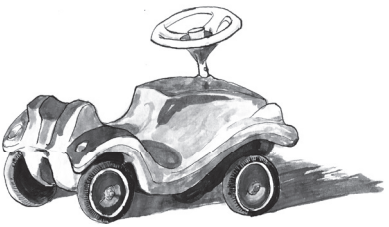
DIE VERKEHRSMACHTORDNUNG

**DU WIRST NICHT ALS AUTOFAHRER GEBOREN,
DU WIRST DAZU GEMACHT.**



Mobilität und Klassengesellschaft sind eng miteinander verbunden. Nicht nur, weil die Möglichkeit zur Mobilität von ökonomischen Ressourcen abhängt, sondern auch, weil eine Gesellschaft, der das gegenwärtige Mobilitätsparadigma – bzw. das, was wir *Automobilität* nennen – zugrunde liegt, direkt zu wachsender ökonomischer und sozialer Ungerechtigkeit beiträgt.

Es ist klar, dass eine Gesellschaft, die den Autoverkehr priorisiert, Autofahrer*innen nutzt. Ebenso klar ist, dass weiße Männer mit gutem Einkommen unter Autofahrer*innen überrepräsentiert sind. Eine Gesellschaft, die den Autoverkehr priorisiert und Mobilität als magisches Fortschrittsrezept ansieht, verschärft jedoch auch andere soziale Gegensätze.

Der Begriff der *Verkehrsmachtordnung* bezeichnet eine Hierarchie von Transportmitteln, an deren erster Stelle das Auto steht. An letzter Stelle stehen Zu-Fuß-Gehen, Radfahren und der öffentliche Verkehr. Die Ressourcen, die den unterschiedlichen Transportmit-

teln zukommen, richten sich nach der Rangordnung. Das Auto als Transportmittel Nummer eins repräsentiert eine Gesellschaft der *Automobilität*, das heißt, eine Gesellschaft, in der unsere Existenz wesentlich vom Automobil geprägt ist.

Dieses Buch wurde geschrieben, um die herrschende Verkehrsmachtordnung und ihre Konsequenzen deutlich zu machen. Eine auf Automobilität beruhende Gesellschaft ist nicht nur ökologisch untragbar; sie führt auch zu ökonomischer und sozialer Segregation. Eine Studie der gegenwärtigen Verkehrspolitik und die Skizze eines anderen Transportverständnisses kann unseres Erachtens zu Lösungen für viele gesellschaftliche Probleme beitragen.

Der Autoverkehr macht uns zu Konkurrenten. Wer hat es noch nicht erlebt, in einem Auto zu sitzen und plötzlich ganz in der Rolle des Autofahrers aufzugehen? Ein Auto zu fahren, scheint beinahe zwangsläufig zu egoistischem Verhalten zu führen. Alle versuchen, auf Kosten anderer zu gewinnen. Unsere Mitmenschen – andere Autofahrer*innen, Radfahrer*innen, Fußgänger*innen und die Passagiere des öffentlichen Verkehrs – verwandeln sich zu Hindernissen. Hand aufs Herz: wer kennt ihn nicht, den aggressiven Konkurrenzegoismus, den das Auto hervorruft?

Nachdem wir ein solches Verhalten nicht fördern wollen und davon überzeugt sind, dass man nicht als Autofahrer zur Welt kommt, sondern dazu gemacht wird, wollen wir dem Werdegang des Menschen zum Autofahrer ein Ende bereiten. Das erfordert nicht nur, die Verkehrshierarchie zu ändern und das Auto von seinem Sockel zu stoßen, sondern eine Gesellschaft aufzubauen, die auf anderen Prinzipien beruht; eine Gesellschaft, die niemanden zur Teilnahme am

Autoverkehr zwingt, weder aktiv noch passiv; eine Gesellschaft, in der die Befriedigung menschlicher Bedürfnisse und Wünsche an erster Stelle steht; eine Gesellschaft, die wir gemeinsam schaffen und in der wir gemeinsam leben; eine Gesellschaft, die aus (lokalen) *Gesellschaften* besteht.

AUTOMOBILITÄT

Der Begriff der Automobilität soll erstens die Institutionen und Praktiken zusammenfassen, die die Rolle des Autos in unserer Gesellschaft determinieren, und zweitens die Bedeutung dieser Rolle unterstreichen. Der Begriff verweist außerdem auf den Diskurs, der das Auto als gesellschaftlichen Motor legitimiert und es mit Werten wie Freiheit, Fortschritt, Bewegung, Individualität und Selbstständigkeit in Verbindung bringt. Die Automobilität ist in diesem Sinne eine soziotechnologische Grundlage der Moderne.

