerpräsident des

22 Elon Musk: »We coup whoever we want! Deal with it.« am 25.07.2020 auf Twitter, später von ihm gelöscht. Vgl. Federico Füllgraf: »Elon Musk, Bolivien und das Lithium-Puzzle in der Atacama-Wüste«, in: *amerika21* vom 16.08.2020, <https://www.amerika21.de/analyse/242254/elon-musk-bolivien-putsch> vom 26.06.2021.

23 Frederic Rudolph/Thorsten Koska/Clemens Schneider: Verkehrswende für Deutschland. Der Weg zu CO₂-freier Mobilität bis 2035 2017, <https://www.greenpeace.de/presse/publikationen/verkehrswende-fuer-deutschland> vom 26.06.2021.

Landes Sachsen-Anhalt suchte das Gespräch und letztlich die Zustimmung der sehr jungen Leute dort, denn er wollte sich scheinbar nicht vorwerfen lassen, deren Zukunft per Ökozid zu zerstören.²⁴ Im Gegenteil: »Wir wollen doch aber nicht mehr mit Verbrennern fahren. Wir wollen doch alle versuchen, uns ökologisch zu bewegen. [...] Ich bin oft in Potsdam und bin mit Schellnhuber sehr gut befreundet. Und wir wissen auch, was politisch machbar ist.«²⁵

Wir ahnen, was »politisch machbar« ist: nichts. Und als Feigenblatt hatte auch Haseloff das E-Auto gefunden, abgesehen von »zehntausenden von Arbeitsplätzen«.²⁶ Schauen wir also noch einmal auf diese Wundertechnologie in letzter Minute. Selbst wenn Musk für seine Teslas putscht »whoever he likes«, kommt er aktuell kaum über eine Produktionsleistung von einer halben bis eine Millionen Autos jährlich.²⁷ Die für 2030 prognostizierten 2500 Millionen Autos elektrisch zu bauen, hieße folglich 2500 bis 5000 Jahre zu bauen. Bis dahin wäre zumindest die Wasserknappheit im brandenburgischen Grünheide keine Einschränkung mehr, denn Musks E-Auto-Fabrik würde dann wohl direkt in der Ostsee stehen. Wirtschaftswissenschaftler*innen würden nun etwas von Effizienzsteigerung, Lernkurve und Skalen-Effekt entgegenen. Das ist schön und gut, aber es lässt sich ja leicht ausrechnen: Wenn Tesla sich nun von einer Million auf zehn Millionen jährlich verzehnfacht, wären es immer noch 250 Jahre. Den größtmöglichen Wachstumsoptimismus vertritt wie gewohnt die Internationale Energieagentur IEA. Demnach könne der Bestand der Lithiumautos bei größtmöglicher staatlicher Förderung auf 230 Millionen bis zum Jahr 2030 erhöht werden. Das wären bei nur 1,9 Milliarden insgesamt erwarteten Autos 12 % der weltweiten Flotte. Das wahrscheinliche Szenario erwartet immerhin noch 145 Millionen bis 2030, oder 7 % der Flotte.

Es würde also bei konstantem Wachstum dieser Geschwindigkeit 13 Jahrzehnte dauern bis die knapp zwei Milliarden Autos der Welt elektrisch fahren. Das Ziel wäre im Jahr 2150 erreicht. Im »optimistischen« Szenario wäre es schon im Jahr 2100 soweit.²⁸

Ob alles Lithium, Kupfer, Mangan und Bauxit der Erde überhaupt ausreichen würde ist eine offene Frage und in der Tat deutet selbst die IEA Zweifel an. Ob etwas vom »Lithiumdreieck«, dem Norden Portugals oder dem Kongo übrig bliebe weiß die IEA nicht. Die Länder werden in ihrem Bericht nicht einmal namentlich erwähnt. Ein »Nao« und »No« zum Bergbau ist in diesem Wachstumsoptimismus nicht vorgesehen. Eine 1,5 oder selbst zwei Grad Welt ist mit der Formel »ein E-Auto für jeden Verbrenner« unerreichbar. Die umfassende Mobilitätswende der Antriebswende zu opfern, heißt, das Klima aufzugeben und sich das ganze grün zu lügen.

