



Klaus Gietinger

TOTAL SCHADEN

DAS AUTOHASSEBUCH

WESTEND

Klaus Gietinger

TOTALSCHADEN

DAS AUTOHASSERBUCH

unter Mitarbeit von Markus Schmidt

WESTEND

Mehr über unsere Autoren und Bücher:
www.westendverlag.de

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie. Detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.



ISBN 978-3-938060-47-6
© Westend Verlag Frankfurt/Main
in der Piper Verlag GmbH, München 2010
Satz: Fotosatz Amann, Aichstetten
Druck und Bindung: CPI – Clausen & Bosse, Leck
Printed in Germany

Inhalt

Vorwort		7
Kapitel Eins	Das Märchen von der friedlichen Revolution 1989	14
Kapitel Zwei	Das Auto verbindet Welten und Religionen und überfährt sie	29
Kapitel Drei	Der Gang in die Innenstadt	38
Kapitel Vier	Fetisch Mobilität	56
Kapitel Fünf	Das Tempovirus	76
Kapitel Sechs	Vom Tempovirus zum Autovirus	90
Kapitel Sieben	Die Drogenkartelle	109
Kapitel Acht	Die Unrechtsordnung	177
Kapitel Neun	Revolution oder Umgehungsstraße?	205
Kapitel Zehn	Die Verbreitung der Sucht	216
Kapitel Elf	Die Opfer der Massenvernichtungswaffe Auto	237
Kapitel Zwölf	Totale Automobilmachung 2030	250
Kapitel Dreizehn	Die Utopie einer autobefreiten Gesellschaft	265
Hitlisten		285
Dank		292
Anmerkungen		294
Literatur		307

»Der Mensch ist kein Vernünftig ...!«
Unvollendeter Satz meines Deutschlehrers
Eduard Sommer, 1969

Vorwort

1972, als Schüler, war ich in Südfrankreich. Wir fuhren mit einem roten Bahnbus dieselbe Strecke wie damals Yves Montand bei den Dreharbeiten zu *Lohn der Angst*. In den engen Kurven musste der Bus mehrmals zurückstoßen, so dass wir, die wir auf der letzten Bank saßen, über dem Abgrund schwebten. Es war das erste Mal, dass ich das Meer sah. Wir kamen auch durch eines der kleinsten Länder der Erde. Dort stand ich, nach dem Besuch des Ozeanografischen Instituts, vor dessen Eingang. Und plötzlich sah ich sie im Fond eines Rolls-Royce Silver Shadow an mir vorbeigleiten. Sie war eine der schönsten Frauen Hollywoods – die weiße Jungfrau in *12 Uhr mittags*. Legendär ihr Kuss, mit dem sie in *Das Fenster zum Hof*, erst als Schatten auftauchend und dann in doppelt kopierter Zeitlupe, James Stewards Lippen mit den ihren berührt. Legendär auch ihre rasende Cabrio-Fahrt in dem Film *Über den Dächern von Nizza* – natürlich heute als schlechte Rückprojektion erkennbar. Auf genau dieser Straße, so das vermutlich falsche Gerücht, sei sie dann wirklich verunglückt, 27 Jahre später, als Gracia Patricia, als Fürstin von Monaco.

Am 13. September 1982 jedenfalls kam sie mit ihrem Rover 3500 auf der Route de la Turbie in einer so genannten Haarnadelkurve von der Straße ab und stürzte, ihre Tochter Stéphanie an der Seite, 40 Meter tief ab. Im Krankenhaus fiel sie ins Koma. Am nächsten Tag starb sie mit 52 Jahren. Das Ende einer Märchenprinzessin.

Mein erstes Wort soll nach Auskunft meiner Mutter »Auto« gewesen sein. Das verpflichtet. Mit dem Ding muss abgerechnet werden.

Autos stehen meistens rum, überall. Wenn sie fahren, machen sie Krach und Dreck. Sie beanspruchen jede Menge Platz. Sie machen Städte und Landschaften platt. Sie fressen Öl. Sie scheißen Klimagase.

Reicht das nicht? Dann kann ich nachlegen: Autofahren, vor allem schnelles, verursacht bei mir extreme Angst. Und die brauche ich nicht.

Noch nicht genug? Autofahren ist tödlich. Das Auto hat mir etliche Freunde, Verwandte und Bekannte genommen. Ich habe genau ausgerechnet, wie viele Menschen das Auto umgebracht hat. Es sind unglaublich viele – vergessene Tote, verdrängt von der Kfz-Gesellschaft.

