

und – ohne weiteren Tatbestand als zu Fuß unterwegs zu sein – wie selbstverständlich verhaftet und in eine Besserungsanstalt gebracht wird. Für Menschen, die nicht als weiß gelesen werden, muss man für diesen Kriminalbestand gar nicht in die ferne Zukunft blicken, sondern in die rassistische Gegenwart der USA. Am 9. August 2014 erschien dem Polizisten Darren Wilson das Verhalten der beiden schwarz-gelesenen Personen Mike Brown und Dorian Johnson derart auffällig, dass er die beiden mit Sirenen zum Anhalten brachte: Sie gingen in der Mitte der Straße.

»Why don't you walk on the sidewalk?«, fragte der Polizist.

»We are almost to our destination«, antwortete Johnson.

Nachdem der Polizist insistierte, beschwerte sich Mike Brown verständlicherweise genervt mit: »Fuck what you have to say.« (Zitiert nach Guenther 2019, 196)

Daraufhin eskalierte die Situation dermaßen, dass der weiße Polizist den Zivilisten Mike Brown auf offener Straße erschoss, weil ihm dieser – nach eigenen Angaben – als eine bedrohliche Person erschien. Die Bedrohung bestand im Zufußgehen. Die daraufhin ausbrechenden Unruhen in Ferguson konnten erst mit der Entsendung der Nationalgarde unter Kontrolle gebracht werden. Darren Wilson wurde nach Anhörung von allen kriminellen Strafbeständen freigesprochen, was zu weiteren Ausschreitungen führte.

Das Recht der Autovernunft

Gewalt durch das Auto und die für das Auto produzierten Räume sind in der gegenwärtigen Rechtsordnung normalisiert und naturalisiert. Wenn nach kantianischem Verständnis Rechtsprechung einzig und allein der Vernunft gehorchen soll, muss gefragt werden, um *welche* Vernunft es sich eigentlich handelt, die zum Recht wird. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) und die Verkehrsplanung geht heute von der Normeinheit des Autos aus. Der Wert »1« entspricht laut dem Verkehrsforscher Hermann Knoflacher (2009) nicht einem menschlichen Körper, sondern dem eines Autos. Ein Bus hat den Wert 2,0, ein Fahrrad 0,3, Menschen haben nach dieser, in der Verkehrsplanung weiterhin oftmals gebräuchlichen Taxonomie, den seltsamen Wert »0«. Es ist wie im Sci-Fi-Klassiker *Per Anhalter durch die Galaxis* von Douglas Adams, in dem der Außerirdische bei seiner ersten Landung auf dem Planeten annimmt, dass hier wohl die Autos die dominante Spezies sind und er sich also den »nicely inconspicuous« Namen »Ford Prefect« gibt, um seine Recherchen auf der Erde

zu beginnen. Die Stadtplanung scheint in ähnlicher Manier von dem Auto als der dominanten Spezies auszugehen und alles andere als nebensächliche Erscheinungen anzusehen.

So wurden auch die Todesopfer des Automobils von Anfang an rechtlich bagatellisiert. Selbst der Lenker des Benz Anglo-French, der Bridget Driscoll zum ersten dokumentierten Todesopfer der Automobilgeschichte machte, wurde trotz Untersuchungskommission und Skandal von jeglicher Verantwortung freigesprochen.

Heute sind Berichte über durch Automobilunfälle zu Schaden gekommene Menschen in Presse und in Polizeiberichten häufig ausweichend und herunterspielend formuliert. Berichte wie »Radfahrer von Autotür gestreift«, »Fußgänger von PKW erfasst« oder »Fahrradfahrer stößt gegen PKW« stellen durch ihre Passivsetzung des Handlungsanteils des*r Autofahrenden diese*n einer Naturgewalt gleich. Der Sozialwissenschaftler Dirk Schneidmesser (2016) betont, dass diese die Gewalt des Autos passivierende und invisibilisierende Sprache nicht nur unsere Normierung auf das Autos zeigt, sondern auch weiterhin fortschreibt. So wird zum Beispiel routinemäßig von »gesperrten Straßen« berichtet, wenn diese mal ausnahmsweise für den Autoverkehr verboten sind und so Dinge wie Straßenfeste, Fußballspielen oder ähnliches plötzlich *ermöglicht* sind. Die Handlungsverantwortung der Autofahrenden in der von ihrer Mobilitätswahl gemachten Normalität wird *normalerweise* ausgeblendet und kann so weder politisiert noch thematisiert werden. Genauso werden heutzutage Ampeln oftmals als Schutz und Privileg für Fußgänger*innen verkauft, obwohl sie in den allermeisten Fällen nur aufgrund der Autos überhaupt notwendig sind. Schutz vor wem? Auch hier zeigt sich, dass die Zeichnung von Karl Jilg nicht übertrieben, sondern untertrieben ist, denn in Realität wären die schmalen Brücken auf der Zeichnung gar nicht immer da, sondern bloß für jeweils wenige Sekunden, bevor sie wieder verschwinden.

Der Berliner Senat hat im Jahr 2022 den Volksentscheid »Berlin autofrei«, der – anders, als der Name nahelegt – den Autoverkehr gar nicht gänzlich verbieten, sondern bloß um 80 Prozent innerhalb des Berliner S-Bahn rings verringern will, als verfassungswidrig eingestuft, weil er angeblich über die »Verhältnismäßigkeit« des Grundgesetzes geht, so stark in das private Leben von Bürger*innen einzugreifen. Zum Zeitpunkt der Niederschrift liegt dieser Fall beim Bundesverfassungsgerichtshof in Karlsruhe – mit noch offenem Ausgang, denn die meisten Aktivist*innen sind der Meinung, dass diese Einstufung bloß eine Hinhaltetaktik der Stadtregierung ist, die verfassungsrechtlich nicht haltbar ist.

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.