

Auch in dieser Debatte zeigt sich die Tendenz der modernen Gesellschaft, die Einwirkung und Gewalt des Autos als unumgängliche Naturgewalt hinzustellen. Schon die demokratische Abstimmung, ob die Bürger*innen den ihnen nominell zur Verfügung stehenden öffentlichen Raum lieber anders nützen wollen, wird als zu großer Eingriff in die individuelle Freiheit eingeschätzt.⁷ Freiheit wird *normalerweise* als die Freiheit Auto zu fahren verstanden.

Selbst Menschen, die sich im Kleinen den öffentlichen Raum temporär anders aneignen, können sich nicht auf rechtlichen Schutz vor dieser scheinbaren Naturgewalt verlassen. So wurde der AfD-Sympathisant Ingo Walter F., der 2019 in Mühlheim an der Ruhr in eine demonstrierende Menschenmenge mit seinem SUV hineinfuhr, bis heute nicht von der Polizei angezeigt, geschweige denn verurteilt (Wyputta 2021). Auch die Salzburger Performancekünstlerin Beate Ronacher musste erleben, dass das Recht im öffentlichen Raum das der Autofahrenden ist, als sie bei einer Liegeperformance im Hinterhof von einem katholischen Priester im Schrittempo überfahren wurde. Dieser hatte sie nach eigenen Angaben dort liegen sehen, doch für eine lebensgroße Schaufensterpuppe gehalten und ist deswegen einfach über sie gefahren. Als der zerknirschte Geistliche sie am Tag nach dem glücklicherweise nicht tödlich ausgegangenen Vorfall im Krankenhaus besuchte, war Ronacher überrascht zu erfahren, dass dieser mit dem Auto ins Krankenhaus gefahren ist. Es ist also in gegenwärtigen Rechtsstaaten möglich, bewusst und willentlich eine menschlich erscheinende Figur in einem Hinterhof mit dem Auto zu überfahren, ohne dabei auch nur für einen Tag wegen potentieller Gefährdung der öffentlichen Sicherheit den Führerschein entzogen zu bekommen. In diesem Sinne hat auch das Salzburger Landesgericht entschieden, dass es in dem Fall keine strafrechtliche Verurteilung, trotz schwerer Verletzung Ronachers, braucht und empfahl eine außergerichtliche Einigung (Ronacher 2021).

Vernichtung des Raums

Der öffentliche Raum an sich ist von einer starken Hegemonie des Autos geprägt, wie sich allein schon an dem Umstand zeigt, dass man in den allermeisten Bereichen ohne Erlaubnis nichts an Privatbesitz lagern und damit bean-

7 Ich danke Anna Baatz für diese Analyse.

spruchen kann, bis auf sein Auto.⁸ Weder Sofalandschaften noch Skateparks oder Sitzcken darf man ohne behördliche Sondergenehmigung aufstellen – man müsste dafür ja schließlich »die Straße sperren«. Ein Umstand, der an sich vergleichsweise jung ist, wenn man bedenkt, dass das Parken eines Autos bis auf in wenigen, gesonderten Stellflächen im öffentlichen Raum in den meisten Städten bis in die 1950er oder 1960er Jahre verboten war. Selbst dort, wo in Innenstädten Parkgebühren anfällig sind, sind diese im Vergleich zu anderen Preisen für die Nutzung von Raum extrem günstig: Das Parken für Anwohner kostet in deutschen Städten zwischen nichts und 70 Euro im Jahr, während ein Zimmer mit vergleichbarer Fläche (12 m²) mindestens ca. 300 Euro im Monat, wenn nicht weit mehr, kostet. Laut ADAC gibt es für die 65 Millionen Fahrzeuge (PKW, LKW, Anhänger) in Deutschland 160 Millionen Stellplätze. Wie Katja Diehl (2022, 82) vorrechnet, sind das 840 Millionen Quadratmeter rein für stehende Autos, ein 400stel von Deutschlands Gesamtfläche. Parkverbote dürfen von Kommunen nicht einfach erteilt werden, sondern »bedürfen [laut StVO] stets einer Rechtfertigung und sind im Regelfall nur zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Straßenverkehrs zulässig« (Rechtsgutachten von Agora Verkehrswende, zitiert via Diehl 2022, 82). Auch wenn, wie in der Einleitung zitiert, manche Autolobbyisten derzeit ein »zusehends autofeindliches Klima in Deutschland wittern«, steigt die Anzahl der zugelassenen Autos wie auch deren rechtlich zugesprochener Raum weiterhin massiv an. Nochmal Katja Diehl: »Während wir heute durchschnittlich auf etwa 47 Quadratmetern wohnen, erhält das Auto mehr als das Doppelte an Fläche. Wie versiegeln wertvollen Naturraum, holzen die für die Abwehr der Klimakrise so wichtigen Wälder ab und gefährden eine lebenswerte Zukunft für alle mit unserer bequemen Autogegenwart.«

