

Au do

Verzicht auf's private Auto?

Wenn wir etwas Fremdes, etwas Überraschendes sehen, bemerken wir das meist sofort. Nur das, was uns vertraut ist, fällt uns kaum noch auf und wir tun uns schwer zu erinnern, wie es vorher war, wenn etwa ein Baum gefällt, ein Haus abgerissen wird. So betrachtet ist das Automobil etwas von dem man im Schwäbischen sagen könnte: "Au do" (auch da). Und es fällt uns schwer das Automobil als etwas Fremdes zu sehen. Versuchen wir es trotzdem!

Als ich vor ungefähr siebzig Jahren ein Kind war, gab es noch ganz wenige Automobile, die man damals noch selten mit "Auto" abkürzte, denn man erinnerte noch die Übersetzung von Automobil als "Etwas, das sich selbst bewegt" ("autos" ist altgriechisch für "selbst" und mobil stammt aus dem Lateinischen von "movere", "bewegen").

Der Vater des Nachbarjungen hatte einen VW-Käfer, mit dem wir mal zum Schwimmen ins Bad am Killesberg fuhren. Bei uns im Haus gab es zwei Autos, die in den beiden Garagen standen, die man sogar hätte beheizen können. Gegenüber parkte ein schwarzer Mercedes in einer der Garagen unter dem "Goethe-Häuschen". Damals parkten noch viele Autofahrer ihr Auto in der Garage, wenn sie es nicht fuhren. So auch der "Milchmann" Herr Gruber, der mit seinem schwarzen, aber schon älteren Mercedes den offenen Anhänger zog, mit dem er Lebensmittel vom Großmarkt holte und zu den Reichen weiter oben am Hang ausfuhr.

Wahrscheinlich gab es damals für die allermeisten Autos noch Garagen am Haus, oder Stellplätze in Garten. Es gab sogar eine Garage. mit einer Grube in der Mitte, so dass man auch unter das Auto konnte, um etwas zu warten oder zu reparieren. In den folgenden Jahren und Jahrzehnten wurden allerdings in die Vorgärten, oder in den Hang unterhalb der Häuser an die 100 Garagen gebaut, oft wohl wegen Auflagen der Stadt. Auch wenn damals das Bauen billiger war, dürften die vielen neuen Garagen einen Wert von über einer Million darstellen, und das bei 101 Hausnummern und einigen unbebauten Grundstücken.

Als ich dann in die Schule ging, gab es hie und da am Straßenrand geparkte Fahrzeuge. Aber wenn wir an Fasching Luftschlangen über die Straße spannten, war nicht sicher, ob zuerst eine Straßenbahn, oder ein Auto kommen würde.

Damals nahm das Autowaschen auf der Straße zu, das meist am Samstag statt fand, damit die "Familienkutsche" am Sonntag beim Ausflug auch schön glänzte. Langsam füllten sich die Straßenränder mit immer mehr parkenden Fahrzeugen, die - so nannte man das - an einer

Laternengarage parkten. Auch der Nachbar von unterm Dach schaffte sich schließlich einen "Leukoplastbomber", ein Gogomobil, an, das er hingebungsvoll pflegte.

Wir hatten lange kein eigenes Auto, konnten aber oft den Wagen meines Onkels, der selbständig war, benutzen. Manchmal nahm er mich und meine Mutter zu Firmen mit, die er beriet, und sie zeigt mir die Gegend, etwa die Comburg in Schwäbisch Hall. Mein Vater hatte in China selbst ein Auto gehabt, einen Studebaker, aber es samt dem Haus beim Kriegsende verloren, als alle Deutschen als zivile Kriegsgefangene in die Heimat verfrachtet wurden.

Meine Mutter machte recht früh den Führerschein und, als sie mir später vorschlug ein Auto zu kaufen, war ich mit meinem Führerschein auch so weit, dass ich mir davon eine größere Reichweite bei der Suche nach einer Freundin erhoffte. Man glaubte damals der Werbung, dass ein Auto die große Freiheit bedeute, was sogar zum Teil stimmte, denn anfangs war der Verkehr so gering, dass man nur gelegentlich andern Fahrzeugen begegnete, sogar auf Autobahnen. In einem Fotoalbum meines Vaters laufen 1948 sogar Menschen auf einer Autobahn herum und andere sitzen auf der Böschung und warten, ob ein Auto kommt, dem sie winken könnten.

Mit der Geschichte des Automobils habe ich mich erst zu dessen 125-jährigen Jubiläum befasst, auch, wenn in den 1950ern eine Art von Fossil, ein elektrischer Lastwagen, gelegentlich die Straße jaulend hinauf fuhr, um Ölfässer abzuliefern. Damals gab es auch noch mehr Dreiräder oder Lieferwagen, die ihre Ladefläche auf die Straße absenken konnten, so dass man darauf stehende Behälter auf Rollen herunter fahren konnte.

