

Josef Reindl

Von der Verkehrswende zur Verkehrsrevolution

Klaus Gietinger (2019): Vollbremsung. Warum das Auto keine Zukunft hat und wir trotzdem weiterkommen. Westend Verlag, Frankfurt.

Klaus Gietinger, Filmemacher, Autor und Aktivist, war lange Zeit mit wenigen anderen ein einsamer Rufer, der die Verheerungen des Autowahns angeprangert hat. („Totalschaden“, „99 Crashes“). In dieser Rolle war er ein gern gesehener Exot in den Talkshows, dessen Thesen und Positionen man entweder ironisch lächelnd oder entsetzt ungläubig zur Kenntnis genommen hat. Richtig ernst ist er vom Expertenkartell ums Auto herum nicht genommen worden, wenn man seine Einlassungen nicht gleich ganz ignoriert hat. Das könnte sich nun ändern, der Exot ist dabei, vom belächelten Außenseiter zur Speerspitze einer Bewegung, die er „*De-Karre-sierung*“ bzw. „*De-Carisierung*“ nennt, zu werden. Die Zeitläufte hierfür sind günstig und Gietinger nimmt sie zum Anlass, seine Autokritik zu aktualisieren und zu verschärfen.

Was er mit „*Vollbremsung*“ vorgelegt hat, wirkt wie ein finaler Schlag gegen das, wie er es nennt, „*Drogenkartell*“ aus Industrie und Politik, gegen den ‚Stamokap‘ der Autogesellschaft, der hier in Deutschland besondere Blüten treibt. Gietinger arbeitet bei der Beschreibung und Analyse der Autobesessenheit mit der Suchtmetapher - Drogenbarone, Drogenkartell, Drogenkuriere, Junkies -, was sehr erhellend ist, ist doch das im Auto sein und sich mit dem Auto fortbewegen für viele zur zweiten Natur, zu einer zweiten Haut geworden – für die „*Autler*“ und Tempoidioten ohnehin, aber auch für viele Autoskeptiker, bei denen die theoretische Kritik des Autos und seine praktische Nutzung Hand in Hand gehen, was die Verstrickung selbst reflektierter Menschen ins Auto-Dispositiv unterstreicht. Wie aber soll man aus dieser Symbiose Mensch-Auto herauskommen, wie eine rationale Haltung zu diesem Gefährd, das nicht wir, sondern das uns beherrscht, in der Gesellschaft erzeugen?

Gietinger beginnt empirisch, er feuert Zahlenbatterien ab, die die Schäden, die der motorisierte Individualverkehr (MIV) dem Menschen und der Natur zufügt, aufzeigen. („*Massenvernichtungswaffe Auto*“) So eindringlich aber die Schadensbilanzen und Opferzahlen auch sind, das Accounting ereilt das Schicksal aller Statistik. Entweder glaubt man ihr nicht, weil man sie nicht selber gefälscht hat oder die 200 Mio Toten seit Beginn der Motorisierung bleiben abstrakt und erfassen die Sinne nicht. Durch die Aufbietung von zumal quantitativem Wissen entsteht allein keine Handlungsmotivation; Wissen als solches ist eben nicht Macht, sondern wird es erst, wenn es mit den Bedürfnissen und dem Willen der Menschen nach einer anderen Welt in eine produktive Verbindung tritt.

Der Autor verlässt - nachdem er die dystopischen Aspekte der Autogesellschaft benannt hat - die Oberfläche der Zahlen und gräbt tiefer, um das Rätsel des Fetisch Auto zu lösen. Er nimmt den Kapitalismus und seine endogene Maßlosigkeit in den Blick, die sowohl Verantwortung tragen für die Genese der privaten Motorisierung als auch für den Fortgang der Ultramobilität, die in der Bewegung des Kapitals bereits angelegt ist. Gietinger ist es hoch anzurechnen, dass er die Kapitalismuskritik nicht wie viele andere als Appendix anführt, sondern sie ins Zentrum stellt, was Folgen hat für die Therapie, die er später vorschlägt. Vereinfacht gesagt brachte der Kapitalismus das Auto zu Welt und er hat später durch seine Wandlungen die Mobilitätsanforderungen auf eine ungeheure Weise gesteigert, was wiederum die Fahrzeugproduktion enorm angekurbelt hat. Die jüngsten Erscheinungen sind die globale Supply Chain, die über die ganze Welt verstreute Produktion

(dislozierte Produktion) und die Welt als Lager, das in einem fort gefüllt und geleert wird. Das Kapital frisst Raum und Zeit und das Kraftfahrzeug ist einer seiner besten Helfer in diesem Vernichtungswerk.

In den folgenden Kapiteln ergründet Gietinger die psychischen Effekte des Autos und stellt das Drogenkartell der Autokonzerne vor. All das ist nicht neu, aber führt uns nochmal vor Augen, welche mächtigen Gegner die Anhänger einer autobefreiten Gesellschaft haben: das Kartell und das falsche Bewusstsein des Junkies, respice „*Carieristen*“. Warum dennoch Hoffnung bei ihm aufkeimt, die „*Verkehrsrevolution*“ zu schaffen, erläutert der Autor in den Kapiteln über die Megaautokrise und die Gegenbewegungen von unten. Das Drogenkartell hat durch seine dreisten Manipulationen und Betrügereien seinen Ruf unweigerlich und unwiderruflich ruiniert. Immer PS-stärkere SUV's und immer weniger Schadstoffausstoß – diese unsinnige Gleichung, die jedem gesunden Menschenverstand zuwiderläuft, ist endgültig ins Reich der Phantasie verbannt worden und jetzt tischt das Kartell die nächste Lüge auf: das emissionsfreie Elektroauto. Der zweite Hoffnungsschimmer kommt aus Schweden. Durch Greta und die Friday for Future-Bewegung ist die Klimakatastrophe, an der der MIV einen großen Anteil hat, endgültig im Aufmerksamkeitshorizont der Bürger angekommen.

Ehe der Autor in seiner konkreten Utopie zur Verkehrsrevolution aufruft, setzt er sich noch mit den Anhängern der sog. Verkehrswende auseinander. Ihre Wunderwaffen Elektroautos, Hybrid-, Wasserstoff-, Brennzellenautos, Digitalisierung (die IT-Industrie ist der zweitgrößte CO₂-Emittent), autonomes Fahren entzaubert er mit schlagenden Argumenten. Der Green New Deal, die Versöhnung von Ökologie und Kapitalismus, ist seine Sache nicht, es geht vielmehr um einen Bruch mit der Akkumulations- und Akzelerationslogik des Kapitalismus: Entschleunigung, Konversion, Lokalisierung, autofreie Städte, Verkehr als öffentliches und nicht privates Gut, Vergesellschaftung der Autokonzerne, damit die vielen klugen Köpfe, die technische Intelligenz und das ‚moderne Management‘, die dort versammelt sind, endlich das Richtige tun.

Gietinger's Abrechnung mit der Autogesellschaft, die auch ein Lesevergnügen ist, ist keine bittere Anklage und keine schwarze Utopie. Er hält es mit Bloch, der wusste, dass selbst bei größter Gefahr das Rettende nah ist. Seine Verkehrsrevolution vereint pragmatische (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkung) und radikale Anteile (Vergesellschaftung). Es ist ihr viel Erfolg zu wünschen, aber wie sagte doch ein berühmter Suchtpsychologe: „*Nicht die Droge ist's, sondern der Mensch.*“ (Walter Lechler) Drogenkriege gewinnt man nicht, wohl aber Menschen: *Everyday for Future!*