Neben diesen externen Umweltschäden⁹ muss man auch die internen, psychischen Mechanismen bedenken, die eine so massive Privilegierung einer Seinsweise im öffentlichen Raum zeitigt. Wo der öffentliche Raum eigentlich und ursprünglich ein Ort des Austauschs und des Antagonismus war, wird dieser nun durch das legalistische Autoregime von einer bestimmten Art des

8 Hermann Knoflacher weist zudem darauf hin, dass die Bezeichnung »Fahrzeug« irreführend ist für das privat besessene Auto, da es zu durchschnittlich 99 % seiner Zeit ein »Stehzeug« im öffentlichen Raum ist. Zum approximativen Vergleich: Züge stehen grob geschätzt höchstens ca. 25 % ihrer Zeit, Flugzeuge ca. 15 %.

9 Parkende Autos und versiegelte Asphaltflächen werden zum Beispiel als Hauptfaktoren für die Aufheizung von urbanen Räumen im Sommer angeführt, vgl. Erhart 2022.

Privatbesitzes kolonialisiert, welche so einen kommunalen Raum mit Reihen aus privaten Rückzugsblasen zerschneidet, mit denen man nicht interagieren darf, ohne rechtliche Verfolgung zu befürchten. Wenn Kinder oder andere Menschen sich wild austoben wollen, geht dies zumeist nicht einmal auf den verbliebenen Flächen, da ein Ball oder ein umgefallenes Rad sofort eine Delle oder einen Kratzer in den glatten Karosserien der Autos verursachen könnte, was mit hohen Kosten und rechtlicher Verfolgung verbunden ist. Diesen Status besitzt nur das Auto: Weder Hauswände noch Fahrräder oder öffentliche Bäume sind von einer solchen Aura der Berührungsangst umgeben, wie sich auch am seltsamen Mangel von Graffitis an Autos zeigt. Der rechtlich unantastbare Status des Privatbesitzes im Grundgesetz manifestiert sich im Autolack als konkrete Unantastbarkeit privater Kolonialisierung öffentlichen Kommunalguts. Die Huldigung der Glattheit auf jeder spiegelnden Motorhaube beruhigt und streamlined so den Raum, macht ihn öde und für keine spontane Wildheit empfänglich. So ist die einzige Inspiration, die das Auto oftmals aussenden kann, jene eines »fetten Boliden«, den man dann auch haben will. Menschliches Verhalten und menschliche Handlungsfähigkeit wird so auf wenige Lebensweisen normalisiert, während andere sofort als unvernünftig und gefährlich erscheinen. Auf diese Weise perpetuiert sich eine Form von Vernunft durch ein materielles Korsett an fast jedem Straßenrand. In dieser Umwelt ist dann Jane Jacobs' pessimistische Prophezeiung des modernen Sinns des Lebens wahr: »The purpose of life is to produce and consume automobiles.« (Jacobs 2016 [1961]) In Guy Debords spätmarxistischer Sprache: »Ein Fehler, der von allen Stadtplanern begangen wird, besteht darin, das private Auto (und seine Nebenprodukte, wie das Motorrad) im Wesentlichen als Transportmittel zu betrachten. In Wirklichkeit ist es das bemerkenswerteste materielle Symbol für die Vorstellung von Glück, die der entwickelte Kapitalismus in der Gesellschaft zu verbreiten versucht. Das Auto steht im Mittelpunkt dieser allgemeinen Propaganda, sowohl als höchstes Gut eines entfremdeten Lebens, als auch als wesentliches Produkt des kapitalistischen Marktes.« (Debord 2002 [1959], § 1)¹⁰

