

Ausfahrt aus dem Dauerstau

Hitzler, Ronald; Honer, Anne

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Hitzler, R., & Honer, A. (1992). Ausfahrt aus dem Dauerstau. *Liberal - Vierteljahreshefte für Politik und Kultur*, 34(1), 6-9. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-57291>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

on oder vermag sie gezielt Projekte zu fördern, die den Entwicklungsstaaten auch eine Chance zur Entwicklung einräumen? Viele dieser Staaten sind hoch verschuldet und können in immer geringerem Maße auf private Kredite hoffen. Die Weltbank gehört zu den wenigen internationalen Geldinstituten, auf denen die letzten Kredithoffnungen vieler Staaten der Dritten Welt ruhen.

Frau von Monbart konnte die Kritik nicht entkräften. Eine bedeutende Aufstockung der finanziellen Mittel der Weltbank sei vorerst nicht zu erwarten. Das Ziel der Bank könne es nur sein, die Armut zu lindern. Dies sei schon schwer genug. Die vergebenen Kredite könnten aber oft die Infrastruktur für eine wirtschaftliche Entwicklungschance verbessern, sei es durch Bildungsprogramme, Projekte zur besseren medizinischen Versorgung der Bevölkerung, die Förderung des privaten Sektors der Wirtschaft, Modernisierungen bei den Förderanlagen für Rohstoffe usw. Die tiefgreifenden wirtschaftsstrukturellen Probleme könne die Weltbank nicht lösen, wohl aber in Zusammenarbeit mit dem IWF Programme initiieren und teilweise finanzieren, die eine wirtschaftliche Entwicklung in einigen ausgewählten Staaten der Dritten Welt fördern. Sie führte als positive Beispiele Mexiko und Chile an.

Die »pazifischen Tiger« Taiwan, Singapur, Südkorea und Hongkong hätten den Anschluß an das weltwirtschaftliche Schrittmaß vollzogen.

Der beste Weg zur Linderung der Armut in den Staaten der Dritten Welt ist es, sie in den Zustand zu versetzen, wirtschaftlich auf eigenen Beinen zu stehen. Nur dann werden sie auch sozial und politisch so stabil sein können, daß sie die Sicherheit der Industriestaaten nicht gefährden können. Es sollte im Interesse der G-7 liegen, die finanziellen Mittel der Weltbank und anderer im Bereich der Dritten Welt tätigen internationalen Geldinstitute aufzustocken, um einer drohenden Massenverelendung und der schon beginnenden Völkerwanderung von Asylanten und Wirtschaftsflüchtlingen aus dem Süden in den entwickelten Norden vorzubeugen. ■

Ausfahrt aus dem Dauerstau

Ronald Hitzler / Anne Honer

Gegen den Autobahn-Stress:

Wir gehören zu jenen (unbeliebten) Leuten, die normalerweise versuchen, auf unseren Autobahnen mit der ihnen *technisch* möglichen Höchstgeschwindigkeit zu fahren, denn nach unserem Dafürhalten gibt es eben so etwas wie ein Ideal des autonomen Autofahrens: Uneingeschränkt bei selbstgewählter Geschwindigkeit sich dorthin bewegen zu können, wohin man will, ohne sich dabei physisch und psychisch (über-)anzustrengen. Dieses Ideal findet sich prinzipiell im 2CV und in der S-Klasse, im Ferrari geradeso wie im Trabi – auch wenn man die Existenzberechtigung des jeweils anderen im konkreten Miteinander, und insbesondere im Clinch auf Deutschlands Autobahnen, durchaus in Zweifel zieht und gelegentlich auch ganz karrosserienah in Frage stellt:

