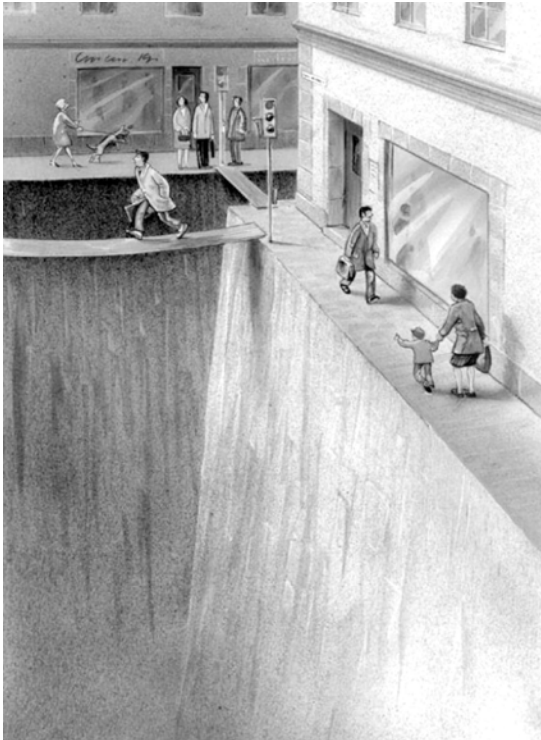


Doch wie wir später genauer sehen werden, war der automobile Weg, den früher oder später alle modernen Nationalstaaten einnahmen (und bis heute einnehmen, wie die jüngeren Entwicklungen in Indien und besonders China verdeutlichen), kein alternativloser. Tatsächlich wäre in Europa die Zentralität der 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