Gern würde ich Carsten Otte beipflichten: »Nichts schadet dem Image des Autos so sehr wie der Massentod auf den Straßen.«¹ Leider ist das nicht so. Als 1970 beinahe 90 000 Menschen in der kleinen EU (15 Länder) auf deren Straßen kreppten, trug das Auto ebenso wenig Kratzer davon wie heute, wo es weltweit Millionen sind, die durch diese Killermaschine verrecken. Wer sich immer wieder da reinsetzt, will von irgendwelchen Imageschäden nichts wissen und nimmt stattdessen den Tod anderer – und auch seinen eigenen – billigend in Kauf.

Meine Recherchen haben mir eines klargemacht: Das Auto ist die größte Massenvernichtungswaffe aller Zeiten. Diese Waffe muss bekämpft, sie muss unschädlich gemacht werden. Da sich der Präsident der Vereinigten Staaten von Amerika nicht bereit erklären wird, General Motors, Ford und Chrysler oder Mercedes, Toyota, BMW etc. zu bombardieren, wie das sein Vorgänger mit einem anderen angeblichen Massenvernichtungswaffenproduzenten gemacht hat, da auch die NATO keine Truppen schicken wird und ich ein friedliebender Mensch bin, gänzlich ungeeignet zum Schusswaffenträger, Amokläufer oder Terroristen, müssen andere Abwehrwaffen her. Und ich kann mit keinen anderen um-

gehen als mit denen der Kritik. Ich will Pfade aufzeigen, die man begehen und die man befahren kann – mit Fahrrädern oder mit Bussen und Bahnen. Da der Mensch kein Vernünftiger ist, gilt Goyas Satz, dass der Schlaf dieses Vernünftigen Ungeheuer gebiert. Doch der Spruch kann auch anders verstanden und übersetzt werden: Der Traum des Vernünftigen gebiert genauso Ungeheuer. Ein solcher Traum, ein solches Ungeheuer ist das Auto und ist vor allem der Mensch, der es fährt.

Einer der besten Disney-Cartoons heißt *Motor Mania* (USA 1950)², er zeigt Goofy als braven Bürger (Mr. Walker), der zum Monster (Mr. Wheeler) wird, sobald er sein Auto besteigt, und der sich wieder in einen braven Bürger zurückverwandelt, sobald er sein Kfz verlässt.

Versetzen Sie sich für einen Augenblick in den Körper eines Außerirdischen, von dem wir annehmen, er sei ein vernünftiges Wesen. Ihm – und also Ihnen – würde alles sehr, sehr seltsam erscheinen auf dieser Erde. Sie sähen eine Welt, die vom Auto dominiert wird, eine absonderliche Welt: Die einen, ein paar wenige, bestimmen über dessen Herstellung und Verbreitung. Die anderen kaufen es massenhaft. Und die – es werden immer mehr – irren, ähnlich dem Fliegenden Holländer, wie wahninnig herum. *Wir* irren motorisiert herum, weil *wir* das als Freiheit verstehen, aber es ist das Gegenteil davon – eine Sucht.

Sie können natürlich einwenden: Solange ein Süchtiger andere nicht gefährdet, ist das seine Sache; und auch diese ganzen medial aufgeblasenen Pseudoseuchen wie Vogel- oder Schweinegrippe, Rinderwahn, Zecken, Kampfhunde und S-Bahn-Schläger lassen mich ziemlich kalt. Doch bei der Autosucht ist es anders, sie gefährdet Millionen. Und sie ist eine wirkliche Seuche, so wie HIV oder die Pest. Das Auto selbst ist ein Virus, das sich unaufhaltsam verbreitet und die Menschen befällt. Noch ist kein Serum dagegen gefunden und kein Gegenmittel.

Ich rufe Ihnen allerdings zu: Wir arbeiten dran. Aber wir brauchen dringend Verstärkung. Schließen Sie sich uns an! In Deutschland kenne ich nur vier wirkliche Autokritiker: Heiner Monheim,

Markus Schmidt, Dieter Teufel und Winfried Wolf. In Österreich gibt es noch einen, den kenne ich nicht persönlich, er ist aber einer der großen: Hermann Knoflacher. Dann wird's schon mau. Denn Leute, die sich als Autokritiker ausgeben, gibt es ganz viele. Aber das sind meist falsche Fuffziger. Man erkennt sie daran, dass sie in jeder Diskussion, in der ein bißchen am Autolack gekratzt wird, den Satz einbauen: »Ich will das Auto ja nicht verteufeln, aber ...«

Ich aber sage: »Es wird endlich Zeit, das Auto zu verteufeln!« Und austreiben kann man diesen Teufel nur mit dem Beelzebub. Ein Exorzismus ist nötig!