24 Ökozid = wissentliche und deshalb kriminelle Zerstörung der ökologischen Lebensgrundlagen für Menschen, Pflanzen und Tiere.

25 Protokoll von c.k. und eines Mitstreiters in der Demo am 02.12.2019 gegen den Baubeginn der Autobahn 143 bei Halle an der Saale.

26 Haseloff meinte, die 13 km Autobahn würden mithelfen, »viele zehntausende Arbeitsplätze« zu ersetzen, die durch den Kohleausstieg wegfallen würden. Beide Aussagen sind unhaltbarer Unsinn.

27 Musk im BBC-Interview, in: F. Füllgraf: Elon Musk, Bolivien und das Lithium-Puzzle in der Atacama-Wüste.

28 Internationale Energieagentur, Global electric vehicle outlook 2021, IEA 2021.

Der Aufwand an Energie für Bergbau, den Bau der Auto-Fabriken sowie den Bau der Autos und deren Betrieb müsste vollständig aus erneuerbaren Quellen kommen. Auch das ist nicht der Fall. Weiterhin würde der giftige Abrieb von zehn Milliarden Reifen weiterhin an erster Stelle der Plastikpartikel in den Ozeanen stehen und als Feinstaub die Luft verschmutzen. Schließlich wäre auch der Lärm von E-Autos nicht viel geringer, weil dieser mehr durch die Reifen als durch den Motor entsteht. Und die seit einigen Jahren in Europa und Nordamerika wieder steigenden Zahlen der getöteten Fußgänger*innen und Radfahrer*innen würde nicht sinken²⁹

Es ist daher richtig, dem Elektroauto einen ökologischen Rucksack zu attestieren, der die Sparsamkeit beim Fahren aufhebt.³⁰ So ist ein E-Auto im gesamten Produkt-Lebenszyklus so umweltschädlich wie ein kleiner oder mittlerer Diesel, nur dass der (wahrnehmbare) Schmutz räumlich weiter entfernt ist als beim Verbrenner.³¹

Die Alternative bleibt daher der elektrische, motorisierte öffentliche Verkehr (MÖV). Natürlich sollte er ergänzt werden um Sharing-Angebote. Für diese wenigen würde das Lithium möglicherweise reichen, obwohl synthetisches Erdgas oder Wasserstoff aus erneuerbaren Energien umweltfreundlicher sind.

Es ist viel leichter, die Kohle- und Atomkraftwerke abzuschalten, als das System-Auto, denn kaum eine Technologie berührt so viele Bereiche des Lebens, weshalb Sozialwissenschaftler*innen vom Automobilitätssprechen sprechen. Um den Automobilitätssprechen zu überwinden, ist vieles nötig, und die schönen Pop-Up-Radwege und autofreien Stadtquartiere sind ein guter Anfang und im Kleinen machbar. Aber es führt kein Weg daran vorbei, den Stier auch bei den Hörnern zu packen. An der Autobahn zeigt sich die Wahrheit der Mobilitätspolitik. Selbst die konsequentesten der großen Umwelt-Organisationen, Robin Wood und Greenpeace, vermieden das Thema Autobahn-Baustopp bisher.³² Das muss sich dringend ändern und dieses Buch soll einen Beitrag dazu leisten und Antworten anbieten auf die Fragen:

Warum ist es so schwer, das so vernünftige Tempolimit einzuführen? Wie kann der Komplex aus Männlichkeit und Auto aufgelöst werden? Warum ist das Auto scheinbar unberührbar? Und wieso ist diese Technologie überhaupt so deutsch?³³

Dieses Buch sollte eine kurze Abhandlung über die Geschichte der Autobahn werden und ist schließlich eine Geschichte Deutschlands und Westeuropas in den letzten 110 Jahren geworden. Das scheinbar triviale Thema entpuppte sich als höchst vertrackt. Zum Thema Männlichkeit kam schnell Hitler hinzu, dann der italienische Futurismus

29 G. Monbiot: Cars are killing us. Within 10 years, we must phase them out.

30 Christoph Buchal/Hans-Dieter Karl/Hans-Werner Sinn: Kohlemotoren, Windmotoren und Dieselmotoren: Was zeigt die CO₂-Bilanz? 2019, <https://www.ifo.de/DocDL/sd-2019-08-sinn-karl-buchal-motoren-2019-04-25.pdf> vom 26.06.2021.