Sprachlich setzt sich *Automobilität* aus den Worten »Autonomie« und »Mobilität« zusammen – wobei das Wortspiel mit dem »Auto« einen wichtigen Beitrag leistet. Es scheint heute so, als ließe sich Selbstständigkeit nur durch Mobilität verwirklichen, während sich Mobilität nur durch Selbstständigkeit verwirklichen lässt. Vorstellungen dieser Art sind stark an die Ideologie des Liberalismus gebunden, die unsere Rolle als frei wählende Individuen betont und im extremsten Fall die Existenz einer Gesellschaft als solche infrage stellt. Genau wie die Idee vom freien Individuum wird die Idee der Automobilität von einer gewissen Gesellschaftsform produziert. Ohne Straßen, Erdöl und Autoindustrie kann niemand Autofahren.

Automobilität ist ein innerer Widerspruch. Die Autofahrer*innen sind keineswegs frei zu wählen; sie müssen auf Straßen fahren, die von Politiker*innen geplant werden, und sie bewegen sich zwischen Wohnhäusern und Arbeitsplätzen, deren Lagen ökonomischen Interessen dienen.

Es ist seltsam, dass ausgerechnet das Auto zum ultimativen Symbol für Freiheit und Individualität geworden ist. In Wahrheit gehört das Auto dem Heiligen Gral des modernen Liberalismus an: es ist einer Unmengen von öffentlichen und privaten Kontrolltechniken unterworfen. Damit die Autogesellschaft funktioniert, bedarf es einer Reihe von Regulierungsmechanismen: wie schnell du fahren darfst; wo du fahren darfst; in welcher Richtung du fahren darfst; wo du halten darfst; wie viele Abgase du ausstoßen darfst; welche Risiken du auf dich nehmen darfst. Und das sind nur ein paar der Regeln, an die du dich halten musst, wenn du dich hinters Steuer setzt. Um diese Regeln aufrechtzuerhalten, bedarf es eines Kontrollapparats,

der sowohl Autofahrer*innen als auch Nicht-Autofahrer*innen diszipliniert. Die angebliche Freiheit der Straße hat sich Hand in Hand mit der Kontrolle unserer Bewegung entwickelt.

Das gegenwärtige Automobilitätsregime hat eine Reihe immanenter, unlösbarer und destruktiver Tendenzen. So bedeutet Massenverkehr Gedränge. Die Automobilität fördert den individuellen Gebrauch des Autos; doch sobald alle Individuen diesem Imperativ folgen, verwandelt sich Automobilität in Immobilität. Zäh fließender Verkehr und Staus sind nicht Abarten der Autogesellschaft, sondern dessen logische Folgen. Der größte Feind des Massenverkehrs ist dieser selbst. Die Freiheit des Autofahrers setzt Massenverkehr voraus, während der Massenverkehr diese Freiheit unmöglich macht.

Massenverkehr bedeutet auch die Zerstörung natürlicher Ressourcen. Das Klima, natürliche Rohstoffe, wir selbst, unsere Städte, ja das gesamte geopolitische System sind aufgrund des Massenverkehrs von akuten Krisen betroffen. Die Klimaveränderung vollzieht sich im Einklang mit dem Brummen der Motoren, und in unseren Städten lässt das Auto den Menschen, die dort wohnen, immer weniger Platz. Das globale Ölfördermaximum erzeugt geopolitische Krisen, ja sogar Kriege, die nur dazu dienen, den Zugang zu billigem Erdöl zu sichern. Als direkte Folge von Autounfällen sterben jedes Jahr über 1,2 Millionen Menschen.[1]

Es handelt sich hier nicht um vorübergehende Störungen in einem ansonsten gut funktionierenden System. Es gilt das genaue Gegenteil: das hier ist die Normalität des Systems. Die Straßen und die

1 Steffen Böhm, Campbell Jones, Chris Land und Mathew Paterson, »Introduction: Impossibilities of automobility«, in: dies. (Hg.), *Against Automobility* (Malden: Blackwell, 2006), S. 9-10.

