

Zeitschrift: Neue Wege : Beiträge zu Religion und Sozialismus
Herausgeber: Vereinigung Freundinnen und Freunde der Neuen Wege
Band: 116 (2022)
Heft: 9

Artikel: Auto im Kopf
Autor: Schneidemesser, Dirk von
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1008158>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Auto im Kopf

Dirk von Schneidemesser

Das Auto dominiert nicht nur die Strassen, sondern auch die deutsche Sprache. So verstetigt sich die Abhängigkeit davon. Eine kulturkritische Analyse.

Beide sind froh, dass es geklappt hat, denn in manchen Wochen kommt etwas dazwischen und diese regelmässigen Treffen zum Mittagessen sind beiden wichtig. Sie pflegen eine gute Beziehung und freuen sich aufeinander. Nachdem sie gegessen haben, treten Mutter und Sohn aus dem Restaurant heraus und stehen zusammen vor der Tür, um sich zu verabschieden.

«Ich stehe da, wo stehst du?», fragt der Sohn seine Mutter.

Ein normaler Satz, wie wir ihn tausendfach hören, wenn Menschen von einem Treffen aufbrechen. Interessant dabei ist, dass der Redner – in unserem Beispiel der Sohn – direkt neben seiner Mutter steht, sie anschaut, und etwas sagt, das uns sehr komisch vorkommen würde, hätten wir nicht das Auto im Kopf: «Wo stehst du?»

Eine andere Person, die direkt vor einem steht, zu fragen «Wo stehst du?», wäre komisch,

wenn wir nicht gleich vermuteten, dass sich die Frage auf das Auto des Gegenübers bezieht. Nichtsdestotrotz sagt der Sohn in der beschriebenen Szene «du» und ersetzt somit sprachlich seine Mutter (eine Person, die er sehr liebt) mit einem Gegenstand: einem Auto. Genauso tut er das für sich selbst: «Ich stehe da.» Es verwirrt uns nicht, wenn einer, der direkt vor uns steht behauptet, er stehe woanders. Es verwirrt uns nicht, weil wir das Auto im Kopf haben.

Auto als Norm

Das Auto schleicht sich in all unsere Köpfe hinein. Jede*r wird tagtäglich mit dem Auto konfrontiert, ob er*sie es will oder nicht. Auch wenn eine*r kein Auto besitzt, ist sie*er den Folgen der autoorientierten Gesellschaft ausgeliefert. Wenn jemensch aus der Wohnung in der Stadt geht, sieht er*sie vor allem eins: Autos. Grösstenteils sind es Privatautos, die im Durchschnitt mehr als 23 Stunden am Tag herumstehen und so den öffentlichen Raum belagern. Durch diese Art von Raumnutzung verschwindet der öffentliche Raum, weil er von Autohalter*innen privatisiert wird. Anderen Menschen ist der Zugang zu dem Raum, wo eine*r ein Auto lagert, verwehrt.

Ob sie bewegt werden oder herumstehen, Autos sind überall und immer da. Sie sind so omnipräsent, dass sie kaum mehr bewusst wahrgenommen werden. Von klein auf gewöhnen sich Menschen an die Existenz der Autos, sie gehören selbstverständlich dazu. Kinder werden so erzogen, dass sie mit ihnen vertraut sind. Autos wurden von der Gesellschaft normalisiert.

Herrschaft des Autos

So tief sind Autos in unserer Kultur verankert, dass davon ausgegangen wird, dass sie überall sein werden, dürfen und sollen. Eine «Strasse» gilt in deutschsprachigen Ländern als Raum, in dem Autos herrschen. Für Räume, in denen Autos ihre Herrschaft nur eingeschränkt ausüben können, zum Beispiel in Fussgänger*innenzonen oder auf Spielplätzen, gibt es besondere Namen und Kennzeichen. Gehwege, Busspuren, Radwege – alles wird spezifisch benannt: dort gehen, hier Bus fahren, hier Rad fahren. Wird das Verkehrsmittel weggelassen und wird lediglich von «fahren» gesprochen, ist klar: Hier bewegt sich das, was als Norm gilt – das Auto.

Üblicherweise werden Beschreibungen genutzt, um Charakteristika eines Objekts festzulegen. Dabei kommt meistens das zur

Sprache, was vorhanden ist: «Auf der Wiese findet man Kaninchen im Gras.» Oder: «Ganz oben im Baum können wir die Krone sehen.» Nur bei Dingen, von denen erwartet wird, dass sie omnipräsent sind, tendiert mensch dazu, die Abwesenheit zu beschreiben: «Tief unter der Erde dringt kein Licht hindurch.» Oder: «Auf dem Mond gibt es keine Luft.» In der Gesellschaft spielt das Auto beinahe in derselben Liga wie Licht und Luft. Beispielsweise ist die Nordseeinsel Wangerooge eine autofreie Insel. Sie ist auch eine palmenfreie Insel, aber niemensch fühlt sich dazu berufen, die Abwesenheit von Palmen zu unterstreichen. Die Abwesenheit von Autos hingegen erscheint als eine wichtige Information, mensch muss es dazusagen.

Autoabhängigkeit

Sprache sagt viel über die Gesellschaft aus. Schon ein Kind weiss, dass es nicht dort spielen darf, wo es in Kontakt mit Autos kommen könnte. Autos sind präsent in Filmen, in der Werbung, in der Literatur. Das eingangs erwähnte Beispiel («Ich stehe da, wo stehst du?») verrät, wie tief verwurzelt das Auto in den Köpfen ist. Es gibt aber viele weitere Beispiele: Eine*r «gibt Gas», auch wenn er*sie am Schreibtisch sitzt oder im Garten arbeitet und noch Unkraut jäten will, bevor es regnet. «Auf der Überholspur» zu sein gilt als gut, «auf die Bremse zu treten» eher als schlecht. Auch wenn eine*r gar nicht im Auto sitzt.