Schlüpfen Sie jedoch vorher wieder in die Haut unseres Außerirdischen: Das Auto, das den Menschen Freiheit zu verschaffen schien, produziert extreme Unfreiheit – es ist, um ein Reizwort zu gebrauchen, totalitär.

Das betrifft den Fußgänger, der nur bis zur nächsten Ecke kommt und dann Spalier stehen muss für die Autos, der an Ampeln, die nur für die Autos da sind, warten muss, dessen Geschwindigkeit sich umgekehrt proportional zu dem des Pkw verändert hat. Der riesige Umwege gehen muss, überall durch herumstehende Blechhaufen behindert wird, der fast völlig rechtlos 200 karzinogene Schadstoffe einatmet, die allein das Auto hinauspusht. Das betrifft weiter den Anwohner, der schon bei geringer Pkw-Konzentration Lärmwerte ertragen muss, die keiner Fabrik zugestanden würden. Der Feinstaub einatmet und seine Kinder zur Käfighaltung verdammt und aufs Vorrecht des Autos hin konditioniert, weil er um ihr Leben fürchtet. Oder die Mutter, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fährt, um sie vor anderen Autos zu schützen. Oder den Radfahrer, der auf Radwege verbannt wird und dort gefährdeter ist als auf der Straße. Den Kleinunternehmer, den Ladenbesitzer, dem die Kunden wegbleiben, weil die Umgehungsstraße oder die Autobahn an seinem Geschäft vorbei- und nicht zu ihm hinführt. Es sind Milliarden Menschen, die dieses Sonderrecht auf Lebenszerstörung durch das Auto ertragen müssen – und es oft auch ertragen, weil sie selbst fahren, weil sie sich die Umgehungsstraßen und Autobahnen selbst gewünscht haben.

Aber es gibt auch Hoffnung. Denn eine Menge Leute haben keinen Führerschein, in Deutschland fast 40 Prozent. Außerhalb Europas noch viel mehr. Da sind einige Babys und Kinder dabei und ein paar Greisinnen und Greise. Aber es gibt doch eine ganze Menge Menschen im berufstätigen Alter, wie das heißt, die die absurde Bedienung von Lenkrad, Brems-, Kupplungspedal und Gangschaltungsknüppel nicht beherrschen und über keinen Persilschein, keine Fahrlizenz zum Verpesten, Verletzen und Töten verfügen.

Auch wenn wir noch vereinzelt sind: Unsere Zeit wird kommen! Wir sind die Avantgarde der Verkehrsrevolution, auch wenn wir sie nicht mehr erleben werden. Vielleicht auch deshalb, weil wir vorher – im Wortsinn – unter die Räder kommen.

Am Anfang, vor guten hundert Jahren, waren es erst wenige Wahnsinnige, die die Menschen von ihren Straßen und Plätzen vertrieben, die Dreck und Staub verbreiteten und den Tod übers Land brachten. In der Frühzeit wurden einige dafür gelyncht. Das wollen wir natürlich nicht. Wir sind für einen fairen Prozess. Aber vor Gericht sollen sie kommen – die Drogenbarone, die Dealer, die sozial-schädlich Süchtigen und alle die, die heute nicht dafür sorgen, dass diese Todesmaschine wenigstens zurückgedrängt wird.

Die Abermillionen Toten mahnen uns. Die Unfalltoten und die, die beim Krieg ums Öl gefallen sind. Und die Milliarden Verletzten, die unzähligen Schwer- und Schwerstverletzten, die dahinsiechen, die Krüppel, die Luftverpesteten und die Hörgeschädigten. Auch deren Angehörige, die psychisch und physisch verarmen und dabei im Glauben leben, dass sie ihre Kinder, ihre Männer, ihre Eltern auf dem Altar der Moderne geopfert haben.

Es mahnen auch die, die verhungert sind, und die, die entwurzelt und vertrieben wurden, weil das Auto alles frisst: Öl, Ölsand, Biodiesel, Gas, Wasserstoff, Strom, Raum, kurze Wege, Zeit, Ruhe, Bäume, Plätze, Flüsse, Täler, Berge, Häuser, Kommunikation, Gesellschaft und immer wieder Menschen. Weil diese Erfindung des Verderbens aus der Straße einen Todesstreifen gemacht hat, der die ganze Welt umspannt, einschnürt, fesselt und knebelt.