Der eine, mit 200 »Sachen« herandonnernd, würde den anderen am liebsten von der Straße schieben; der andere, justament gemächlich auf die linke Spur gewechselt, würde den einen am liebsten in eine halbsbrecherische Vollbremsung treiben. Wo der eine sich vor den anderen setzt, drängt der andere an dem einen vorbei, wo der eine mit Sicherheitsabständen kämpft, erobert sich der andere Lücken für seine Überholmanöver, und so weiter – bis zum nächsten LKW, dem gemeinsamen Feind, den der eine ohne großen »Anlauf« kaum einmal zu bezwingen vermag, und der für den anderen prinzipiell ein rollendes und ob seiner Neigungen zum plötzlichen »Ausseren« ständig streßerzeugendes Verkehrshindernis darstellt. Gleichwohl und trotz der unbestreitbaren Antagonismen: Die Fahrwilligen aller »Klassen« haben ein gemeinsames Ziel: möglichst unbehelligt und möglichst ohne andere zu behelligen, Zweck, Mittel und Zeit optimierend Distanzen zwischen zwei Orten hinter sich zu bringen.

Als ihrer aller wirkliche Antipoden aber treiben sich auf allen Strecken die notorischen

*Ronald Hitzler, Jahrgang 1950, Dr. rer. pol., wissenschaftlicher Assistent am Lehrstuhl für Soziologie II der Universität Bamberg.
Anne Honer, Jahrgang 1951, Dr. rer. pol., wissenschaftliche Mitarbeiterin am Soziologischen Seminar der Hochschule St. Gallen.*

Überholspur-Besetzer, die Sonntags-Lenker und Bekenntnisplaketten-Chauffeure, kurz, all jene vielgesichtigen Anti-Fahrer, herum: Die Wohnmobilisten zum Beispiel, die einhertuckern, als würden sie ihr Wochenendhäuschen durch den Schrebergarten ziehen; die Combi-Pädagogen, die jedes Tempo-Limit nutzen, um die Schlange, die sich hinter ihnen bildet, zu gesetzestreuem Wohlverhalten zu »erziehen«; die Dieselbauern, die nicht nach rechts und nicht nach links, vor allem aber weder nach hinten noch auch nur nach vorne schauen, und das keineswegs nur, wenn sie gerade irgendeine Auf- oder Ausfahrt anpeilen; die Ausbrems-Abstauber, die vorbei wollen, aber kaum vorbei können, weil sie chronisch die Diskrepanz zwischen Sein und Sollen ihrer Motorisierung ignorieren; aber auch die Mädels aller Altersklassen, die »ausnahmsweise mal« ans Lenkrad dürfen, und die Familienväter mit dem ewigen »Baby an Bord«, oder die Männer mit Hut, und die Holländer, und die Schweden, und die Amis und – natürlich – die Osis. Sie alle, in seltsamer Symbiose mit dem austro-italienischen 38-Tonner und dem dänischen Reisebus, vergällen in ihrer massenhaften Allgegenwart nicht nur dem reflektierten Schnellfahrer, sondern jedem, der das Potential seines Autos möglichst optimal nutzen will, Zeit und Raum zwischen Abfahrt und Ankunft. Immer eiliger versucht der Fahrwillige deshalb, ihnen so schnell wie möglich zu entkommen. Aber er hat sich auf ein sisyphoides Unterfangen eingelassen, auf jenes alte, grausame Spiel nämlich zwischen Hase und Igel: Wieviel Gas er auch gibt, immer versperrt ihm einer dieser zig-Millionen Anti-Mobilisten die freie Strecke.

In diesem Szenario erscheint der Schnellfahrer mehr und mehr als rasender Anachronismus. Er wird zur Verkörperung schlechthin des Feindbildes dieser ebenso heterogenen wie selbstgerechten Neid-Allianz der Bequemen und Unsicheren, der Unberechenbaren und Rammdösen, der Konzentrationsschwachen und Bierruhigen, der Brummi-Sympathisanten und Benzin-Sparer, der Öko-Romantiker und Baustellen-Blockwarte, der Berufs-Bremser und Überraschungs-Einfädler. Mit ihnen allen zieht der Geist der Zeit, nämlich hin zu »Tempo 100« und die Obrigkeit, stets auf opportunistischen Populismus fixiert und angetrieben von stets auf populistischen Opportunismus bedachten Massenmedien, verfemt und verfolgt noch die letzten »Ausbrecher« und

regelt den Verkehr solange in den Stau, bis schließlich keiner mehr fahren kann, weil alle fahren dürfen sollen, so daß am Ende wirklich *alle* noch dankbar sein werden, sich in endlosen Blechkolonnen im Einheitsschrittempo voranschieben zu müssen. Damit sind dann zwar weder unsere Umwelt- noch unsere Verkehrsprobleme gelöst, aber das Gleichschaltungs-Prinzip kollektiver Mißgunst und legitimer Resentiments wird einmal mehr obsiegt haben.