10 Original: »A mistake made by all the city planners is to consider the private automobile (and its by-products, such as the motorcycle) as essentially a means of transportation. In reality, it is the most notable material symbol of the notion of happiness that developed capitalism tends to spread throughout the society. The automobile is at the center of this general propaganda, both as supreme good of an alienated life and as essential product of the capitalist market.«

In der Postmoderne der 1960er und 1970er Jahre sprach man vielfach über eine »Vernichtung des Raums«, dem Überflüssigwerden der Städte und der Entstehung von sogenannten »ortlosen Orten« [placeless places] (Ladd 2011, 92). Autoren wie Jean Baudrillard, Paul Virilio oder Guy Debord beobachteten mit einer speziellen Mischung aus faszinierter Geilheit und kritisch-marxistischem Entsetzen die Folgen des sich in den Nachkriegsjahren besonders in Frankreich rasant ausbreitenden Konsumkapitalismus mit seinem scheinbar endlos wachsenden »urban sprawl«, den Reihen von Shopping Centern nach Shopping Centern und noch mehr Freeways, die zu einer »Explosion der Städte in die Landschaft« führte, welche überall mit einer »formlosen Masse von dünn verteiltem semi-urbanen Gewebe überzogen« wurde (Debord 1996 [1961], § 174).

Abb. 9: Downtown Houston in den 1970er Jahren



https://www.reddit.com/r/urbanplanning/comments/acqd8h/downtown_houston_in_the_70s/

Ein ikonisches Bild dieser Entwicklung ist die Vogelperspektive der Downtown Houston im US-Bundesstaat Texas aus den 1970er Jahren. Wichtig ist jedoch, sich immer vor Auge zu halten, dass diese Vogelperspektive stets nur die Außenansicht der automobilen Normalität darstellt, deren katastrophales Raumverhältnis im Innenraum so nie sichtbar wird. Für *normale* Autofahrer*innen birgt die Autostadt Houston sicher einen Komfort, der auf der Aus-

grenzung des sinnlichen Bezugs zu dessen Zerstörungs- und Zersetzungskraft basiert.

Auch auf Postkarten, in Filmen oder selbst in unseren Erinnerungen von öffentlichen Räumen spielt das Auto eine viel weniger zentrale Rolle, als es das de facto meist tut. Wenn wir ein Gespräch an einer geschäftigen Straße führen, werden wir das meiste an Umgebungslärm ausblenden und unhörbar machen müssen. Ebenso verfahren wir mit den Gerüchen, die wir selten im urbanen Raum überhaupt wahrnehmen – und dann immer wieder erstaunt sind, wie stark nur ein einziges Auto riechen kann, wenn wir von ein paar Stunden Waldexkursion zurückkehren. Die Stumpfheit der Räume fordert eine ihnen komplementäre Stumpfheit der Sinne, die uns subjektiv auf die Vernunft des Autoregimes abrichtet (siehe Kapitel 5).

Das Auto ist ein guter Indikator für die Normalisierung eines ökologisch katastrophalen Lebensstils, den man im Alltag nicht mehr wahrnehmen kann oder will. Im Laufe des vergangenen Jahrhunderts gewöhnte man sich an dermaßen viel Zerstörung des öffentlichen Raums und akustische sowie olfaktorische Belastung, dass wir auf eine Art so abgestumpft sind, diese nicht mehr alltäglich wahrnehmen zu müssen. Die »backwards-people« aus Ursula Le Guins Erzählung im letzten Kapitel sind das Resultat dieser sinnlichen Normierung: Ihnen ist die Katastrophalität ihres spätmodernen Alltags unsichtbar und unfühlbar geworden. Diese Art von »backward-ness« ist für die allermeisten von uns eine Überlebensnotwendigkeit innerhalb ihres normalen Alltags geworden und kann also nur langsam – wenn überhaupt – abgebaut werden. Die Panik vor der ökologischen Katastrophe wurde über mehr als ein Jahrhundert Ausbau von automobiler Infrastruktur unerreichbar gestaltet und wird nicht plötzlich aus den modernen Menschen herausbrechen. Zu sehr sind die anthropozentrische Moderne und ihre Subjektivitäts- und Sinnlichkeitsideale im wahrsten Sinne des Wortes *einbetoniert*.