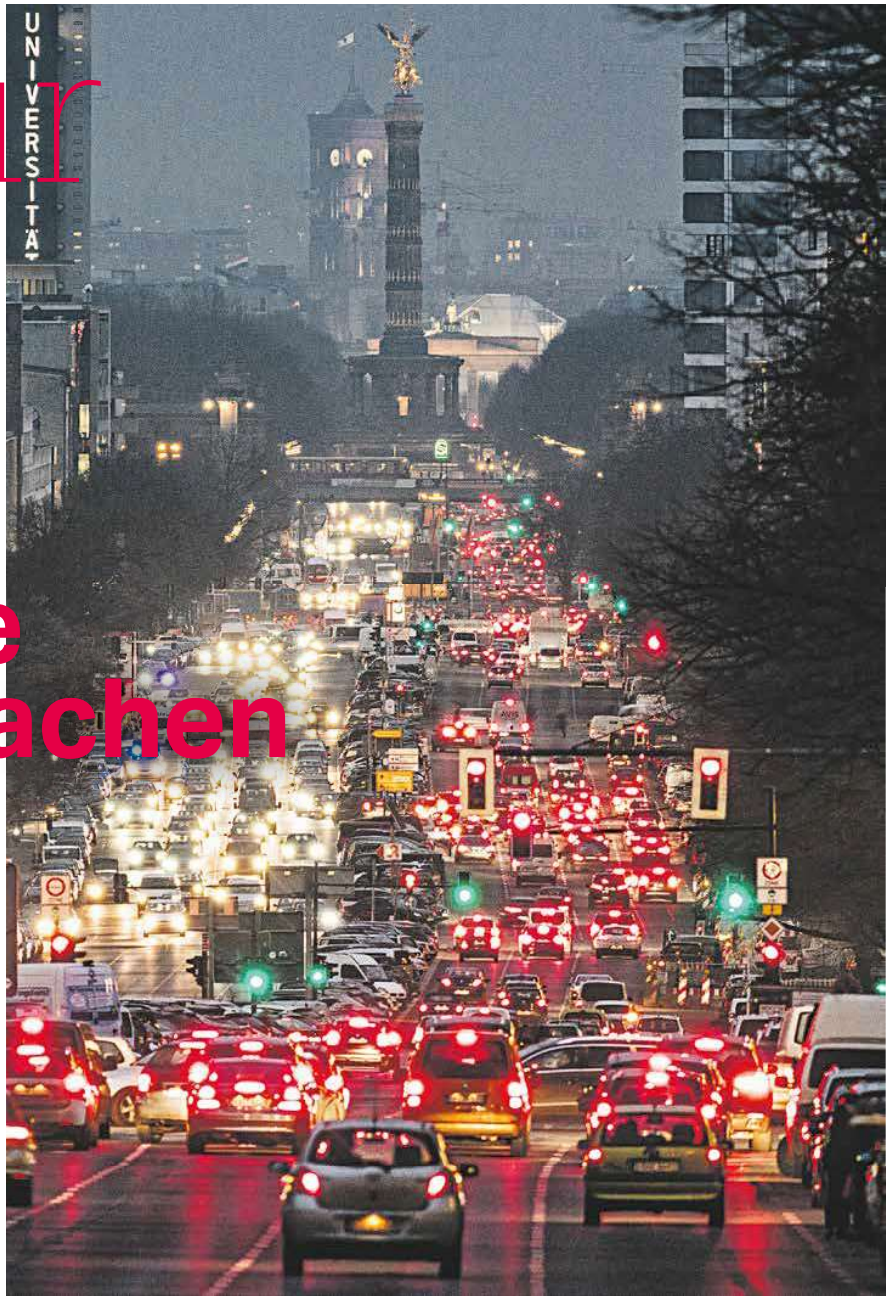
Unfälle und andere natürliche Todesursachen

Noch schwerfälliger als unsere Körper hat die jahrzehntelange automobile Dressur unsere Köpfe gemacht. Verkehrswende ist Denkwende



Rushhour: innerstädtischer Berufsverkehr in Berlin-Charlottenburg Foto: Paul Langrock

Von **Albrecht Selge**

Die Hauptfigur meines ersten Romans wird, nachdem sie zweihundert Seiten lang durch die Stadt flaniert oder eher gestreunt ist, von einem Auto überfahren. Irgendwie muss man aus der Sache ja rauskommen, dachte ich mir damals, und da schien das einfach ein naheliegender Abbruch für einen außer Kontrolle geratenen Extremspaziergang: der Unfall als natürliche Todesursache des Fußgängers in der Großstadt des frühen einundzwanzigsten Jahrhunderts.

Tja. Was einem so *natürlich* erscheint. Neulich sprach ich eine Autofahrerin an, die ihr Fahrzeug auf einem dieser berüchtigten Fahrrad-„Schutzstreifen" geparkt hatte, um sich in die Lektüre ihres Smartphones zu vertiefen. Ich war freundlich, denn meine Frau hat mich mit Recht dazu ermahnt, nicht immerzu auszurasten, und man freut sich hierzustadt ja sowieso, wenn Autofahrer ihre Handys immerhin nicht beim Abbiegen benutzen. Wie sie es fände, fragte ich also in aller Höflichkeit, wenn ihr Kind auf diesem Radstreifen führe und da ein Auto drauf parkte? Sodass ihr Kind gezwungen wäre, nach links auf jene Spur auszuweichen, auf der Autos gerne mal mit sechzig, siebzig Sachen heranbrettern?

Erschrocken schaute sie mich an. Und antwortete: Niemals wäre sie so verantwortungslos, ihr Kind in der Stadt radfahren zu lassen.