Drastische Steuererhöhungen . . .

Um nicht mißverstanden zu werden: Auch wir betrachten den motorisierten Individualverkehr als ein gesellschaftliches Problem ersten Ranges. Daß es so nicht mehr weitergehen kann, weil sonst bald gar nichts mehr gehen wird (nicht nur) auf Deutschlands Autobahnen, das bestreiten allenfalls noch die sturköpfigsten Ignoranten. Nur: Wie es anders gehen soll, darüber gehen, wie man so schön sagt, die Ansichten entschieden auseinander. Die beiden öffentlichkeitsvirulentesten, die beiden mit dem breitesten Medienecho vorgetragenen Positionen, die derzeit sozusagen den Raum der Alternativen abzustecken scheinen, sehen so aus: Die einen sehen im zügigen und »großzügigen« Ausbau des Straßennetzes die Lösung, die anderen wollen uns, »der Umwelt zuliebe«, auf »Tempo 100« verpflichten. Daneben beziehungsweise – bezogen auf das öffentliche Interesse – *dahinter* gibt es aber unter anderem auch den Vorschlag, die Mineralölsteuer zu erhöhen, und zwar so deutlich, daß der Benzinpreis auf etwa *fünf Mark* je Liter steigt. Dann erst nämlich wären die durch den Individualverkehr tatsächlich entstehenden *volkswirtschaftlichen* Kosten so ungefähr abgedeckt, all die Kosten also, die nicht nur durch den Bau und den Unterhalt von Straßen, sondern auch durch verkehrsbedingte Unfälle, Produktionsausfälle und Umweltschäden entstehen.

Dieser Vorschlag ist naturgemäß unpopulär – weil seine Realisierung in der Tat weite Teile unserer Population daran hindern würde, sich bei jeder Gelegenheit mit irgendeinem Kraftfahrzeug durch die Welt zu bewegen. Aber dieser Vorschlag würde eben einige allseits erwünschte Effekte zeitigen, zum Beispiel den, daß die vorhandenen Straßen wieder befahrbar und nicht nur mehr oder weniger bestehbar würden, und den,

daß man die weit weniger befahrenen Straßen weit seltener reparieren müßte, und den, daß die Wenigen, die dann noch fahren, so schnell fahren könnten, wie sie möchten beziehungsweise wie sie es sich leisten können, weil sie zum Beispiel für die Umweltschäden, die sie anrichten, auch tatsächlich über die hohe Mineralölsteuer wieder aufkommen. Gerade der letztgenannte Effekt erscheint uns besonders wichtig, weil wir meinen, daß sowohl die Empfehlung, noch mehr Straßen zu bauen, als auch der Vorschlag, alle zu zwingen, »Tempo 100« einzuhalten, am Verkehrsproblem und am Ökologieproblem nichts ändern würden. Die Lösung kann unseres Erachtens nur darin bestehen, das Autofahren wieder zu einem Privileg (relativ) Weniger zu machen, die sich diesen Luxus leisten können und wollen.

Daß dieser Weg gleichwohl nicht ernsthaft diskutiert wird, ist ein Resultat unserer grassierenden und sich immer weiter ausbreitenden und verästelnden Neidkultur. Anders gesagt: Der kollektive Neid ist schon die Ursache dafür, daß der motorisierte Individualverkehr zu einem gesellschaftlichen Problem ersten Ranges geworden ist. Der Neid ist der Motor der Erfolgsgeschichte des Autos, die direkt in den Dauerstau führte: Wie gesagt, wenn es so etwas wie ein Ideal des Autofahrens gibt, dann ist es die Vorstellung, sich uneingeschränkt bei selbstgewählter Geschwindigkeit dorthin bewegen zu können, wohin man will, ohne sich dabei physisch und psychisch (über-)anzustrengen. Aber die vielen, die dermal nicht fuhrten, neideten den wenigen, die fuhrten, die Möglichkeit, zu fahren, solange, bis die vielen endlich auch die Möglichkeit hatten, zu fahren.