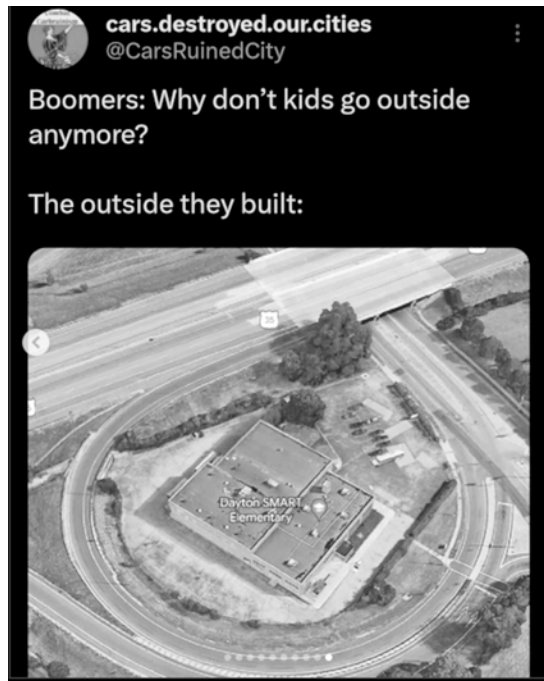


Die Zeichnung von Karl Jilg, die eine heutzutage »normale« städtische Straße als tödlichen Abgrund mit wackeligen Brücken und schmalen Wegen am Rande für Fußgänger zeigt, stellt die tödliche Wirklichkeit der automobilen Normalität für Menschen und andere Lebewesen übertrieben, aber doch pointiert, dar. Die Auftrennung der Straße in Zonen des bewegten Durchzugs einerseits und quirlige Aufenthaltsräume des öffentlichen Lebens andererseits begann bereits im Laufe des 19. Jahrhunderts und damit vor der Einführung des Autos, mitsamt der Etablierung der Bordsteine, die in der Zeichnung übertrieben dargestellten Graben realiter begründeten und den rasant zunehmenden Pferdekutschen auf größeren Boulevards Bewegungsfreiheit ermöglichten (Ladd 2022). Bereits in der Mitte des 19. Jahrhunderts wurde der Wagen als »fahrendes Gehäuse« (Pelz 2002) zum bestimmenden Merkmal der Oberschichtzugehörigkeit, die damals noch von Pferden abhängig war (Solnit 2001, 178). Auch die Asphaltierung der Straßen wurde anfangs nicht von den Autofahrern, sondern von den sich etwas früher durchsetzenden Radfahrer*innen und Postkutschen erkämpft, auch wenn die landesübergreifende Asphaltierung dann bald vom automobilen Paradigma vorangetrieben wurde (Rosen 2022; Dennis & Urry 2009, 34). Dieser Prozess der Asphaltierung und Begradigung der Straßen machte eine staatlich-zentralistische Verwaltung von einem in dieser Zeit entstehenden Bürokratieapparat notwendig. Wohingegen die vorher unasphaltierten Straßen traditionell einer lokalen Selbstverwaltung oblagen, musste der Staat mit dem am Ende des 19. Jahrhunderts an Fahrt aufnehmenden Mobilitätsparadigma immer mehr Straßen unter seine Kontrolle bringen und für seine rollende Maschinerie verfügbar machen – oftmals auch gegen die Proteste lokaler Anwohner*innen, die ihre Straßen als soziale Treffpunkte verteidigten (Geels 2005, 459). Die Entwicklung der urbanen Straßen zu primären Orten des Durchzugs begann also schon vor der Erfindung des Automobils, fand durch dessen Einführung und Ausbreitung aber die perfekte Legitimation, diese Entwicklung bis zu ihrem Extrem zu verdichten. Auch wenn es schon Proteste gegen elektrisch angetriebene Trams wegen ihrer erhöhten Todesgefahr gab, wurde die Todesgefahr erst eine alltägliche Präsenz in den Straßen durch die langsame Durchsetzung des Automobils.

»Unglaublich ist die Sorglosigkeit, mit der das Publikum noch immer die belebtesten Straßen kreuzt und viele Eltern die Straße als Tummelplatz für deren Spiele benutzen lassen, als wenn es so etwas wie Straßenbahnen oder Automobile gar nicht gäbe«, ereifert sich die *Allgemeine Automobilzeitung* 1909. »Ein großer Teil der Unglücksfälle kommt nämlich dadurch zustande, dass der

übrige Straßenverkehr durchaus nicht gewillt ist, den durch das Erscheinen der Kraftwagen geänderten Verhältnissen Rechnung zu tragen und sich ihnen anzupassen.« Früh ist die Linie der privilegierten Automobilisten etabliert, dass sich *die Anderen* den veränderten Bedingungen anzupassen haben. Es ist niemals das Auto, dass sich der Umwelt anpasst: stets muss die Umwelt dem Auto angepasst werden. Allein schon, dass im zitierten Abschnitt wie selbstverständlich vom »übrigen Straßenverkehr« geschrieben wird, zeigt, dass das Auto von Anfang an den öffentlichen Raum zur reinen Verkehrszone umwandelte. Es sind die Tiere und Kinder, die in fast allen Zeitzeugenberichten das größte Ärgernis darstellen, denn bekanntlich lassen sich diese am schwierigsten auf die neuen Verhaltensregeln abrichten. Tatsächlich erstaunt man, wenn man aus heutiger Sicht Kindheitsromane aus früherer Zeit liest, wie z.B. Hermito von Doderers *Ein Mord, den jeder begeht*, in dem der kaum 10 Jahre alte Protagonist gänzlich frei und für sich gelassen den ganzen Tag durch die Stadt Wien tollt, Frösche in den Augebieten sammelt und erste homoerotische Erfahrungen mit anderen Kindern macht. Keine noch so liberalen Eltern des 21. Jahrhunderts würden heute ihre Kinder auch nur annähernd so frei durch die Stadt laufen lassen – wahrscheinlich würde sich auch nur bei dem Versuch bald das Jugendamt melden. Wenn es um das Verhalten im Verkehr geht, werden selbst die anti-autoritär eingestellten Eltern streng und laut: Schon öfters habe ich Freund*innen bedrückt erlebt, nachdem sie ihre Kleinkinder laut anschreien mussten, damit diese nicht in die Todeszonen der Straße laufen. Die obige Zeichnung ist in Wahrheit keine Übertreibung der gegenwärtigen urbanen Verhältnisse, sondern eher eine Untertreibung: Wären unsere Straßen tatsächlich von Abgründen gesäumt, würde kaum ein Tier und viel weniger Kinder ihnen zu Opfer fallen. Reflexartig würden sie die Gefahr sinnlich erfassen und mit ihr verantwortungsvoll umgehen: Nur die Autos scheinen eine derart seltsame Betriebsblindheit und sinnliche Einengung zu verlangen (siehe Kapitel 6), dass man sich kaum auf sie *instinktiv* einstellen kann. (Auch der sinnlich nicht auf die Moderne eingestellte, zukunftsindigene Erwachsene aus dem letzten Kapitel schaffte es erst beim vierten Mal, lebendig die Straße zu überqueren.)

