

Dienstag, 31. August 2004

Außenansicht

Autofahren muss ziviler werden

Von Hans-Henning von Winning

Die Diskussion über das „Raser-Urteil“ macht nachdenklich: Lag hinter der allgemeinen Vorverurteilung vielleicht die Suche nach einem Sündenbock? Weist das Gericht nicht vor allem auf Defizite in der Gesetzgebung hin? Tatsächlich führen die geltenden Gesetze zu einem zutiefst inhumanen Umgang mit Auto und Geschwindigkeit. In keinem Lebensbereich erlauben, ja fördern unsere Gesetze eine solche Gleichgültigkeit gegenüber dem Leben und der Gesundheit der Mitmenschen, der Umwelt, den Ressourcen und der Zukunft, aber auch den einfachsten Zielen von Effizienz und Wirtschaftlichkeit.

Stellen wir uns folgendes Szenario vor: In Orten und auf Landstraßen fahren alle sanft, mit denselben Geschwindigkeiten und Beschleunigungen hintereinander her. Niemand muss darauf achten, dass er überholt wird oder an der Ampel ins Hintertreffen gerät. Denn es gibt ein allgemeines Überholverbot, und der vereinheitlichte Verkehrsablauf wird durch Elektronik in den Fahrzeugen automatisch erzeugt. Die Elektronik sorgt auch für geringstmögliche Motordrehzahlen, Emissionen und Verbrauch und Verschleiß. Zu den Lkw-Pulks kann man genügend Abstand halten, denn der Abstand ist keine Aufforderung zum Überholen mehr für den Hintermann. Die Geschwindigkeiten würden innerorts auf 10/30/60 km/h, und auf Landstraßen sowie auf der rechten Spur vierspuriger Straßen auf 60/90 km/h gestaffelt festgelegt. Auf der linken Fahrspur wären – nur für Pkw und geeignete Busse – etwa 130 km/h erlaubt. Den kleinen Einschränkungen zu den wenigen Gelegenheiten im Hochgeschwindigkeits-Fernverkehr stünden deutliche Gewinne an Sicherheit, Berechenbarkeit und Fahrzeit im Regionalverkehr gegenüber. Konkurrenzfreier Autoverkehr erhöht die Mobilität im Autoverkehr.

In einem ersten Schritt in vielleicht drei Jahren würden in der Straßenverkehrsordnung die Tempo- und Beschleunigungslimits sowie ein allgemeines Überholverbot festgelegt – nämlich dann, wenn die elektronischen Begrenzer durch die Zulassungsvorschriften für Neuwagen ausreichend verbreitet sind.

Dann bestimmen diese bereits ein Verkehrsgeschehen ohne Überholen und Konkurrenzen. Und damit könnten die Unfallzahlen und die Emissionen bereits erheblich gesenkt werden.

In einem zweiten Schritt könnte sich eine völlig neue Autotechnik entfalten: ohne die Zwänge und den Ballast der Hochmotorisierung und Hochgeschwindigkeit in jedem Fahrzeug. Mit völlig neuer Vielfalt, in allen Größen, Formen und Ausführungen. Standardisiert nur für die konkurrenzfreien Fahrabläufe, geeignet für ein kultiviertes Miteinander auf hoch ausgelasteten Straßen. Erst die gesetzliche Garantie, dass hohe Dynamik nicht mehr notwendig ist, ermöglicht die physikalische Voraussetzung für leichteste Bauweise mit kleinsten Hightech-Antrieben. Und letztlich binnen zehn Jahren mit Verbesserungen bei Kosten und Gesamtbilanzen für Energie und Rohstoffe in einer Größenordnung von nahezu 50 Prozent – zusätzlich zu allen sonst vielleicht möglichen Verbesserungen bei Treibstoffen und Antrieben. Denn die Verkehrswissenschaft weiß aus Szenarien und Analysen schon lange: Rund die Hälfte aller Schäden und Aufwendungen des Autoverkehrs gehen nicht auf das Konto der Auto-Mobilität an sich, sondern nur auf das Konto vermeidbarer, überzogener Geschwindigkeit, Dynamik und Beschleunigung, sowie sich immer mehr aufschaukelnder ungebremster Konkurrenz.