Da aber der Raum zum Fahren begrenzt ist, muß nun, da so viele fahren, eines der Grundprinzipien individuellen Fahrens, die eigenständige Wahl des Bewegungstempos, eingeschränkt werden; im Extremfall bis hin zur Festlegung der (100 km/h) Einheitsgeschwindigkeit, die von allen Verkehrsteilnehmern problemlos eingehalten werden kann, damit eben möglichst alle mitfahren können. Dadurch aber wird der Individualverkehr zu einem Massentransportsystem, in das man sich lediglich noch ein- und ausklinken kann. So wird zwar der Neid-Faktor, der darauf abhebt, daß keiner dürfen darf, was nicht alle dürfen, als maßgebliches Steuerungsprinzip moderner Konsumgesellschaften einmal mehr bestätigt. Das gesellschaftliche Problem der Massen-

haftigkeit ökologischen Fehlverhaltens aber bleibt ebenfalls erhalten beziehungsweise wird noch verstärkt, weil sich nun endlich wirklich alle an der großen Abgaserei beteiligen können.

Daraus folgt: Entweder triumphiert in Kürze ein ressentimentgeladener Realkollektivismus über den liberalen Konsumindividualismus – und zwar ironischerweise gerade durch dessen scheinbar ausdrucksstärkstes Symbol, das Automobil –, oder wir verabschieden uns endlich von jenem opportunistischen Neid-Geist-Motto, wonach möglichst gar keiner dürfen darf, wenn nicht alle dürfen können, und revidieren mit allem Nachdruck die Popularität unserer Individualverkehrsmittel durch eine wirklich drastische Verteuerung des Privilegs, autofahren zu dürfen. Denn anders als die Empfehlungen zu immer mehr Straßenbau auf der einen oder zu immer weiteren Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der anderen Seite, die beide nur Neid-Vermeidungsstrategien, aber keine Problem-Lösungen darstellen, ist eine massive Verteuerung des Privilegs, individuell kraftfahren zu dürfen, und zwar eine Verteuerung, die den durch den Individualverkehr tatsächlich entstehenden Kosten entspricht, eben eine ökologisch und verkehrstechnisch sinnvolle Möglichkeit.

. . . und ihre Konsequenzen

Was aber würde eine solche Verteuerung für uns selber bedeuten? Nun, wir fahren beide nicht »zum Vergnügen«, aber wenn wir fahren, fahren wir, wenn es irgend geht, so schnell es eben geht. Weil wir derzeit einen größeren Hubraum bewegen, heißt »so schnell es eben geht« für uns im Idealfall »über 200 km/h« und das heißt, daß wir auf einhundert Kilometer circa 17 Liter »Super unverbleit« verbrauchen. Unsere Benzinkosten je (in der uns genehmen Geschwindigkeit) gefahrenem Kilometer belaufen sich derzeit also auf circa 25 Pfennige. Bei der von uns ins Auge gefaßten drastischen Mineralölsteuererhöhung und einem daraus resultierenden Benzinpreis von circa fünf Mark je Liter würden sich – bei gleichbleibender Fahrweise – unsere Benzinkosten je Kilometer auf rund 85 Pfennige erhöhen.

Dann würde das Benzin zum Beispiel für eine der (gelegentlichen) Fahrten vom einen Arbeitsplatz zur gemeinsamen Wohnung und zurück circa 700 Mark kosten, für einen Besuch bei den Eltern circa 400 Mark und für einen Aus-