Autos, die gebaut wurden, um Automobilität zu fördern, töten jeden Tag 3.000 Menschen. Aber wann haben wir das letzte Mal Politiker*innen gehört, die den Massenverkehr kritisieren? Angesichts der herrschenden politischen Verhältnisse scheint es undenkbar, dass jemand von ihnen dem Autoverkehr den Krieg erklärt. In Schweden gibt es die ›Nullvision‹, der zufolge niemand im Straßenverkehr sein Leben lassen soll, doch handelt es sich dabei um einen Papiertiger. Es wird versucht, die Symptome eines Problems zu beheben, ohne sich den Ursachen selbst zuzuwenden. Die Toten des Straßenverkehrs werden nicht als politisches Problem gesehen. Es scheint so, als hätte man vor mörderischen Maschinen, die unseren Planeten einnehmen, kapituliert.

Die Automobilität ist in ihrer praktischen Umsetzung nicht rationell und repräsentiert kein funktionierendes Transportsystem. So viel ist augenscheinlich. Die Unzulänglichkeit der Automobilitätsidee zeigt sich jedoch auch auf theoretischer Ebene. Die Automobilität als System ist eine Unmöglichkeit. Was als Weg zu Freiheit und Unabhängigkeit gefeiert wird, beruht auf einem feinmaschigen Kontrollnetz.

Die Idee der Automobilität ist direkt mit dem Massenverkehr verbunden. Doch sie prägt viele weitere gesellschaftliche Bereiche. Wenn wir den Begriff der Automobilität richtig verwenden, ist er ein ausgezeichnetes Werkzeug, um unsere Gesellschaft zu analysieren, aber auch, um Vorstellungen radikaler – sozialer wie ökologischer – Alter-

nativen zu entwerfen. Der Begriff hilft uns, die Idee des modernen Individuums – und seiner Bewegungsmöglichkeiten – zu begreifen. Angesichts der Mär vom freien und selbstständigen Individuum ist es nicht leicht, diese Zusammenhänge zu verstehen. Umso wichtiger ist es, zu einem solchen Verständnis beizutragen.

Um die Potenziale des Begriffs der Automobilität als analytisches Werkzeug zu verdeutlichen, wollen wir uns dem Konzept des Personal Rapid Transit (PRT) zuwenden, also eines schienengebundenen öffentlichen Verkehrsmittels, das zugleich individuell anwendbar sein soll.[2] In Schweden wird PRT oft als Lösung für jene Aspekte des Autoverkehrs präsentiert, welche die meisten Menschen als problematisch erleben: den Schadstoffausstoß und die Verslumung unserer Städte. Der Kern des Lösungsversuchs ist es, den öffentlichen Verkehr den Bedürfnissen der Automobilität anzupassen. Aber welche Probleme soll das lösen? Es sind ja gerade die Bedürfnisse der Automobilität, die die besagten Probleme schaffen. PRT kann im besten Fall einige Menschen dazu bringen, ihr Auto in der Garage zu lassen. Aber ändert das irgendetwas an der Struktur unserer Städte? Kaum.[3]

Dass es vor allem Grüne und Liberale sind, die – gemeinsam mit den in die PRT-Entwicklung investierenden Unternehmen – die Werbetrommel rühren, überrascht nicht. Ebenso wenig, dass dadurch das Prinzip der Automobilität weiter bekräftigt wird. Dies zeigt, wie weit das liberale Bemühen, das Individuum von der Gesellschaft

2 Anm. d. Übers.: Laut Wikipedia ist PRT »ein Konzept eines führerlosen, spurgeführten Personentransportsystems, das ohne Fahrplan Fahrgäste individuell auf Bestellung ohne Zwischenhalt vollautomatisch an ihr Ziel bringt« (Stand 02/2015).

3 Um einen Eindruck von PRT-Befürworter*innen zu gewinnen, siehe die Website www.podcar.org.

abzutrennen, mittlerweile fortgeschritten ist. Und es illustriert die Schwierigkeit, Mobilität als politisches Problem zu denken, obwohl Verkehrsmittel einen enormen Einfluss auf unser Leben haben.
Probleme des Verkehrs werden primär als technische Probleme gesehen. Um sie zu lösen, werden Ingenieure herangezogen. Dabei ist es offensichtlich, wie eng die politische Ökonomie der Mobilität mit Fragen von Stadtentwicklung, Klima, Umwelt, Energie, Gerechtigkeit, Gleichheit, Migration und Kapitalakkumulation verknüpft ist. Die Verkehrsmachtordnung bestimmt nicht nur das Verhältnis von Auto zu Bus, sondern auch von Mensch zu Mensch. Die Frage des Verkehrs – sowie die Frage menschlicher Bewegung im Allgemeinen – ist zu wichtig, um sie Politiker*innen, Unternehmen und sogenannten Experten zu überlassen. Sie ist eine Frage, die von uns allen verhandelt werden muss.