31 Ulrich Brand/Heinz Högelsberger/Nora Krenmayr/Danyal Maneka/Melanie Pichler/Enrico Schicketanz/Markus Wissen: Abschied vom Auto? Für einen sozial-ökologischen Umbau der österreichischen Autoindustrie 2020, [https://con-labour.at/wp-content/uploads/2020/11/Brosch %C3 %B Cre-Abschied-vom-Auto.pdf](https://con-labour.at/wp-content/uploads/2020/11/Brosch%C3%9C-Abschied-vom-Auto.pdf) vom 30.06.2021.

32 F. Rudolph/T. Koska/C. Schneider: Verkehrswende für Deutschland.

33 Georg Seesslen spürt viele alltägliche Nazi-Kontinuitäten auf, aber nicht die Autobahn. Die steht dafür im Namen seines (leider nicht offen zugänglichen) Blogs: Das schönste an Deutschland ist die Autobahn. Vgl. www.seesslen-blog.de.

und die beiden Republiken der Nachkriegszeit. Daher ist dies eine Einladung, einen Blick auf das lange 20. Jahrhundert zu werfen, durch die Brille der Kritik an der Autobahn.

Mit der Kombination verschiedener sozialwissenschaftlicher Disziplinen hoffe ich, einen allgemein-verständlichen Überblick anzubieten und eine Synthese zu entwickeln, die die vielen einzelnen Punkte sinnvoll verbindet. Die Autobahn verstehe ich als systemrelevantes Symbol für das System Auto, als Lock-In-Effekt des Autos. Dieser rote Faden wird durch die Kapitel führen, die sich oft weit in anderen Themen bewegen. Die meisten davon können noch detaillierter in einzelnen Studien nachgelesen werden. Eine gewisse Neuheit für den Stand der Wissenschaft hoffe ich anbieten zu können in den Kapiteln zum Holocaust, zum Vergleich beider Nachkriegsrepubliken und zur Rolle von Auto und Autobahn in der deutschen Wiedervereinigung. Die Forschungen zu den Themen Männlichkeit, Staatlichkeit und Auto stehen bisher noch sehr nebeneinander und ich versuche, sie besser miteinander zu verbinden.

Die Reichsautobahn im 21. Jahrhundert

Autobahn, das klingt für viele furchtbar langweilig, unpolitisch, unwichtig. Vielleicht darum, weil im kollektiven Bewusstsein ein heimliches Wissen noch vorhanden ist über den Spruch, den jede*r im Westdeutschland der 1970er und 1980er Jahre gehört hat: Aber Hitler hat auch die Autobahn gebaut.³⁴ Wer hat schon Lust, damit noch einmal anzufangen? Sind wir nicht alle froh, dass außer hautengen Jeans, Sneakern, Mikro-Pony, Rennrädern, Schnauzbart und digitalen Armbanduhren so manches in den 1980er Jahren zurückgeblieben ist?

Die ehemalige Sprecherin der Tagesschau, Eva Herman, war ein deutliches Indiz dafür, dass der Retro-Trend die Reichsautobahn nicht ausgelassen hat. In der Kerner Talkshow hat sie die Mütter- und Familienpolitik des Dritten Reiches verteidigt. Der Geduldsfaden Kerners riss aber trotz vieler Gelegenheiten an anderer Stelle endgültig. Herman führte ihr letztes Argument ins Feld: »aber es sind auch Autobahnen damals gebaut worden und wir fahren heute drauf.«³⁵ Hermans Rauswurf wurde mithilfe der Bild »Zeitung« zu einem Skandal und der großartige Historiker Wolfgang Wippermann, der als eine Art Ankläger im Publikum saß, musste sich gegen heftige Attacken mit einer kleinen Broschüre mit dem vielsagenden Titel »Auf der Autobahn zum Mutterkreuz« verteidigen.