flug an die Nordsee circa 900 Mark. Auch die Differenz zwischen der für berufsbedingte Reisen üblichen Kostenerstattung entsprechend dem Preis für ein Bahnticket zweiter Klasse und den tatsächlich entstehenden Benzinkosten bei der Nutzung des eigenen PKWs würde so eklatant, daß wir letztere Möglichkeit wohl kaum noch ernsthaft in Betracht ziehen würden. Wir könnten uns also unsere derzeitige Art und Weise, möglichst schnell mit dem Auto zu fahren, wenn überhaupt, dann nur in Sonder- und Notfällen noch leisten. Mithin würden wir wahrscheinlich darauf verzichten, einen so komfortablen und motorstarken Wagen zu fahren, wie jetzt – und uns eventuell ein Auto mit deutlich geringerem Verbrauch anschaffen. Neueste Entwicklungen antizipierend käme dann vielleicht ein Gefährt in Betracht, das, mit rund 120 km/h über die Autobahn bewegt, circa fünf Liter Benzin je einhundert gefahrenen Kilometern verbraucht. Das heißt, unsere Benzinkosten würden sich dann wieder auf circa 25 Pfennige je gefahrenem Kilometer belaufen.

Wir müßten also höchstwahrscheinlich auf das Privileg, individuell kraftzufahren, nicht völlig verzichten, würden aber wohl, angesichts der zu gewärtigenden Einbußen an Fahrkomfort und an (erhoffter) Zeitersparnis, noch öfter als bisher – vor allem für weitere Strecken – öffentliche Verkehrsmittel benutzen. (Kaum vorstellen können wir uns allerdings, unsere größeren Einkäufe ohne individuelles Transportmittel zu absolvieren – zumindest solange der Einzelhandel uns ständig mehr Dienstleistungen selber verrichten läßt, statt zum Beispiel zu der einstigen schönen Übung zurückzukehren, seine Waren dort abzuliefern, wo sie benötigt werden: bei der Kundschaft zu Hause.)

Leute mit höherem verfügbarem Einkommen als wir könnten natürlich auch in Zukunft mit größeren Wagen schneller fahren. Leute mit geringerem verfügbarem Einkommen als wir hingegen müßten entweder ihr Budget umorganisieren oder auf das Privileg, individuell kraftzufahren, ganz verzichten. (*Leute mit noch geringerem Einkommen müssen das auch heute schon!*) – Wir hätten also als Effekt drastisch erhöhter Mineralölsteuern eine Verschiebung des Privilegs, überhaupt autozufahren, nach oben – und eine Verschiebung des Privilegs, schnell und damit verbrauchsintensiv zu fahren, nach noch weiter oben. Als Sekundäreffekt würden sich die Ab-

satzahlen der Automobilhersteller verringern, und infolgedessen die Herstellungskosten und die Verkaufspreise (tendenziell) steigen. Das wiederum würde weitere Einkommensgruppen davon abhalten, sich ein Auto zu kaufen, wodurch Staufahrt und Umweltverschmutzung weiter abnehmen würden.

Fazit: Wir haben hier vorsätzlich (und, wie wir auch zu zeigen versucht haben, nur bedingt eigennützig) für eine Ent-Popularisierung des Autofahrens plädiert. Das Problem mit dem Individualverkehr verschwindet nämlich in eben dem Maße, in dem seine Massenhaftigkeit reduziert wird. Autofahren muß deshalb *wieder* etwas werden, was sich nicht »jeder« – zumindest nicht alltäglich – ohne weiteres leisten kann. Daß Landbevölkerung und Pendler nach gegenwärtiger Definition auf individuelles Kraftfahren angewiesen sind, oder daß aktuell mit dem LKW-Transportsystem unsere Versorgung sichergestellt wird, sehen wir als lösbares Problem und keineswegs als kulturelles sine-qua-non an – genausowenig wie die heute eine so negative Antwort suggerierende Frage, ob jeder so schnell autofahren dürfen soll, wie er kann beziehungsweise will.

Das einzige Hindernis, das uns also ernsthaft von der hier vorgeschlagenen Lösung sowohl des Verkehrsproblems als auch einiger Ökologieprobleme abhalten kann – und aller Voraussicht nach wohl auch abhalten wird – und das uns stattdessen immer monströsere Bau- *und* immer zwanghaftere Regulierungsmaßnahmen nahelegt, ist mithin tatsächlich der Neid der vielen, denen dann (wieder) etwas verschlossen bliebe, was andere (noch) dürften beziehungsweise könnten. ■