Doch in jedem Auto sitzt ein Mensch, einer, der es steuert, und somit einer, der verantwortlich ist.

Sind Autofahrer denn Mörder? Auch dieser Frage werde ich nachgehen.

Doch zuerst eine Definition: Wenn in diesem Buch vom »Auto« die Rede ist, meine ich der Einfachheit halber nicht nur den Personenkraftwagen (Pkw) mit vier Rädern, sondern alles, was sich mit Motor fortbewegt, ob Moped, Motorrad, Traktor und Lkw, solange es nicht durch Schienen geführt wird. Also das, was hierzulande so treffend »Kraftfahrzeug« (Kfz) heißt. Ein Fahrzeug, dessen Kraft Fantasien produziert, Wünsche weckt und die niedersten Instinkte motorisiert. Kraftwagen und Kraft-durch-Freude-Wagen gehören zusammen. Sie sind zwei Seiten einer Medaille, wie Henry Ford und Adolf Hitler, Helmut Schmidt und Erich Honecker, Franz Josef Strauß und Mao Tse-tung, Jürgen Trittin und Oskar Lafontaine, Porsche und Piëch, Osama und Obama.

Alle wollen oder wollten sie die Kfz-Gesellschaft und verteidigen sie – mit ihrem Geist und, wenn sie noch leben, mit ihrer Macht – mit allen Mitteln. Auch darüber wird näher zu berichten sein. Ich nenne die Nutznießer dieses Drogenkartells, dieser Junkiegesellschaft. Ich bin der selbsternannte Anti-Drogenbeauftragte, der Tacheles redet.

Und noch eine Unterscheidung: Wenn wir übers Auto sprechen, dann ist die Welt mindestens in zwei Teile geteilt. Die Hochmotorisierten, das sind große Teile der EU, die ganzen USA, ganz Japan und Australien plus Neuseeland sowie einige wenige Schwellenstaaten, insgesamt zirka 33 Länder. Der Rest der Welt, das sind zirka 168 Länder, ist niedrigmotorisiert und versucht dies zu ändern, rapide.

Das Virus ist längst aus Europa, aus den USA und Japan heraus bewusst auf die Niedrigmotorisierten übertragen worden. Sie wurden infiziert und hängen jetzt auch an der Nadel der Temposucht. Wir haben sie angesteckt, wir haben sie süchtig gemacht. Ohne Erbarmen. Einzig Afrika hinkt hinterher. Aber auch hier sterben Unzählige auf der Straße – also nicht nur in den Slums, an

Hunger oder an AIDS. Niedrig- und Hochmotorisierte, zwei Seiten einer Medaille und doch zwei Paar Stiefel. Während man in Europa glaubt, die Massenvernichtungswaffe im Griff zu haben, tötet sie im Rest der Erde immer mehr. Doch das Auto lässt sich nicht entschärfen. Auch nicht in Europa. Es muss verschrottet, die Massenvernichtungswaffe muss vernichtet werden.

Und auch wenn der Mensch kein Vernünftiger ist, hoffe ich doch auf den Sieg von Visionen wie die des Stadtrats Wrzlrmpft, der die Verkehrsprobleme Münchens folgendermaßen lösen wollte:

»Der Montag ist nur für die Personautos, der Dienstag nur für die Geschäftsautos, der Mittwoch Straßenbahn, der Donnerstag für die Omnibusse, der Freitag für die Feuerwehr, der Samstag für die Radfahrer, die Sonn- und Feiertage nur für die Fußgänger. Auf diese Weise würde nie mehr ein Mensch überfahren werden.

Oder eine weitere Lösung: Im Januar nur Personautos, im Februar Geschäftsautos, im März die Straßenbahnen. (...)

Oder 1939 nur Personautos, 1940 Geschäftsautos, 1941 Straßenbahnen, 1942 die Omnibusse, 1943 die Feuerwehr, 1944 die Radfahrer, 1945 Fußgänger usw.

Oder im 20. Jahrhundert nur Personautos, im 21. Jahrhundert nur Geschäftsautos, im 22. Jahrhundert ... (Tumult, ›Ruhe«-Rufe, Glocke des Vorsitzenden, ›Aufhören«-Rufe)«.³

Ich fordere in leichter Abwandlung: im 21. Jahrhundert nur Fußgänger, Fahrradfahrer, Omnibus, Straßenbahn, Bahn und Feuerwehr.

Bis der Mensch ein Vernünftiger wird.