Es ist dasselbe Denkmuster, nach dem Eltern aus durchaus realem und ja sogar schönem Schutzinstinkt ihre Kinder im Auto bis vors Schultor karren: Elterntaxi statt Fahrrad oder Füße, weil Füße oder Fahrrad fürs Kind zu gefährlich wären – wegen der vielen Autos. Man muss gar nicht darüber spotten.

Wahrscheinlich ist zumindest einigen dieser Chauffiereltern das bizarre Paradox bewusst. Trotzdem scheint dieses Handeln alternativlos – *natürlich*. Was willste machen? Die Stadt ist, wie sie ist.

Einige Jahrzehnte *autogerechte Stadt* haben eben nicht nur unsere Bewegungs-, sondern auch unsere Denk- und Fantasieapparate verrenkt. So wird dann auch das Überfahrenwerden zur natürlichen Todesursache. Diese ganze gegenwärtige Stadt, die aufs Auto zugeschnitten ist und unser Denken und Fantasieren aufs Auto zuschneidet, scheint mir eine Art Hyper-Mythos des Alltags, wie Roland Barthes ihn in seinen „Mythologies" von 1957 definierte: Etwas zu einem konkreten historischen Zeitpunkt und aus konkreten Gründen Menschgemachtes wird zu einer Art unhintergehbarem Naturzustand umdefiniert und überhöht.

Wir haben diesen Mythos in Stein gehauen und in Beton gegossen, die Metropole als mythische Mega-Statue. Kommt man dann ins kontroverse Gespräch über mögliche Alternativen, landet man am Ende leicht bei der denkbar mickrigsten Schrumpfform des mythischen Denkens – etwa: *Ja, wo soll man denn sonst parken?* Und stöbert man nach den historischen Wurzeln des Autostadt-Denkens, stößt man am Ende zum Beispiel auf die *Reichsgaragenordnung* von 1939, die Wohnen und Parken aneinanderschmiedete. „Die Förderung der Motorisierung ist das vom Führer und Reichskanzler gewiesene Ziel", heißt es darin. Der Führer befahl, wir folgen bis heute. Mag die SPD auch untergehen, die deutsche Nationalsozialdemokratie lebt. Und sei es noch darin, dass wir uns wie motorisierte Werwölfe als letztes Volk der Erde einem Tempolimit auf unseren Autobahnen widersetzen.

Manchmal ist es befreiend, die Welt einen Moment lang durch die Augen eines Kindes zu betrachten. Vor ein paar Jahren stand ich mit meinem ältesten Sohn auf einer jener *Mittelinseln*, die die weise Vorsehung der Natur inmitten der fließenden Verkehrsströme hat auftauchen lassen, um die Chancen von Fußgängern zu erhöhen, heil rüberzukommen. Zweihundert Meter von Schloss Bellevue ist diese Insel gelegen, und wir hatten eine Weile Gelegenheit, die schöne Aussicht des vorüberströmenden motorisierten Verkehrs zu genießen.

Und mein Sohn (durchaus aller Vorsichtsregeln gewahr, die wir schon den kleinsten Kindern einbläuen, so wie unsere Urgroßmütter einst ihre Kleinen warnten, sich vor dem Säbelzahntiger zu hüten, wenn sie die Höhle verlassen), mein Sohn also sinnierte: Warum müssen eigentlich immer die Fußgänger warten, bis die Autos vorbei sind, und nicht umgekehrt?

Ein Mensch, der sich in gewisser Weise (obwohl Universitätsprofessor und Mitglied der Europäischen Akademie der Wissenschaften und Künste) den kindlichen Blick auf unsere Städte bewahrt hast, ist der Österreicher Hermann Knoflacher, ein Mann wie aus einer Zeit, in der das fantastische Denken noch geholfen hat, und vielleicht irgendwie der Roland Barthes des Verkehrsdenkens. Barthes war fünfundzwanzig und die Reichsgaragenordnung ein Jahr alt, als Knoflacher in Kärnten geboren wurde. Heute ist er achtzig und beinah ein Mythos jenes Alltags, wie er sein könnte, wenn da nicht überall das private Automobil wäre – der personifizierte Möglichkeitssinn. Knoflacher erkennt noch in den schönsten Spielplätzen die Käfighaltung des Kindes und die Absicht der Straßenverkehrsordnung von 1934, der *Leichtigkeit und Flüssigkeit* des motorisierten Verkehrs den Weg freizuräumen.

> **Fußgänger und Radfahrer sind sich ja stets bewusst, dass ihnen bei Fehlverhalten oder auch bloß Pech der Tod droht, so als surften sie in haiverseuchten Gewässern**

Das private Auto bezeichnet Knoflacher als ein „Virus", und natürlich kann man diese Krankheitsmetaphorik kritisch sehen. Andererseits hat es ja eine gewisse Plausibilität bei einem Verkehrsmittel, das zu derart vielen Toten, Verletzten und Kranken (durch Abgase, Lärm, Bewegungsmangel) führt. Und in Verbindung mit der haarsträubend ineffizienten Verkehrsbilanz des Privatautos, das im Durchschnitt über 23 von 24 Stunden als Stehzeug den öffentlichen Raum verstopft und selbst in Bewegung meist nur einen einzigen Menschen sowie viel leeren Raum transportiert, darf man mutmaßen, dass eine solche Erfindung überhaupt nicht zugelassen würde, wenn sie denn erst heute gemacht würde und das dicke Ende bekannt wäre. Knoflacher meint seine Virus-Metaphorik aller-