



Gefälschte Geschichte

Von Rainer Fischbach und Stefan Kissinger | 12.12.2018 (ediert am 14.12.2018)

Eine Zukunft ohne Automobil könnte auf Vorbilder in der Vergangenheit zurückblicken. Umso tragischer, dass sich die Rosa-Luxemburg-Stiftung mit Propagandaformeln des Automobilismus und einer gefälschten Geschichte des Verkehrs blamiert.

Um die heutigen Verkehrs- und Umweltprobleme zu lösen, sind wirkliche Alternativen zum motorisierten Individualverkehr nötig (MIV). Hilfreich wäre, das Phänomen Verkehr in eine angemessene historische Perspektive zu stellen und insbesondere die Position des heute so dominanten Automobils zu relativieren.

Schon hier scheidet eine Studie der Rosa-Luxemburg-Stiftung mit dem Titel *Das Auto im digitalen Kapitalismus: Dieselskandal, Elektroantrieb, autonomes Fahren und die Zukunft der Mobilität* kläglich. Mehr als eine Reproduktion der Propagandaformeln des Automobilismus bringt sie nicht zuwege: »Die Sehnsucht nach Unabhängigkeit, Individualität und Freiheit des Einzelnen konnte der Kapitalismus des 20. Jahrhunderts im Automobil kondensieren« [Daum 2018, 11] – als ob dies jemals die Hauptfunktion des Automobils und das 20. Jahrhundert durchgängig das Jahrhundert des Automobils gewesen wäre.

Nein, das 20. Jahrhundert erlebte in seinem ersten Drittel den bisherigen Höhepunkt des schienengebundenen, zunehmend elektrifizierten, öffentlichen Verkehrs. Und zwar durchgängig in den industrialisierten Ländern des Nordens und auch in vielen Städten des Südens. Das Automobil wurde in den USA in den 1930er-, in Westeuropa in den 1960er-Jahren zum dominierenden Verkehrsmittel. In Os-

teuropa und in den Metropolen der Schwellenländer begann diese Entwicklung sogar erst im letzten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts. Dessen ungeachtet ist die Majorität der Erdbevölkerung wie auch ein signifikanter Teil der Bewohner der Industrienationen glücklicherweise immer noch weit davon entfernt, regelmäßig ein Automobil zu benutzen.

Völlig obskur ist, wenn das Autofahren zur »letzten Bastion des Egalitarismus« erklärt wird [Daum 2018, 11], bilden doch die Autofahrer selbst schon eine herausgehobene Gruppe innerhalb der es zudem eine extreme Differenzierung hinsichtlich Sicherheit, Komfort und – sofern sie nicht im Stau eingeklemt sind – Geschwindigkeit gibt. Wie die Proteste der Gelbwesten in Frankreich gerade eindrucksvoll gewahrt werden lassen, ist für arme Leute das Auto, sofern sie sich ein solches leisten wollen oder müssen, nämlich besonders teuer: es kostet sie einen großen Teil ihrer Lebenszeit. Schnell im Sinne von pro Stunde aufgewandter Lebenszeit zurückgelegter Strecke, sind mit dem Auto nur Leute unterwegs, die über ein hohes Einkommen verfügen.

Noch skurriler sind Behauptungen wie die, dass das Auto »der soziale Kitt Nachkriegsdeutschlands [war]« und »das Vehikel (...), das Deutschland ins Wirtschaftswunder befördert hat« [Daum 2018, 29].

Wer sich mit dieser Zeit beschäftigt oder sie gar selbst erlebt hat, weiß, dass das sogenannte Wirtschaftswunder zunächst damit zu tun hatte, genug zu essen und neue Kleidung zu haben. Dann vielleicht eine etwas größere Wohnung mit Bad und WC zu beziehen, eine Nähmaschine, eine Waschmaschine, Fotoapparat, Musiktruhe und Fernseher anzuschaffen, schließlich eine Urlaubsreise zu machen. Vor dem PKW kam meist das Motorrad, der Motorroller oder eines der Gefährte aus jener hierzulande nahezu ausgestorbenen Kategorie zwischen den motorisierten Zweirädern und den »richtigen« Autos wie die BMW Isetta oder der Messerschmitt Kabinenroller – immer primär zu dem Zweck, die berufliche Tätigkeit zu erleichtern. Der PKW war dann oft ein Käfer. Oder – wenn sowohl die Mittel etwas weiter reichten als auch das Renommee es gebot – ein 170D, das Modell, dessen Robustheit und Sparsamkeit den Grund zur deutschen Liebe zum Diesel legte.

Sofern dann das Versprechen von »Unabhängigkeit, Individualität und Freiheit« ins Spiel kam, erwies sich das Auto eben nicht als »der soziale Kitt Nachkriegsdeutschlands«, sondern zunehmend als ein Ferment, das soziale Zusammenhänge – Familie, Nachbarschaft, die Gemeinschaft der Kollegen – aufzulösen begann.

Entscheidend ist jedoch die Tatsache, dass das 20. Jahrhundert hochorganisierte Industriegesellschaften und Metropolen mit Millionenbevölkerungen sah, die weitgehend *ohne* Automobil auskamen. Mehr noch: mit einer entscheidend verbesserten und weiter zu verbessernden Technik des öffentlichen Verkehrs werden diese noch besser und komfortabler funktionieren. Eine Zukunft ohne Automobil kann auf Vorbilder in der Vergangenheit zurückblicken, die sie sicher zu übertreffen vermag, die ihr jedoch auch erhöhte Plausibilität verleihen.