Das war im Jahr 2007 und man mag es auf die Nachkriegsgeneration von Herman beschränken. Doch die untergründige Faszination für das Dritte Reich steckt in Auto und Autobahn und hat längst die Generationenschanke übersprungen. Von dieser Hoffnung, es würde sich mit der Zeit geben, müssen wir uns verabschieden. Im Jahr 2019 avancierte eine Facebookgruppe gegen Greta Thunberg und Fridays for Future zur wahrscheinlich größten Gruppe in deutscher Sprache. »Fridays for Hubraum« hört sich spaßig an und mag so gemeint gewesen sein, wurde jedoch tatsächlich schnell zu einem

34 In meiner eigenen Umfrage haben das bisher alle Westdeutschen der Generation bestätigt. Siehe auch C. Brockhaus: Schauder und Idylle.

35 Talkshow Johannes B. Kerner, ZDF, 09.10.2007.

Sammelbecken für Frauen und Umweltschutz hassende Männer, die den Klimawandel leugnen.³⁶

Den Höhepunkt der Hasswelle dürfte vorerst die Tempolimitdebatte 2019 in der beginnenden Pandemie gebildet haben. Manche Männer fühlten sich scheinbar in ihrem Wesenskern getroffen. Doch wieso? Wieso rief der Alpenverein zur Bergsteigepause auf, um die Notaufnahmen zu entlasten, während ein sofortiges Tempolimit nicht im Mindesten erwogen wurde? Feminist*innen wie Margarete Stockowski fassten die Debatte unter dem Label der toxischen Männlichkeit zusammen. Und vieles schien ganz natürlich zusammenzugehören. Ich werde im Folgenden eine historische Lesart anbieten, die uns zur Entstehung des automobilen Maskulinismus führen wird.

Viele Fachbücher und Artikel werde ich in allgemein verständlicher Sprache zusammenfassen. Was nicht allgemein geläufig ist, wird in Fußnoten erläutert werden. Dieses Buch kann so einmal mit und einmal ohne Fußnoten in zwei verschiedenen Tempi gelesen werden. Es baut auf zwei Prämissen des Soziologen Norbert Elias auf: Es sind menschliche Bedürfnisse und Träume, die neue Technologien hervorbringen, und unsere Gegenwart ist auch in den persönlichsten Regungen noch sedimentierte Geschichte.³⁷

Aufbau des Buches

Das dritte Kapitel beginnt bei den Anfängen des Autowahns, dem italienischen Futurismus. Das Kapitel erklärt diese Kunstströmung und ihr enges Verhältnis zum Auto, zum Flugzeug und zum frühen italienischen Faschismus schon vor dem ersten Weltkrieg.

Das vierte Kapitel bleibt in Italien und zeichnet den Weg von Pamphleten und Manifesten zur ersten ideologisch motivierten staatlichen Automobil-Politik nach.

Das fünfte Kapitel legt die Grundlagen für die kommenden mit einer Skizze des Verhältnisses von Moderne und Faschismus. Es setzt seine italienische und deutsche Form ins Verhältnis und natürlich die Rolle von Auto und Autostraße darin. Es wird insbesondere vorgeschlagen, zwischen allgemeiner und spezifisch faschistischer oder »Deutscher Moderne« zu unterscheiden.

Das sechste Kapitel geht der nicht ganz trivialen Frage nach, wer eigentlich diese lästigen Nazis bezahlt hat, ihren Wahlkampf, ihre tausenden von LKWs, Autos und die teuren Mercedes, in denen Hitler sich so gerne fotografieren ließ. Wir sehen, dass die Auto-Industrie und allgemeiner, die »fossile« Industrie (also Erdöl, Kohle und chemische Industrie) einen großen Anteil hatte als Wahlkampfhelfer Hitlers. Für das Rätsel, warum gerade die Autobahn das erste wirtschaftspolitische Versprechen wurde, wird eine Antwort angeboten.