Fand man in den 1950er Jahren fast immer einen Parkplatz am Straßenrand, änderte sich das in den 60ern. Dabei zeigte eine Studie von Amsterdam, dass dessen gesamter Verkehr mit 3000 Autos funktionierte, außer in den Hauptverkehrszeiten. Das ist im Grund heute noch so; das viel gepriesene Fahrzeug wurde zum Stehzeug, das über 23 Stunden am Tag irgend wo auf die knappe Stunde wartet, in der es zur Fahrt zur Arbeit oder nach Hause benötigt wird. Dass das eine enorme Verschwendung von Rohstoffen, Energie und Platz ist, vergißt man meist.

Kürzlich hatte ich wieder einmal das zweifelhafte Vergnügen mit einem Auto abgeholt zu werden. Was zuvor in Bus und Bahn kaum Umstände machte (Gitarre und Rucksack), musste nun verstaubt werden, ehe ich mich so weit bückte, dass ich durch die Tür auf den Sitz gelangen konnte. Beim Aussteigen die umgekehrte mühselige Prozedur, nur dass ich mich nun "entfalten und aufrichten" durfte. Dabei hatte ich Glück, dass es kein Sportwagen war, bei dem zum Ein- und Aussteigen eine Art großer Schuhlöffel hilfreich wäre. Zudem sitzt man dort so tief, dass man fürchtet, dass der Hintern die Straße streifen würde, oder große Fahrzeuge, wie Lastwagen oder Busse, unabsichtlich über die Motorhaube fahren könnten. Außerdem braucht man für so eine Fahrt im offenen Auto auch eine Sonnenbrille, damit einem keine Fliegen ins Auge geraten.

Mit Mutters Auto begann meine Karriere als Autofahrer, die aber später nach 3 oder 4 eigenen Autos, nach 20 - 30 Jahren und etwas über 100000 Kilometern endete. Ich hatte keine

Lust mehr selbst zu fahren und so viel Geld in ein Verkehrsmittel zu stecken, dass mich immer wieder dazu zwang zu ihm zurück zu kehren, etwa bei einem Ausflug oder einer Wanderung.

Auch der Wertverlust ärgerte mich, denn damals waren Autos nach ungefähr zehn Jahren durchgerostet oder Schrott-reif. Auch die Werkstatt verdiente an mir gut, denn ich musste mich auf mein Auto verlassen können und ließ es daher regelmäßig warten.

Selbstverständlich habe ich mit dem Auto auch erfreuliche Reisen gemacht und Orte gesehen, die ich sonst nie gesehen hätte, aber da ich in einer Großstadt mit gutem Nahverkehrsangebot lebe, fehlt es mir nicht. Ohne Auto nutzte ich die Bahn mehr und jetzt im Alter hat meine Reiselust nachgelassen.

Was ist eigentlich ein Auto? Ein Hindernis für Fußgänger am Straßenrand, oder sogar auf dem Rad- oder Gehweg? Ein Gefahr beim Queren der Straße? Eine Quelle von Lärm? Eine fahrende Disko? Ein Hindernis am Straßenrand, dass die Fahrbahn einengt, vor allem, wenn es ein breites SUV (Stadt untaugliches Vehikel) ist? Muss man wirklich zwei Tonnen Fahrzeug bewegen, um einen Menschen von 60 - 100 Kilogramm zu bewegen? Ein Fahrrad von 15 - 18 Kilogramm täte es auch. Selbst, wenn man noch Zelt und Ausrüstung mitnimmt, wie ich auf der Fahrt von der Zugspitze (bzw. Garmisch-Partenkirchen) nach Flensburg merkte. Damals musste ich nur schauen, wo Zeltplätze lagen und wie ich sie möglichst durch Flusstäler erreichte, um lange Steigungen zu vermeiden. Heute mit einem Elektrofahrrad wäre es vielleicht weniger anstrengend, aber dafür würden die nötigen Lademöglichkeiten vielleicht eine andere Streckenführung erzwingen.