Abb. 8: Meme über autogerechte Umweltgestaltung und Kindererziehung – gefunden am Instagram-Account »earthly education«



Das Spielen im öffentlichen Raum wird dann eine Gefahr, die es auf wenige, kontrollierte Flecken einzuhegen gilt. Selbst auf sogenannten »Spielstraßen« sieht man selten außerhalb des Piktogramms der Verkehrstafel ein spielendes Wesen. In der automobilen Stadt sind »Straße« und »Spiel« fast Antonyme geworden. Die Mobilitätsforscherin Ersilia Verlinghieri verwendet für dieses Phänomen den Begriff der »incarceration of play«, zu Deutsch »Einkerkierung des Spiel(ens)«, welches eine der regressiven Unterseiten des progressiven Mobilitätsparadigmas darstellt. Tatsächlich kann man in dieser Tendenz der Verdrängung, Einhegung und Regionalisierung des Spiels eine Tendenz wahrnehmen, die die gesamte Moderne bereits weit vor der Einführung des Automobils ausmacht. Wie der französische Historiker Philip Ariès in seiner klassischen Studie *Geschichte der Kindheit* darlegt, zieht sich durch die ganze europäische Neuzeit die Tendenz einer Des-Universalisierung des Spielens.

Wohingegen in früheren Zeiten Spielen ein gesamtgesellschaftliches Phänomen war, an dem alle gesellschaftlichen Klassen von Adel bis Bauerntum (sowie Tiere) regelmäßig Teil hatten, wurde es im Laufe der Modernisierung der Institutionen und Gesellschaftsstrukturen zuerst als eine Aktivität der »niederen« Schichten abgewertet und zugleich in einen eigens entstandenen Lebensabschnitt der »Kindheit« temporalisiert. Spielen war dann zunehmend etwas, das »noch nicht fertige« Menschen tun, seien es Kinder, Proleten oder »Wilde«. Die zu dieser Zeit entstehende, staatliche Institution der Schule nahm sich der Aufgabe an, diese Wesen zu »vollen« Menschen zu machen. Menschen, die also nicht mehr oder zumindest kaum mehr spielen. Der vernünftige *anthropos* des modernen, europäischen Humanismus ist einer, der seinen Spieltrieb unter Kontrolle gebracht hat und ihn höchstens am geselligen Kartenspielabend behutsam raus lässt. Mit der Durchsetzung des Autos wurde diese Abrichtung auf moderne Vernünftigkeit zu einer materiellen Notwendigkeit, die man Kindern und sich selbst unterziehen muss, selbst wenn man der unterliegenden Ideologie kritisch oder feindlich gegenüber eingestellt ist. Kleinkindern, die schon am Weg zum Spielplatz zu toll spielen, zischt man an, noch ein wenig *vernünftig* zu sein, bis die abgeschottete Zone des Spielens erreicht ist. Die Kindergartengruppen sind oftmals in Neonwesten als besonders herausstechend gekleidet und in extremen Fällen sogar durch Schnüre zusammen gebunden. Wie Gefangene werden die noch nicht gänzlich vernunftbegabten kleinen Menschen von ihrer Bildungseinrichtung zum ausgewiesenen und umzäunten Spielplatz geführt, um dort ihren Spieltrieb auszutoben.