Das siebte Kapitel geht der These der Autobahnforschung nach, dass die Deutschen mit Autos, Autorennen und der Autobahn zum NS verführt wurden. Die These wird

36 Facebook Gruppe: Fridays For Hubraum, <https://www.facebook.com/groups/FridaysforHubraum/> vom 26.06.2021.

37 Norbert Elias fasste es zusammen als Konvergenz von Soziogenese und Psychogenese. Vgl. ders.: Über den Prozeß der Zivilisation. Soziogenetische und psychogenetische Untersuchungen, Basel: Haus zum Falken 1939.

widerlegt und stattdessen wird eine weniger rosige aber stichhaltigere Erklärung angeboten, sowohl für das Mitmachen als auch für die Rolle der Autobahn.

Das achte Kapitel schließt inhaltlich eng an das siebte an und breitet die Kernthese aus, warum gerade Hitler so viele Autobahnen bauen ließ. Ausführlich werden die Rituale und massenmedialen Inszenierungen beschrieben, in deren Zentrum eine neue Form der Männlichkeit stand. Es wird gezeigt, dass die Autobahn der perfekte Ort war, um insbesondere die Arbeiter, die vorher die Rote Front gewählt hatten, als letzte gesellschaftliche Gruppe doch noch für den »Nationalsozialismus« zu gewinnen.

Das neunte Kapitel widmet sich dem traurigen aber unvermeidlichen Holocaust, der viel mehr mit der Autobahn und dem Straßenbau zu tun hat, als die Ingenieure und die vielen Lobredner*innen wissen woll(t)en. Es wird ein aktueller Stand der Forschung präsentiert zur Vernichtung durch Arbeit im Straßenbau und eine Liste der noch existierenden und beteiligten Baufirmen.

Das zehnte Kapitel geht in Kürze der Frage nach, ob die Autobahn nur der Kriegsvorbereitung gedient habe, wie es oft heißt, oder ob sie nicht vielmehr das Zünglein an der Waage war für den sowjetischen Sieg.

Kapitel elf schließt an Kapitel sieben an und hat zunächst wenig mit dem Straßenbau zu tun. Es soll vielmehr über die Versuche zur Entnazifizierung in beiden Republiken (DDR und BRD) aufklären, und die These des folgenden Kapitels untermauern.

Im zwölften Kapitel wird mittels der Psychoanalyse und zeitgenössischer Sozialstudien gezeigt, wie der Automobilismus ein Mittel war, um die unterdrückte Anhängerschaft zum »Nationalsozialismus« doch weiterhin in der Nachkriegszeit ausleben zu können.

Das 13. Kapitel widmet sich der bis heute in ihrem Autobahnprogramm sehr wenig beachteten DDR und fragt nach einigen Gründen für ihr Scheitern. Es kommt zu dem Schluss, dass der Erfolg im Auto- und Autobahnbau der Republik mehr geschadet als genutzt hat.

Das 14. Kapitel widmet sich der Zeit des »Postsozialismus«, also der Zeit ab 1990 in Ostdeutschland mit einem Ausblick auch nach Osteuropa. Es wird gezeigt, dass es zu einer Re-Patriarchalisierung der krisenhaften Gesellschaften kam und Auto und Autobahn darin eine wichtige stabilisierende Rolle hatten. Ferner wird diskutiert, warum sowohl Deutschland als auch Europa in der Begeisterung einerseits und zunehmender Ablehnung des Autobahnbaus andererseits bis heute in Ost und West gespalten ist. Ein großer Teil des Kapitels gilt der Forschungslücke zur ostdeutschen und allgemeinen post-sozialistischen Mentalität.