Was ist ein Auto? Heute oft zu breit für die alte Garage, so dass man es statt dessen davor parkt. Kein Wunder fehlt es überall an Parkplätzen. Außerdem haben viele Leute nicht mehr die nötige Zeit das Gartentor und die Garagentür zu öffnen und anschließend wieder zu schließen. Manchmal sogar, wenn sie ein automatisches Tor haben, das auf Knopfdruck reagiert. Viele Garagen werden auch für andere Zwecke genutzt, als Lagerraum, Fahrradkeller, als Werkstatt, zum Musik üben, um Brennholz oder altes Gerümpel zu lagern. Die Sorgen habe ich als Fußgänger nicht. In Bus und Bahn kann ich aufrecht einsteigen, muss aber nicht mehr, wie früher, eine steile Stiege hoch klettern, weil heute viele Fahrzeuge ebenerdige Einstiege haben, oder an Haltestellen halten, die das Besteigen ohne zu Klettern erlauben. Dafür kann man nicht mehr Abspringen oder den Kopf vom Fahrtwind verwuscheln lassen, wenn im Sommer Gitter anstelle der Türen eingesetzt wurden. Im Winter sind die Klimaanlage freilich sehr angenehm.

Aber noch einmal: Was ist ein Auto? Eine teure Anschaffung, die einem Bequemlichkeit bieten kann, aber auch hohe Kosten im Betrieb verursacht, selbst wenn man die nur zum Teil selbst trägt. Ein Parkplatz am Straßenrand kostet die Allgemeinheit ungefähr 10 000 Euro im Jahr für Herstellung, Unterhalt, Beleuchtung, Entwässerung, Reinigung und Rücklagen für die Erneuerung. Hinzu kommen selbst bei einem sparsamen Fahrzeug etwa 300 Euro im Monat,

macht 3600 im Jahr plus Wartung, Reparaturen, Abschreibung, Versicherung und Steuern. Von den Gefahren durch Unfälle mal abgesehen.

Wenn es schneit und kalt bleibt, kann man sehen, wie viele Autos mehrere Tage lang nicht benutzt wurden, weil deren Schneemütze das verrät. Es gibt sogar Autofahrer, die ihr Auto nicht benutzen, wenn sie einen kostenlosen Parkplatz fanden, um den nur ja nicht zu verlieren.

Autos sind also nicht nur Verkehrsmittel, sondern auch Statussymbole, oder Angeberei, wie bei jenen die ihre aufgetakelten Fahrzeuge durch die Innenstädte fahren, damit man sie und ihr Auto sieht, wobei sie aber dort die anderen Mitbürger belästigen. Das scheint bei Männern etwas weiter verbreitet zu sein, als bei Frauen. Aber es gibt auch Frauen, die monatlich 800 Euro ausgeben, um einen Sportwagen zu leasen. "Man gönnt sich ja sonst nix!" Was vielleicht schon die Beschreibung eines Fehlers ist.

Machen wir ein extremes Gedankenexperiment: Verzicht auf Privatfahrzeuge. Was passiert?

1. Die Straßenränder wären frei von parkenden Privatfahrzeugen. Taxis, Post, Paketdienste, Handwerker, Lieferanten fänden fast überall Parkmöglichkeiten vor dem Haus der Kunden und verlören weniger Zeit mit Parkplatzsuche.
2. An vielen Stellen könnte man einen Teil der Straße für Radfahrer markieren und so die Benutzung von Fahrrädern erleichtern.
3. Möglicherweise könnte man auch die Fahrgeschwindigkeiten harmonischer machen. Heute ist das Fahrrad drei mal so schnell wie ein Fußgänger und das Auto noch drei mal schneller. Vielleicht wären niedrigere Geschwindigkeiten, die zu einem stetigeren Verkehrsfluss führen, besser.
4. Straßen mit wenig Verkehr könnten als Spielstraßen ausgewiesen werden, so dass die Kinder sich mehr bewegen würden und wieder Freundschaften mit Nachbarskindern entstehen, die sich heute kaum begegnen, weil sie mit dem Auto in die Schule gefahren werden.
5. Gemeinden würden viel Geld für Parkplätze sparen, jeweils 10 000 Euro im Jahr je Platz.
6. Mit diesem Geld kann der Öffentliche Nahverkehr verbessert werden, so man das eigene Auto kaum noch vermisst, weil man überall Haltestellen und Fahrgelegenheiten hat. Wenn die Kunden dann die Summe, die sie ohne Auto sparen, für die Fahrscheine oder das Abonnements ausgeben würden, müsste ein ziemlich guter Nahverkehr machbar sein ohne mehr Geld als heute auszugeben.
7. Dafür würden die meisten Straßen leiser werden, weil außer Bussen und Bahnen weniger Verkehr stattfände.