Diese Technik ist im Übrigen auch am besten geeignet für den weltweiten Autoverkehr von morgen in überfüllten Städten und auf schlecht ausgebauten Regionalstraßen. Wer hier technologisch die Nase vorn hat, hat eine Chance auf 30 Jahre Weltmarktführung. Damit bieten sich für die Industrie Möglichkeiten für echte Verdienste – nicht nur illusionäre Buchhaltungsgewinne. Eine irreführende ökonomische Theorie spiegelt uns heute vor, jeder Unfall, den die unselige Konkurrenz produziert, jeder überzogene Straßenbau würde zum Wohl und Gedeihen der Bürger beitragen. Tatsächlich verdienen daran nur die kleinen Teilgruppen der Hersteller und Betreiber. Alle anderen werden gerade in wirtschaftlich schweren Zeiten unzumutbar belastet.

Wo aber bleibt der Spaß am Autofahren? Zunächst hat der Spaß da seine Grenzen, wo normale Wege zur Schule oder zur Arbeit gefährdet werden und wo die Spaßfahrer sich von normalen Autofahrern ihren Spaß bezahlen lassen wollen. Denn was für einige tatsächlich Spaß sein mag, ist für die Mehrheit längst als Illusion entlarvt. Die Einsamkeit des Cowboys auf dem Highway gibt es nicht mehr. Jeder kleine Sieg wird durch ungeheure Anstrengung und viele Niederlagen erkaufte. Alle Konkurrenten sind auch total übermotorisiert. Und die ständige Wachsamkeit, in der Konkurrenz nicht zurückzufallen, produziert vor allem Stress und Kosten. Konkur-

renzfreiheit heißt dagegen: neuer Spaß aus gelassener Technikbeherrschung und Freiheit, sein Geld für anderes auszugeben. Und schließlich wird der Besitz des Autos nicht berührt: die Möglichkeiten, sich dadurch darzustellen und zu differenzieren, werden eher verbessert.

Und warum fangen die Gutwilligen nicht einfach an? Weil wir in einem Teufelskreis gefangen sind: Wer heute *sanft* fährt, wird hemmungslos überholt und gerät weit überproportional ins Hintertreffen. Wegen zu kleiner Serie sind die *sanften* Autos auch nicht billiger herzustellen und zu kaufen. Und deswegen meint der Staat auch, die Mehrheit würde *sanfte* Regeln nicht wollen. Konkurrenzfreier Autoverkehr ist keine individuelle, sondern eine politische Aufgabe. Schädlich ist ja nicht das eigene Rasen und Überholen, sondern das der anderen. Ich passe mich nur dann an, wenn die anderen es auch tun. Wie viele Autofahrer würden wohl noch für freie Geschwindigkeit, Beschleunigung und freies Überholen stimmen, wenn sie die dafür notwendigen 30 bis 50 Prozent Mehrkosten allein tragen müssten? Last, not least: Für das vorgestellte System benötigt man nicht die Mehrheit der Autofahrer, sondern die Mehrheit der Wahlberechtigten.

Konkurrenzfreier Autoverkehr wäre ein Konzept für eine kultivierte Gesellschaft, die dem Autosystem einen hohen Stellenwert einräumt – unabhängig von der Menge des Autoverkehrs. Er wäre ein Schritt zur Kultivierung eines im evolutionären Maßstab vergleichsweise neuen Phänomens. Dazu gehörten noch andere Bausteine – aber der sanfte, standardisierte Verkehrsablauf wäre einer der wichtigsten. Er wäre nicht restriktiv oder repressiv gegen das Auto. Er wäre ein Arrangement, er stellte Regeln auf in einer Situation, aus der sich der Einzelne durch individuelles Handeln nicht befreien kann und in der die Konkurrenz keinerlei Produktivität, sondern nur noch Schäden hervorruft. So notwendig manche marktwirtschaftlichen Veränderungen und mancher Rückzug des Staates im Verkehrswesen und anderswo wären: Bei der Neutralisierung der unproduktiven und höchst schädlichen Konkurrenz im Straßenverkehr haben die privaten Akteure lange genug versagt, und die Politik würde endlich eine wichtige Staatsaufgabe anpacken.



Hans-Henning von Winning lehrt Verkehrswesen und Raumentwicklung an der Universität Kassel und an der Hochschule Liechtenstein in Vaduz.

Foto: privat