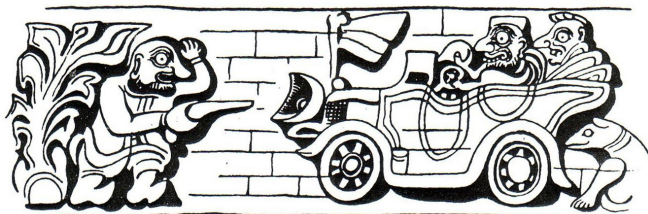


Von der Amöbe bis zu Hupelkord

Weltgeschichte des Automobils

Wer lebt autonomer – AutofahrerInnen, BeifahrerInnen oder Autolose?

Das Auto ist tausendmal älter als der Mensch – jede Wette! Denn Amöben sind selbstbeweglich, also auf Lateinisch: automobil. Schildkröten können aus ihrem Panzer nicht einfach aussteigen (Soldaten oft auch nicht). Das erste, das Archäologinnen ausgruben: Beweise, daß es bereits in Steinzeiten PKWs gab. Fred Feuerstein und Barney Geröllheimer kurvten in einem Vehikel herum, das eher wie eine Dampfwalze aussah.



Wer sich in Sachen Steinzeit als Autoleugner betätigt, muß zugeben, daß spätestens in Mesopotamien dann zahlreiche Ausgrabungen die Existenz vorsintflutlicher Automodelle belegen. Ganz nebenbei fand man auch das Zauberwort ODOL in Granit gehauen, gemeißelt, runtergeschubst in den Brunnen der Vergangenheit vom sog. »Moloch nachträglicher Vordatierung«.

Religionsstifter hatten nicht die Bohne gegen das Auto. Sondern? Sie nutzten einfach nur die Fortbewegungsmittel ihrer Zeit. Laozi ritt auf einem Ochsen. Nicht umsonst sahen die Ochsenhörner wie die Lenkstangen von Fahrrädern und Motorrollern aus.

Jesus ging nicht zu Fuß zum Tempel. Nirgendwo ein Auto, das nicht pausenlos vom Fliegen träumte. Bei Prophet Muhammad ging das Auto schier in ein geflügeltes Auto über, also in ein Flugzeug, präludiert oder postludiert von Walt Disneys Spielfilm: »Der fliegende Pauker«, 1961 n. Chr.

Engel kurbelten die Welt an. Schutzengel beschützten Serienkiller. Die Kutsche, bevor sie zum Auto mutierte, wollte nicht mehr gezogen werden. Hundert Jahre bevor Daimler-Benz losknatterten, sah das Auto eher wie eine Dampfmaschine aus.

Dreirädige Dampfwägen, vorgesehen als Artilleriezugmaschinen, schleppten sich vorwärts, 1769. Fahrräder litten daran, noch kein Auto zu sein. Automodelle zeigten eine Artenvielfalt wie nur noch Hunde, vom Bernhardiner bis zum Zwergpinscher. Arthur Schopenhauer hätte das Auto genauso begrüßt wie die Eisenbahn, als Erlösung für geschundene Pferde. Horseless Times überrollten jedes Pferdegetrappel. Statt um Haferpreise gings um Benzinpreise. Fuhrknechte sattelten um auf Tankwarte. Stummfilmhelden kurbelten Automobile an, des Namens Hupelkord. Spätestens 1927, plusminus, brach der Kampf zwischen Maschine und Mensch offen aus. Nirgendwo ein harmloser argloser Sonderschullehrer, der nicht an jedem Zebrastreifen und Ampelmännchen hingegeben überlegt, ob er die humpelnde Fußgängerin nun umfährt, an der Wand zu Brei fährt oder laufen läßt. Eine Denkmaschine namens Adorno ließ nicht unreflektiert, wie das Autotürknullen, das dem Ungeziefer der Straße abverlangt wird, selber schon zur faschistischen Missetat mutiert, spätestens 1947. Ein Dädalus oder Daniel Düsentrieb namens Leonardo da Vinci wird zeitlebens dran leiden, bloß Panzer und U-Boot erfunden zu haben, statt das Auto. Akute Nostalgie sehnt sich weniger nach vorindustriellen Zeiten als nach Hitchcock-Oldtimer und Trabbi – fährt der

alte Lord fort, fährt er nur im Ford fort, und die gute Missis gibt ihm ein paar Kisis.

Das Automobil versachlichte sich zum Kraftfahrzeug.



»Der Benzinhengst«, Zeichnung von Heinrich Kley, 1910

Das Auto vernichtete mehr museale Stadsubstanz als Weltkrieg 1 und 2. Milliarden kommen halt, jenseits von Karambolage und Stau, schneller damit vom Fleck als ohne, zeitweise. Mit Vollgas in die Luftverpestung! Zurück zur Natur, aber bitte nicht zu Fuß! Lebewesen sitzen in Blechvehikeln wie ihr Freßzeug in der Blechdose. Menschheit erfand das Symphonieorchester; Autobauern genügt ein einziger Ton (Hupe).

Nur 4 Prozent haben gelegentlich was gegen Luftverpestung einzuwenden, Öko-Apostel, Retro-Romantiker und Beifahrer. Autofahren, angeblich, belastet die Umweltbilanz weniger als Fleischessen. Autos kommen vom Fließband wie Schweinehälften. Beide rennen um die Wette, wer eher die Welt zugrunde richtet. Die Zukunft gehört Wasserkriegen, Infokriegen, Sandkriegen. Kriege zwecks Geländegewinn sind eigentlich out, genau wie Ölkriege.

