

Siegfried, der Autofahrer oder Der Mythos der Unverwundbarkeit

Gespräch mit Dr. Werner WAGNER und Carl VIERBOOM (transform) über die 'neue Raserei'.

Zwischenschritte: „Mit Tempo 205 über die Zoobrücke“. „Kölner fahren so schnell wie nie“. Das sind Schlagzeilen in der Kölner Presse. Andernorts gibt es ähnliche Meldungen. Man spricht von der „neuen Raserei“. Wenn Tempo 50 vorgeschrieben ist, wird 100 und mehr gefahren und zwar 'nicht selten', wie die Polizei behauptet. Wo Tempo 70 als Grenzwert angegeben ist, trauen sich viele Fahrer das Doppelte zu. Wie kann man dieses Phänomen ansatzweise erklären?

Dr. Wagner: Zunächst sind die Autos in jüngerer Zeit immer schneller und immer stärker geworden. Mittelklassewagen fahren heutzutage locker 160 und mehr Kilometer pro Stunde, ohne in ein bedenkliches Vibrieren zu geraten. Früher war das anders. Bei einem Käfer wurden hohe Geschwindigkeiten – schon alles über 100 km/h – unmittelbar gespürt, sie waren körperlich erfahrbar.

C. Vierboom: Auch die junge Generation fährt inzwischen schnelle Autos. Früher waren es vor allem Enten, R4s oder Käfer, jetzt beginnen Fahranfänger mit dem Golf. Es kommt hinzu, daß die Kleinwagen inzwischen fast durchweg hochmotorisiert sind. Es gibt bei jedem Typ eine Sportausführung mit manchmal 90 PS und mehr. In die Fahrwerkskonstruktion werden Hunderte von Millionen investiert. Sie sind für Extremsituationen ausgelegt...

ZS: ... sodaß der Eindruck vermittelt wird, da könne nichts mehr passieren...

Dr. Wagner: Beim Käfer wußte man von den Anfälligkeiten. Mit den heutigen Wagen – so

könnte man es mal zugespitzt sagen – hat der Mythos der Unverwundbarkeit größere Chancen sich auszubreiten. Das ist eine fatale Geschichte: Sogar der Sicherheitsgurt kann dazu beitragen.

C. Vierboom: ... auch in der Werbung wird inzwischen die Sicherheit eines Fahrzeugs in den Mittelpunkt gestellt. Es gibt Anti-Blockier-Systeme, Anti-Schlupf-Systeme, 'denkende Fahrwerke', dazu gehört dann auch die ganze künstliche Intelligenz der elektronischen Ausrüstung.

ZS: Die Technik erscheint gleich mehrfach abgesichert. Das nützt dann der Alltagsmagie, nach der man beim Schicksal noch einen Bonus hat, wenn man immer einige Kilometer unter der Höchstgeschwindigkeit des Wagens bleibt, also die Grenzen nicht voll ausreizt...

C. Vierboom: ... es ist so, als ob es eine Sicherheitsreserve gibt, wie beim Tank ...

Dr. Wagner: Die Frage ist dann aber, wo bleiben die Ängste? Es gibt ja plötzliche Wildwechsel, ein unerwartetes Stau-Ende kurz hinter einer Kurve, das unberechenbare Verhalten eines Kindes...

C. Vierboom: ... die Phantasie, der Reifen könnte platzen...

Dr. Wagner: Hier spielt wohl tatsächlich magisches Denken eine Rolle. Kinder zum Beispiel können sich den Bremsweg überhaupt nicht vorstellen. Es ist ja wirklich schwer vorstellbar, daß da ein Hindernis ist, man sieht es, reagiert, bremst, aber es rückt dennoch immer näher, und man kommt nicht zum Stehen.

C. Vierboom: Man hat mit dem Auto immer das Gefühl der freien Verfügbarkeit von Bewegung. Es ist schwer zu begreifen, daß es Situationen gibt, in denen man nicht mehr ausweichen kann.