Freilich wird der Abschied vom Automobil mit Widerstand zu rechnen haben. Entscheidend ist, welche Kräfte geeignet sind, diesen zu überwinden. Hier geht es um eine realistische Einschätzung, die sich nicht von trendigen Illusionen davontragen lässt wie das RLS-Papier. Denn das geht davon aus, dass die sogenannten Millennials, also die Generation der nach 1980 geborenen, »mit ihrer

Affinität zu neuen Technologien und ihren veränderten Bedürfnissen und Ansprüchen an Mobilität [...] einen Wandel hin zu vernetzten Services und der Nutzung diverser Verkehrsmittel (Multimodalität) [befördern]. Dieser Übergang lässt auf eine inhärente und bereits manifeste Tendenz zum Abschied von Führerschein und privatem Fahrzeugeigentum schließen« [Daum 2018, 8].

Einmal abgesehen davon, dass man manifeste Tendenzen doch nicht nur erschließen, sondern beobachten können müsste, unterstützen die Fakten solche kühnen Schlüsse keinesfalls: Nach den Zahlen des Kraftfahrzeugbundesamts wuchs der Bestand an zugelassenen PKW in Deutschland innerhalb der letzten fünf Jahre (2013-2018) um 7 Prozent (von 43.431.124 auf 46.474.594), während die Bevölkerung nur um 1 Prozent wuchs (von 80.523.746 auf 81.351.097). Eine manifeste Abkehr vom Automobil müsste anders aussehen.

Auch in den USA ist dies nicht anders: auch dort übertrifft die Zunahme der PKW das Bevölkerungswachstum bei weitem. Das gilt selbst für hippe Metropolen wie San Francisco und New York, in denen sich die Millennials drängen, die jene neuen Werte doch besonders ausgeprägt repräsentieren müssten [Schaller 2018, 21].

Von deklarierten Einstellungen auf manifestes Verhalten zu schließen, insbesondere, wenn zwischen beiden der Übergang vom Jugend- zum Erwachsenenalter liegt, stellt keine zuverlässige sozialwissenschaftliche Methode dar. In dem gegenüber früheren Generationen verzögerten Führerscheinwerb heutiger Jugendlicher mag sich eine größere Distanz zum Automobil ausdrücken, wie auch im Rückfall der Automobilkonzerne in der Rangordnung der geschätzten Unternehmen. Doch ebenso ihre überwiegend verschlechterte materielle Situation.

Wenn heute Apple und Google ein höheres Ansehen genießen als Daimler und BMW, dann sagt dies eher etwas über die Produkte aus, die heute hipp sind. Spätestens dann, wenn die Millennials eine einigermaßen bezahlte Arbeit gefunden, eine Familie gegründet und auch noch vom Zentrum in den Speckgürtel einer Metropole gezogen sind – von den eher peripher wohnenden ganz abzusehen –, dürfte sich dies entscheidend ändern. Und genau das ist es, was die Zahlen belegen.

Fraglich ist auch, ob die mit den Millennials assoziierte »Transformation des Mobilitätssektors [...] zum digitalen Service« [Daum 2018, 9] wirklich den Bedürfnissen der meisten Menschen entspricht. Ein komfortabler öffentlicher Verkehr zeichnet sich dadurch aus, dass man kein Smartphone und keine App benötigt, um ihn zu benutzen: man geht zur nächsten Haltestelle und steigt in das nächste, im Takt von wenigen Minuten ankommende Fahrzeug in der passenden Richtung ein. Die relevanten Daten, insbesondere über die Verkehrsflüsse, können die Verkehrsbetriebe auch durch Sensoren in den Stationen und Fahrzeugen ermitteln – ohne mit der invasiven Digitalisierung in die Persönlichkeitsrechte der Fahrgäste einzugreifen. Menschen, die kein Smartphone benutzen wollen oder können, werden dadurch nicht ausgeschlossen.

Diese Überlegung spricht auch für einen fahrscheinlosen öffentlichen Verkehr. Dies könnte die herkömmliche Infrastruktur für den Fahrscheinverkauf überflüssig machen, ohne den Fahrgästen die diversen Formen des elektronischen Bezahls aufzudrängen, die auch persönliche Verhaltensweisen offenlegen, indem sie zum Beispiel die Erstellung von Bewegungsprofilen erlauben.

Nicht zu unterschätzen ist auch die Verwundbarkeit eines Verkehrssystems, das Mobilität zu einem digitalen Service macht: Ein Ausfall beziehungsweise schon die lokale Nichtverfügbarkeit des Funknetzes, eine Störung der Satellitennavigation oder der Server würde aus Mobilität sehr schnell Immobilität machen. Gleiches kann sich auch auf der individuellen Ebene ereignen, wenn gerade die Batterie leer und keine Lademöglichkeit zur Hand, das Prepaid-Konto aufgebraucht oder das Smartphone einfach kaputtgegangen oder gestohlen worden ist. Einem solchen System fehlt die Robustheit und Verlässlichkeit, die Einrichtungen auszeichnen sollte, die für eine Gesellschaft lebenswichtig sind.

Daum, Timo 2018: *Das Auto im digitalen Kapitalismus: Dieselskandal, Elektroantrieb, autonomes Fahren und die Zukunft der Mobilität.* Berlin: Rosa Luxemburg Stiftung. https://www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/sonst_publicationen/Das_Auto_im_digitalen_Kapitalismus.pdf

Schaller, Bruce 2018: *The New Automobility: Lyft, Uber and the Future of American Cities.* New York NY: Schaller Consulting, 25. Juli. <http://www.schallerconsult.com/rideservices/automobility.pdf>

Veröffentlicht am: 12.12.2018 | Editiert am: 14.12.2018

Erschienen unter: <https://makroskop.eu/2018/12/gefaelschte-geschichte/>