8. Werden weniger Autos gebaut, spart das zugleich Rohstoffe und Energie. Sehr wahrscheinlich würde ein Teil der Autobranche darunter leiden, so wie die Bürger unter deren Betrug bei den Abgasen litten.
9. Die Zusammensetzung der gebauten Fahrzeuge wäre sicherlich anders, weil sie auf die beruflichen Bedürfnisse der Handwerker, Monteure, Lieferanten und so weiter zugeschnitten wären.
10. Der Berufswunsch Vieler könnte sich ändern, wenn man nicht mehr - wegen des Geldes - bei den großen Autofirmen und ihren Zulieferern arbeiten will, sondern den Beruf bevorzugt, der einem am Ehesten liegt.
11. Chefs, die nicht mehr im subventionierten Dienstwagen, sondern wie alle Anderen auch in Bus und Bahn fahren, erführen dabei, welche Bedürfnisse und Wünsche die meisten Bürger haben.
12. Die Gesundheit vieler Menschen wäre besser, weil man mehr zu Fuß ginge. Übergewicht wäre seltener und die körperliche Beweglichkeit dürfte bis ins höhere Alter anhalten. Also sinken - wenn man nicht neue Krankheitsursachen schafft - die Kosten für die Krankenkasse oder die Pflege im Alter.
13. Um das Einkaufen im Viertel, oder an der Straßenecke zu erleichtern, müsste man den Laden an der Ecke wieder beleben. Käme eine Kneipe hinzu, würde das den Verkehr weiter verringern und die Viertel lebenswerter machen.
14. Die Zahl der Unfallopfer müßte ebenfalls sinken.
15. Rettungsfahrzeuge kämen in der Regel besser durch, weil weniger Verkehr auch weniger Stau bedeutet und könnten meist direkt am Ort der Not parken, was wertvolle Zeit sparen hilft.
16. Ob man manche Straße auch schmaler machen könnte, weil weniger Verkehr weniger Platz braucht, müsste man vorsichtig abwarten und dann erst entscheiden.
17. Straßenbahnen, die man einst in Tunnels verbannte, könnten wieder oberirdisch fahren, was den Unterhalt der Strecken billiger macht. Auch das braucht viele Jahre, bis die Umstellung geschafft ist. Aber ich erinnere mich, wie man einst bei der Fahrt durch die Einkaufsstraßen schon von der Bahn aus schaute, wo man sich die Schaufenster genauer ansehen wollte, oder wo es Sonderangebote gab.
18. Man wird - vor allem in alternden Gesellschaften - auch Lösungen für die Alten finden müssen, die ihnen so lange wie möglich eine Teilhabe am öffentlichen Leben und der dazu nötigen Mobilität sichern, egal, ob mit Dreirädern, die weniger kippelig sind, als Fahrräder, mit Taxigutscheinen, oder mit motorisierten Rollstühlen.

19. Ein veränderter Verkehr führt auch in anderen Bereichen zu Veränderungen. Es wird weniger Autozeitschriften geben, weniger Werbung für Ausflugsziele, die nur mit dem Auto erreichbar sind, weniger Werbung für weite Autoreisen, oder gar den Autoreisezug. Die Vorstellung neuer Fahrzeuge in den Medien fällt weitgehend weg. Für wen denn?
20. Wenn man nicht mehr "geschwind" irgend wo hin fahren kann, egal ob zum Einkaufen, zum Wochenendurlaub, oder in die Sommerferien, dann muss man solche Fahrten vorher und anders planen. Das ist zunächst mal eine Umstellung, aber es muss kein Verlust sein, denn man lernt dann, wie rasch man zu Fuß am Horizont sein kann, oder wie man durch Touren entlang eines Gewässers unnötige Steigungen vermeidet. Nicht mehr mit dem Auto unterwegs zu sein (und durch dessen kleine Fenster die Welt zu betrachten), das ändert auch die Wahrnehmung der Welt.

Dieses Gedankenexperiment wird wohl nie so umgesetzt werden, aber es zeigt, dass man auch ganz anders leben könnte, wenn man bereit ist die Folgen zu tragen. Und es ist wichtig sich die Folgen auszumalen, ehe man an die Umsetzung geht, damit man die größten Fehler vermeiden kann. Fehler wird es dennoch geben, aber wenn man sie klein halten kann, hat man schon viel gewonnen.

Außerdem scheint es mit wichtig, dass man versucht sich verschiedene Wege in die Zukunft vorzustellen, damit man eine Wahl treffen kann und nicht von angeblich „Alternativlosen“ Entwicklungen und der Zukunft überrollt wird.

Dann wird man vielleicht als Einzelner, vielleicht als Gesellschaft auch ohne Auto "au do" (auch da oder dort) sein können. Natürlich ist das einfacher, wenn es bereits einen guten Nahverkehr gibt, wie in größeren Orten, aber ein Leben ohne eigenes Auto ist durchaus möglich und kann bei günstigen Bedingungen sogar eine Bereicherung sein, wenn man sich darauf einlässt und auf die anderen Notwendigkeiten (Verkehrsmittel, Fahrpläne, Routen, Fahrzeiten, Angebote, Einkaufsmöglichkeiten) einstellt und dadurch dann weniger Geld ausgeben muss, als bisher.