Dr. Wagner: Es kommt ein weiterer Zug hinzu: Die Aufhebung der früheren Hierarchie auf der Straße. Vor Jahren gab es deutliche Klassen. Es gab – vereinfacht – VWs und ein paar dicke Luxus-Karossen. Heute ist die Szenerie völlig durchmischt.

C. Vierboom: Heute gibt es Kleinwagen, denen man ihre Kraft gar nicht ansieht. Aber wenn man bei diesen hochgetuneten Mini-Autos das Gaspedal nur antippt, geht die 'berühmte Sau' ab. Wer träumt (als Tagtraum) nicht gerne davon, eine Bewegung blitzschnell umzusetzen und in einer Sekunde auf 180 zu kommen ...

ZS: ... da ist ein Bild wirksam von dem Kleinen, der die Riesen besiegt und sich ihrer Siebenmeilenstiefel bedient. Solche Verwandlungen können heute auf der Straße erprobt werden. Kleine und Große haben zuweilen die gleiche Motorstärke.

C. Vierboom: Das läuft ab wie in einem Film. Da kann man mit moralischen Verurteilungen nichts ausrichten. Man muß vielmehr fragen, welche Bedingungen auf der Straße die Raserei fördern.

ZS: Ein Merkmal der Autobahn und zunehmend auch der innerstädtischen Ausfallstraßen ist ja das gesetzliche Verbot des Unausweichlichen, das sich plötzlich quer in den Weg legen könnte. Es ist ja alles weggeräumt. Hindernisse wurden als Stör-Faktoren wie andernorts auch eliminiert. Ist das der Rahmen, der das Rasen nahelegt?

Dr. Wagner: Die Gestaltgesetze wirken natürlich. Die gerade Linie, der glatte Verlauf, das leichte Durchkommen – das sind Hinweise auf Tendenzen, die das Autofahren bestimmen, meist ohne daß der Fahrer etwas davon merkt. Er denkt, er würde lenken und die Geschwindigkeit bestimmen, stattdessen ist sein Handeln Gestaltgesetzen unterworfen.

C. Vierboom: Der Fortschritt in der Automobil-Technologie tut alles, um die Bewegung des Autofahrens möglichst glatt erscheinen zu lassen. Das fängt zum Beispiel schon damit an, daß man in jedem Auto inzwischen eine funktionierende, gute Heizung hat. Das war lange Zeit nicht selbstverständlich. Man hat große, freundliche Fenster, die eine gute Sicht ermöglichen. Gleichzeitig kann man sich vor der Außenwelt schützen durch Rollos und getönte Scheiben. Das fördert eine narzißtische Verfassung, die wird regelrecht organisiert.

ZS: Wenn alles immer glatter geht, kommt das Seelische aber automatisch in eine Bewegung, die Brüche herausfordert. Kann die gestiegene Risikobereitschaft, von der vielerorts die Rede ist, mit einem Herausfordern von Störungen und neuen Markierungspunkten in Verbindung gebracht werden?

C. Vierboom: Das Autofahren als Versuch des Aufbaus einer idealen Form fordert natürlich eine Störung heraus. Aber eine narzißtische Verfassung muß nicht riskant sein. Es kann eine träumerische Verfassung sein – etwa bei einer Fahrt durch eine schöne Landschaft. Das ist dann wie Spazierengehen...

Dr. Wagner: Dagegen würde ich dann aber die Form des alltäglichen Fahrens abheben, wo das Hochganzeitliche der narzißtischen Form gebrochen wird durch Kosten-Nutzen-Überlegungen. Da spielen dann eher Bilder einer Gewinnmaximierung eine übergeordnete Rolle: Man will Termine einhalten, rechnet sich Vorteile aus, setzt sich unter Zeitdruck. Da kommt kein Träumen auf – auf innerstädtischen Schnellstraßen oder Autobahnen mit ihren Scheuklappen, den Lärmschutzwänden, schon gar nicht mal...

C. Vierboom: Dann gibt es aber auch noch Leute, die fahren, um zu fahren...

ZS: ... die dann die Straße als Experimentier-

feld benutzen, um in ihrem Lebenswerk Kipp-Punkte herauszukitzeln?