Nur wenige Endverbraucher kamen nicht auf diese Welt, um einen Führerschein zu machen. Umso öfter saßen führerscheinlose Mitbürger auf den Beifahrersitzen sämtlicher Blechkisten und Blechlawinen.

84 Prozent aller Vegetarier werden dann doch wieder beim Wurstverzehr ertappt.

1979 besaßen 18 Prozent aller Rentner den Führerschein. Allein zwischen 1960 und 1980 wurden 200.000 Hektar Ackerboden in Straßen und Parkplätze umgewandelt. 1960 fuhren in der BRD 4 Millionen PKWs herum, 2023 – 49 Millionen. Ständig gings um Staudurchsagen, schallabsorbierende Begrenzungselemente, schalldämmende Fahrbahnbeläge.

He has an exident ... die Titanic gurgelte unter, genau wie Venedig, sowie pauschal das komplette Abendland. Die Space Shuttle Challenger stürzte bereits nach 73 Sekunden ab. Bäume standen mit einem Wahnsinnstempo am Rand schöner alter Alleen.

Die Behörden registrierten im Jahr 2025 ungefähr 300.000 Verletzte durch Verkehrsunfälle, jeden Tag werden ungefähr 8 Menschen im Straßenverkehr getötet.

Seit 1885 gabs im Straßenverkehr 17 Millionen Autotote, also weitaus mehr Tote als durch Krieg, Genozid oder Terrorismus zusammengekommen. Hinzu kommen 40 Millionen Invalide – jährlich!

Einsame Stimmen errechnete, es gebe $130\times$ mehr Unfalltote als Hiroshimaopfer, »der Hundertjährige Krieg in einer Woche, die Kreuzzüge in weniger als 30 Sekunden«. Markant dämonisierende Sätze blühten auf: »Wer Erdöl besitzt, kann schon morgen überfahren werden.«

»Die Hälfte der Rohstoffe geht ins Auto. Die Hälfte der Bevölkerung kommt unters Auto:«

Heathcote Williams schrieb in seinem illustrierten Pamphlet gegen Autos, im Zweitausendeins Verlag, 1991: »Was

Hitler begann, vollenden die Motorenwerke mit der unfehlbaren These: Es war ein Unfall.«

»Sie wollen den Tod von der Straße holen, Mann? Dann holt er sich die Leute auf dem Bürgersteig!«

»An einem Tag mit guter Produktion kommen drei Wagen auf jedes Neugeborene.«

Freche Bonmots verpufften wacker im Autolärm von Autopia (statt Utopia).

Die mausgraue, nein: metallgraue Jetztzeit benimmt sich also viel archaischer als jedes andere Mittelalter zuvor! In 400 Jahren früher Neuzeit wurden zweihunderttausend Hexen ermordet; hingegen fordert der Gott europäischer Autobahnen diesselbe Opferzahl nicht pro halbes Jahrtausend, sondern – in bloß fünf Monaten!

Trotzdem: Selbst Barfüßer und Naturpropheten konnten und wollten aufs Automobil nicht ganz verzichten. Menschheitslehrer wie Jiddu Khrisnamurti wuschen ihr Auto sogar eigenhändig, nicht ohne gelbe Gummihandschuhe.

Sexguru Osho, alias Bhagwan, sammelte horizontfüllend ein Automodell namens Rolls Royce. Er ließ sich in Oregon eine eigene Autobahn bauen, nur für ihn selbst, genau wie Frederico Fellini, für seinen Film »Roma«, sich eine eigene Autobahn bauen ließ, um den verrücktesten Autostau der Film- und Weltgeschichte zu zeigen.

Verdienstvolle Bücher brachten in engagierten Bildbänden wie »Grün kaputt« und »Alptraum Auto« die ganze fatale Optik der Autogesellschaft, dieser ganzen Neuzeitmisere, derart plausibel vor Augen, sogar in 12 Auflagen. Die Straßen aber, statt leerer, wurden noch voller. Über kritische Gegenstimmen rollte dann jederzeit gern wieder eine Phalanx von Gabelstaplern und Dampfwalzen hinweg. Sachliche Zauberworte wie Ladepumpe und Höchstdrehzahl kursierten, Fahrbahnbeschaffenheit, Sechszylinder-Leichtmetalltriebwerk, polierter

Aluminium-Motorhaube, Senkung des Fertigungsaufwands, von Abblendvorrichtung, Abdampfkondensation und Ablenk-nase bis hin zu Zweitöner, Zwillingbereifung und Zylinderkopf (abnehmbar). Man ahnt bang das ganze weltallumspannende Ausmaß des Phänomens Autoeuphorie.

Es fahren auch kluge Kulturgeschichten vor. Ausgehend von angeblichen kulturgeschichtlichen Wendepunkten suchen Autorinnen und Autoren kulturelle Imaginationen des Autos zwischen nostalgischer Glorifizierung und auratisiertem Zukunftsversprechen und stellen anhand literarischer und filmischer Beispiele dar, wie der Innenraum des Autos zu einem Ort der sozialen Bedeutungsstiftung und der medialen und technischen Reflexion werden kann.

50.000 SPIEGEL-Online-Leser stimmten ab. Umfragen zur Verkehrsinfrastruktur brachten stets nur Schlagzeilen wie: »DEUTSCHE WOLLEN MEHR AUTOBAHNEN!«

2017 wurden 539 Millionen Euro in das nordbayrische Netz investiert, mehr denn je zuvor.

Die Regierung soll Autobahnen verbreitern und verlängern, neue Schienen verlegen und Flüsse vertiefen.

Vielleicht können wir ja in die dröhnende Realität ein paar letzte Idyllen hineintupfen?