Wie so oft sind wir blind gegenüber den Effekten des Autos auf unsere Raumwahrnehmung und Vernunftbegriffe. Während der Widerstand gegen das Eindringen des Automobils anfangs teils heftig war, hat sich nach mehr als 120 Jahren Automobilismus der alltägliche Protest gelegt. Fast nie stellt sich jemand dem Straßenverkehr einfach mal so in den Weg, wirft einen Stein gegen ein zu laut oder zu schnell fahrendes Auto in der Spielstraße oder versucht, eine kleine Barrikade zur Abschottung der Seitenstraße zu bauen. Selbst wenn man der schnell herbeieilenden Polizei versichern würde, man tue dies nur für das »Wohl der Kinder« (die Jokerkarte unter den Legitimationsstrategien für aus der Norm fallendes Verhalten), würde man im allerbesten Fall auf genug Nachsicht seitens der Staatsgewalt treffen, nicht sofort abgeführt zu werden, sondern selbst zur Vernunft zu kommen und also dem Straßenverkehr wieder seinen *rechtmäßigen* Platz zu überlassen.

Wie wir im nächsten Abschnitt »modern« genau analysieren werden, setzt sich die Vernunft des modernen Humanismus nie durch reine Aufklärungs-

und Überzeugungsarbeit durch, sondern sie hat einen materiellen Unterbau, an dem wir im Homogenozän zusehend alle teilhaben müssen. Das Auto ist seit der sogenannten »Nachkriegszeit« eines seiner primären Durchsetzungsagenten. Sobald wir in der materiellen Konfiguration des gegenwärtigen Konsumkapitalismus leben, werden wir auch der Vernunft des Homogenozäns gehorchen müssen – ob wir überzeugt sind, oder nicht.

Öffentlicher Raum und Ausgrenzung

Städte waren historisch gesehen oftmals Orte, an denen diverse Gruppierungen eng zusammenkamen und politischer Protest zur Entwicklung neuer Freiheitsrechte führte. Das Auto wird von vielen Theoretiker*innen des Aufstands, wie z.B. Guy Debord (1996 [1967]) oder Henri Lefebvre (2016 [1968]), als Strategie der Neutralisierung dieses politisch emanzipatorischen Potentials gelesen. Dort, wo sich das Auto bleibend durchgesetzt hat, tendieren wir dazu, zu vergessen, was für Freiheiten in früheren Zeiten für manche selbstverständlich waren. Die Kulturwissenschaftlerin Rebecca Solnit hält es nicht für einen Zufall, dass Städte wie Paris, die aufgrund ihrer mittelalterlichen Struktur besonders gut für Fußgänger erschließbar sind, auch die Orte historischer Revolutionen und erfolgreicher Massenproteste waren. Die Stadt Paris hat selbst noch nach den massiven Einschnitten und Begradigungen für Truppenbewegung (insbesondere durch Baron Hausmann im 19. Jahrhundert) und Autoverkehr (insbesondere unter Bürgermeister Pompidou in den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts) diesen Charakter behalten und ist auch heute noch Schauplatz vieler Proteste und Demonstrationen. Dem entgegengesetzt ist für Solnit *die* westliche Autostadt per se – Los Angeles – eine Stadt, in der kaum nennenswerte Proteste entstanden sind, dafür umso eindrucklichere und zerstörerische Randalen. »Los Angeles hat gewaltige Krawalle erlebt – Watts 1965 und den Rodney-King-Aufstand 1992 –, aber kaum eine wirksame Geschichte des Protests. Die Stadt ist so diffus, so zentrumslos, dass es weder einen symbolischen Raum gibt, in dem man agieren kann, noch eine Fußgängerebene, in der man sich als Öffentlichkeit beteiligen kann (abgesehen von ein paar übergebliebenen und renovierten Einkaufsstraßen).« (Solnit 2001, 218)⁴

4 Original: »Los Angeles has had tremendous riots – Watts in 1965 and the Rodney King uprising in 1992 – but little effective history of protest. It is so diffuse, so centerless,