C. Vierboom: Das wären die am meisten Gefährdeten. Unfälle haben meistens einen konfliktträchtigen Hintergrund in bestimmten Krisensituationen.

Dr. Wagner: Diese Diskussion ist unter Verkehrspsychologen heftig umstritten. Ist der Unfall ein Zufallsereignis, oder hat der Unfall einen geheimen Sinn? Sobald Psychologen den Sinnaspekt einbringen und behaupten, Unfälle seien determiniert, schrecken die Ingenieure und Verkehrsplaner zurück...

C. Vierboom: ... nein, eher bestimmte Psychologen. Die meisten können sich schwer mit dem Gedanken vertraut machen, daß eine Autofahrt ein Regulierungswerk ist und ein Unfall im Leben eines Menschen auch eine nötige Markierung setzen, aus einer indifferenten Verfassung befreien und in eine neue Entschiedenheit führen kann.

Dr. Wagner: Es gibt schon merkwürdige Unfälle, wo ein Wagen gegen den einzigen Baum weit und breit prallt. Das ist auch wieder eine Mahnung, daß das Sicherheitsgefühl trügerisch ist. Ein Baum oder eine Mauer oder ein Laster sind stärker als ein PKW. Es lassen sich nicht alle Hindernisse beseitigen.

ZS: Der Unfall ist also nie gänzlich zu vermeiden, und da er als Formangebot für das Seelische zuweilen einen Sinn und eine Fortbildung verspricht, wird er auch nie gänzlich seine Attraktivität verlieren. Damit würde man anerkennen, daß der Unfall zum Straßenverkehr gehört wie eine unumgängliche Ergänzung. Das hätte dann die Frage zur Konsequenz, ob man weiterhin versuchen sollte, den Unfall durch immer aufwendigere Perfektionierungen des Verkehrssystems auszugrenzen. Sollte man nicht den Unfall lieber auf kleinerem Level kultivieren?

Dr. Wagner: Fest steht, daß alles, was den Verkehr besser fließen lassen sollte, mit dem Versprechen von mehr Sicherheit begründet wurde. Die Sicherheit ist dabei aber auf der Strecke geblieben. Es ist paradox. Aber es liegt tatsächlich nahe, den Spieß herumzudrehen und zu fordern: Die Autos sollen wieder schlechter werden, die Straßen holpriger... der Sicherheit zuliebe. Man schaue sich mal die belgischen Autobahnen an...

C. Vierboom: Eine Überlegung wäre es wert, den Auslebenstendenzen, die sich nicht sozialisieren lassen, zeitlich und örtlich begrenzte 'Schonräume' oder 'Naturschutzparks' anzubieten. Man denke etwa an die beliebten Fahrten über den Nürburgring oder an Moto-Cross-Rennen.

ZS: In Köln gibt es zur Zeit ein schönes Beispiel für den engen Zusammenhang zwischen einer Verkehrsphilosophie des glatten Durchkommens und der beklagten Raserei. Man will den Bonner Verteilerkreis ersetzen: Die Autobahn soll durch einen Tunnel kreuzungsfrei mit dem Militärring in Richtung Rheinuferstraße verbunden werden. Man will damit einen Unfallbrennpunkt beseitigen: Denn nirgendwo in Köln kracht es so häufig wie am Bonner Kreisel. Was man übersieht: Die jetzigen Unfälle sind nur leichte Blechschäden, weil man hier nur langsam fahren kann. Kreuzungsfreie Strecken versprechen zwar einen Rückgang der Unfallzahlen, allerdings verbunden mit einem Anstieg der schweren Fälle. Ein Schritt in die falsche Richtung?

Dr. Wagner: Es gibt nicht wenige Verkehrsexperten, die den Kreisverkehr, wie er in England praktiziert wird, bevorzugen. Er ist ein typisches Bild für die komplexen Austauschprozesse beim Verkehr. Verkehrsdidaktisch ist der Kreisverkehr geradezu ideal. Man muß aufpassen, sich mit den anderen Verkehrsteilnehmern abstimmen, man muß sich langsam einfädeln und wieder ausfädeln...

