

*Nora S. Stampfl*

## „Freie Fahrt für freie Bürger“?

Die automobile Gesellschaft in der Sackgasse

„Ich glaube an das Pferd. Das Automobil  
ist eine vorübergehende Erscheinung.“

*Kaiser Wilhelm II.*

Mühelose Fortbewegung ist eine uralte, durch alle Zeiten hinweg beständige Technikutopie. Mit dem Automobil ist der Traum der individuellen, flexiblen Mobilität wahr geworden. Seit mehr als hundert Jahren gehören Autos zum Alltag und sind heute das tonangebende Transportmittel, nicht mehr wegzudenken aus dem modernen Leben. Mehr als eine Milliarde Kraftfahrzeuge rollen auf den Straßen der Welt. Mit 62,4 Millionen Fahrzeugen in Deutschland meldet das Kraftfahrt-Bundesamt Anfang 2015 sogar einen neuen Höchststand. In den vergangenen Jahrzehnten stieg die Motorisierungsrate rasant: Gab es 1970 in Deutschland 27-mal so viele Pkws wie noch im Jahre 1950, so verdreifachte sich der Pkw-Bestand zwischen 1970 und 2000 immerhin noch. Heute gehört ein Auto zur Standardausstattung privater Haushalte: 77 Prozent verfügen über ein oder mehrere Autos. Statistisch gesehen haben seit Mitte der 1990er Jahre die Rückbänke der Autos ausgedient: mit Leichtigkeit können heute sämtliche Bundesbürger auf den Vordersitzen Platz nehmen.

Seit jeher weckte das Automobil allein schon durch seine Existenz immer neue Mobilitätsbedürfnisse. Heute werden vier Fünftel aller Wege mit dem Auto zurückgelegt. Weil eine individualisierte Gesellschaft zunehmend individuelle Verkehrsarten nutzt, rasen wir geradewegs zu auf den Kollaps: Besonders in den Ballungsräumen verschärfen sich die mit dem steigenden Verkehrsaufkommen verbundenen Probleme und führen dazu, dass das Auto kaum noch seiner ureigenen Bestimmung nachkommen kann. Denn nicht nur machen Lärm und Luftverschmutzung

der Stadtbevölkerung das Leben schwer, auch werden heute immer schnellere Autos mit immer mehr Motorleistung in der Stadt zum Schlei-chen verdammt: In vielen Metropolen kommen Autofahrer kaum schneller voran als Fahrradfahrer. Stop-and-Go-Verkehr führt das Auto als Fortbewegungsmittel ad absurdum. Die Straßen werden voller und voller, der Trend hin zu überdimensionierten so genannten Sport Utility Vehicles tut sein Übriges und machen das Fahrzeug zum „Stehzeug“. Unzählige unnötig gefahrene Kilometer auf der Suche nach passenden Parkplätzen verschlimmern die Situation zusätzlich. Denn auch Abstellmöglichkeiten für die Blechlawine werden immer knapper.

### *Das Auto – der Deutschen liebstes Kind*

Die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs ist begleitet von einem Wechselspiel zwischen Gesellschaft und Automobil: Das Auto hob eine Riesenindustrie aus der Taufe, die durch ständige Innovationen ihr Produkt immer wieder perfekt an die Bedürfnisse der Gesellschaft anpasste. Umgekehrt gab auch die Gesellschaft den Anforderungen des Autoverkehrs statt. Schleichend machte sich die Motorisierung den gesamten Lebensraum untertan. In der Stadtentwicklung kam dem Autoverkehr uneingeschränkte Priorität zu. In den Wiederaufbau- und Wirtschaftswunderjahren war die autogerechte Stadt das Leitbild euphorischer Stadtplaner. Maßnahmen wie mehrspurige Umgehungsstraßen, Fußgängerzonen, Unterführungen für den Fuß- und Radverkehr und Parkhäuser sollten Städte mit engen Straßen und Gassen, die Jahrhunderte vor Erfindung des Automobils entstanden, fit machen für die Mobilitätsbedürfnisse der modernen Zeit.

„Die Straßenbreite orientiert sich an den Anforderungen des Lieferverkehrs, die Architektur dient parkenden oder vorbei brausenden Autos als Kulisse, die Ampelschaltung macht dem selbstvergessenen Flaneur Beine, und die Sinne werden vom Brummen der Motoren und vom Dieselgeruch verwöhnt.“<sup>1</sup>

Unbestritten gab das Auto den Ton an. Nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer verkamen zu Randfiguren und gerieten allenfalls ins Blickfeld, wenn es darum ging, die freie Fahrt des Autos nicht zu behindern.