Das 15. Kapitel handelt von »Fridays for Hubraum« als Indiz für das Auftauen eines bis dahin »gefrorenen Diskurses« und dessen Beitrag zur so genannten toxischen Männlichkeit.

Kapitel 16 reflektiert, wieso Autobahnbau und SUVs bei der neuen Rechten weltweit so beliebt sind und wie sich darin eine Sehnsucht nach einer Rückkehr in die Vergangenheit ausdrückt.

Das 17. Kapitel schließt mit einigen erfreulichen Ausblicken und einer philosophischen Diskussion mit Friedrich Nietzsche und Agnes Heller. Das letzte Kapitel verortet den Automobilismus historisch und gegenwärtig in dem umfassenden Konzept des euro-zentrischen Fossilismus von Andreas Malm und dem Zetkin-Kollektiv.

Tabelle 1: Bau der Autobahn 1921–2021

Zeitraum ³⁸	Zubau jeweils in Kilometern	Gesamt in Kilometern		
1915–21	8 (Avus)	8		
1928–32 ³⁹	-	8		
1933–36	1000	1000 (ohne Avus)		
1936–38	2000	3000		
1938–40 ⁴⁰	796	3796		
1941–45 ⁴¹	59 ⁴²	3855		
Stand 8. Mai 1945 (Baustopp 1945–1955)				
Ausland (AT, ČSSR, PL, UdSSR)	SBZ (sowjetische Besatzungszone)	WBZ (westalliierte Besatzungszone)	WBZ und SBZ zusammen	Gesamt 1945 ⁴³
390	1378	2128 ⁴⁴	3506	3855
	DDR		BRD	
Zeitraum	Zubau	gesamt	Zubau	gesamt
1949		1378		2128
1950–60	0		ca 500 ⁴⁵	2628
1960–70	0		ca 1500 ⁴⁶	4128
1970–80	437 (1983 fertig)		ca 3000 ⁴⁷	7128

38 Die Zahlen und die Zeitabschnitte sind teilweise nicht harmonisch zueinander. Das liegt am wechselnden Status einiger Straßen sowie dem Durcheinander im Zuge des Zweiten Weltkriegs.

39 Die kurze Autostraße von nach Köln nach Bonn war eine nur-Autostraße mit zwei je sehr breiten Spuren. Überholen war möglich, aber die Spuren waren ihrerseits nicht getrennt. Sie war noch keine Autobahn, auch wenn es oft behauptet wird.

40 Aus den anderen Zahlen errechnet. Die Avus wurde kurz vor dem Krieg dem allgemeinen Netz eingegliedert, ohne weitere Nutzungs-Gebühren.

41 Aus den anderen Zahlen errechnet.

42 Der Wert ist zu niedrig, um auf 3896 km zum Kriegsende zu kommen.

43 Ohne Zerstörungen zu berücksichtigen, jedoch mit den 20 km Bonn-Köln, obwohl erst 1958 wieder zur Autobahn erklärt.

44 Winfried Wolf: Eisenbahn und Autowahn. Personen- und Gütertransport auf Schiene und Straße: Geschichte, Bilanz, Perspektiven, Hamburg: Rasch und Röhring 1992, S. 163.

45 Ebd., S. 164.

46 Ebd.

47 Ebd.

1980 – 90			ca 1694	8822
1955 – 90	437		6694	
1990		1815		8822
3.10.1990	Gesamt: 10.637 km			
1990 – 2020	1272 (Osten) ⁴⁸		1091 (Westen) ⁴⁹	Zusammen: 2.363
2020	Gesamt ~13.000			
2030 (geplant)	Gesamt ~13.850 (~14050 mit autobahnmäßigen Bundesstraßen)			

48 Addiert sind hier alle Bauprojekte des Programms »Verkehrsprojekte deutsche Einheit«, ausgeführt von der GmbH der Länder und des Bundes DEGES. Berücksichtigt sind jeweils die gesamten Streckenlängen, auch wenn sie teils in der alten BRD liegen, weil sie die alte Grenze überqueren.

49 Errechnet aus den übrigen Zahlen.