C. Vierboom: Der Kreisverkehr ist ein Bild für alles, was verkehrspädagogisch wertvoll ist. Es ist die prototypische Situation des Straßenverkehrs. Das funktioniert wie ein Kreislauf oder Austauschsystem in einem Körper.

ZS: Dieses organische Bild der Vermischung hat offenbar gegen das Bild der Entmischung des Verkehrs keine guten Aussichten. Anstatt alle in einen Kreis zu schicken, will man wenigstens einer Streckenführung freie Fahrt gönnen. Kann es eigentlich verwundern, wenn die Autofahrer, die sich aus dem verkehrsberuhigten Bereich herausgequält haben und endlich eine gerade, breite Straße zur Verfügung haben, Gas geben?

Dr. Wagner: Nein, man könnte die Situation in den Städten mit einem Labyrinth vergleichen. Die Leute fühlen sich gegängelt, völlig reglementiert, manchmal regelrecht in die Irre geführt. Eine perfekte Regelung provoziert geradezu Versuche, die Regeln immer wieder neu zum persönlichen Vorteil auszulegen. Wo man sich nicht bewegen kann, ohne Regeln zu verletzen, legen sich die Menschen automatisch Rechtfertigungen zurecht, um ein individuelles Maß an Regelüberschreitungen vor sich und anderen zu legitimieren. Das hat die Tendenz, Regeln ganz außer Kraft zu setzen. Das Symbol für den Versuch der perfekten Regelung ist die Ampel...

ZS: ... aber gerade die verlieren immer mehr an ordnender Kraft. Wegen der langen Wartezeiten geraten die Verkehrsteilnehmer und in der Folge auch die Verkehrsplaner zusehens unter Druck...

Dr. Wagner: ... und dennoch sind wir schon fast darauf angewiesen. Wenn eine Ampel ausfällt, merkt man, daß wir Verkehrsprobleme kaum mehr in Abstimmung mit anderen lösen können.

C. Vierboom: Etwas gewendet zeigt sich hier

auch ein weiterer Zug des Rasens: Die Autofahrer schotten sich zunehmend gegeneinander ab. Entweder sie halten sich stur an die Gesetze oder sie machen sich ihre eigenen – in beiden Fällen bleibt der Verkehrspartner weitgehend unbeachtet. Man kommuniziert nicht. Man schottet sich ab. Das zeigt sich auch an den Tarnfarben (schwarz, olivgrün, anthrazit etc.) vieler Autos, als ginge es um Kriegsspiele. ●

Das Gespräch für die *Zwischenschritte* führte Peter Giesers.

Augen-Blicke

Vom 13. April bis zum 12. Juni 1988 fand im Kölnischen Stadtmuseum die Ausstellung „Augen-Blicke“ statt. Die Vorankündigung durch ein Plakat in diversen Schaukästen als erste ‘Wirkung’ der Ausstellung konfrontierte schon mit Fragen und Ambivalenzen, die sich beim Besuch der Ausstellung zuspitzten.

Die Schreibweise mit Bindestrich – vielversprechend oder krampfzig-gewollt? – erschien auf jeden Fall vielsagend. Soll es hier um Augenblicke, den Augenblick als Flüchtiges, Vergängliches, schwer Faßbares gehen? Oder kann man den Titel so verstehen, daß der Blick mittels Auge, das Auge als ‘Träger’ des Blicks Thema der Ausstellung ist? Oder sollte die Thematik Augen *und* Blicke sein?

Der Untertitel „Das Auge in der Kunst des 20. Jahrhunderts“ scheint diese Fragen zunächst zu beantworten. Darunter ein Gemälde von Paul KLEE – erst einmal ‘schön’ empfindet es der Betrachter. Doch bei genauerem Hinsehen kommt Seltsames auf: lächelt dieses einäugige Gesicht, oder schaut es vielmehr verkniffen drein, vielleicht gar mit Häme? Das Auge scheint auf einmal durchdringend, am Ende möchte man sich vor dem stechenden Blick verstecken.