So zeigt sich, wie die Sprache die Kultur prägt, und gleichzeitig, wie die Sprache von Kultur geprägt wird. Die Wortwahl kann Handlungsoptionen für die Gestaltung unserer Umgebung ermöglichen oder eben unmöglich machen.

Weil wir das Auto im Kopf haben, denken wir das Auto mit, so wie wir Licht und Luft mitdenken. Wir haben das Auto auch auf der Zunge, in der Feder und in der Tastatur. Die deutsche Sprache ist autofokussiert. Die Gesellschaft ist abhängig vom Auto, es ist schwierig, sich von dieser Abhängigkeit zu lösen. Denn das, was wir denken, sprechen wir. Und das, was wir sprechen, verwirklichen wir. Sprache und Kultur reproduzieren so permanent die Abhängigkeit vom Auto, das Autosystem. Wie kam es dazu? Es war kein Zufall.

«Strassen wurden für Autos gebaut und so sollte es auch bleiben», hiess es diesen Sommer in einem Kommentar einer Berliner Boulevardzeitung. Diese Argumentation begegnet einer*m immer wieder, gerade wenn mensch es wagt, die Privilegien des Autos in Frage zu

stellen. Aber ein Blick in die Geschichte zeigt eine andere Realität.

Wem gehört die Strasse?

Die ersten Strassen, die in Europa gebaut wurden, entstanden vor mehr als 3000 Jahren. Damals dachte noch niemand an das Auto. Der Geschichtsprofessor Peter D. Norton beschreibt in seinem Buch *Fighting Traffic*¹, wie in kürzester Zeit die kollektive Vorstellung davon, was eine Strasse sei, in der US-amerikanischen Gesellschaft verändert wurde. Laut Norton war es kein Zufall, sondern eine konzentrierte Aktion der Automobilindustrie, die den Gedanken in die Köpfe pflanzte, dass die Strasse ein Ort für Autos sei, ausschliesslich für Autos. Im Jahr 1910 waren Strassen im kollektiven Verständnis Orte, die ganz vielfältig genutzt wurden. Es wurden Waren verkauft, Menschen unterhielten sich, schlenderten herum und blieben immer wieder stehen. Pferde wurden gepflegt, Menschen verweilten. Kinder rannten beim Fangenspielen oder auf der Jagd nach dem nächsten Abenteuer durch die Strassen. Kutschen fuhren durch die Strassen, auch Fahrräder und andere Gefährte nutzten sie. Die Strassen waren offen für alle.

Im Jahr 1910 waren Autos noch etwas Neues, und wie viele neue Technologien waren sie für die meisten Menschen unbezahlbar und daher viel seltener auf der Strasse zu sehen als heutzutage. Fussgänger*innen sahen damals nicht ein, dass sie sich beeilen sollten, um Platz für durchfahrende Autofahrer*innen zu machen. Peter D. Norton beschreibt, dass das Auto noch als gefährlicher und invasiver Gegenstand betrachtet wurde. Hätte jemensch damals die Menschen gefragt, wozu Strassen in der Stadt da sind, hätten sie unterschiedlichste Antworten geliefert, je nach Beruf, Lebensphase oder sozialer Schicht. Viele aber – Autofahrende inklusive – hätten gesagt, dass die Strassen nicht zum schnellen Autofahren da sind und dass Kfz-Lenker*innen, die irgendjemanden oder irgendetwas anfahren, die alleinige Schuld dafür tragen. Gerade dann, wenn sie schnell fahren.²

Heute sieht das anders aus: Häufig wird nach einem Unfall die Frage gestellt, was ein Mensch oder Gegenstand überhaupt auf der Strasse zu suchen hatte. So wird die Schuld für Kollisionen von den Autofahrenden ferngehalten. Der Historiker Peter D. Norton zeigt, dass dieser Wandel in der kollektiven Wahrnehmung von den vereinten Kräften der Automobillobby beeinflusst wurde: Die US-amerikanische Autoindustrie etablierte in gezielten

Marketingstrategien Begriffe wie «jaywalking» in der Öffentlichkeit. «Jay» ist ein umgangssprachlicher, negativ konnotierter Begriff und bedeutet «Hinterländer*in». Als «jaywalker» wurden Menschen bezeichnet, die nicht wissen, wie man sich in der Stadt zu verhalten hat. Die Autolobby prägte diesen Begriff beispielsweise durch Anzeigen in Zeitungen, die von (selbst durchgeführten) Studien berichteten, denen zufolge «jaywalking» für circa 90 Prozent der Kollisionen mit Beteiligung von Autos verantwortlich war. Fussgänger*innen verteidigten die damals bestehende Deutung der Strasse als öffentliches Gut: offen für alle, die anderen nicht schaden oder die Nutzung von anderen nicht einschränkten. Autofahrende wurden beispielsweise als «joyriders», also als Raser*innen, oder als «speed maniacs», also als Geschwindigkeitsjunkies, bezeichnet. So stellten sie die Seriosität des Autofahrens in Frage und verbanden das Autofahren mit unnötigen Gefahren.

Doch die Autolobby setzte sich durch. Sie war besser organisiert und hatte weitaus mehr Ressourcen sowie das klare Ziel, die Welt autozentriert zu gestalten – um mehr Autos zu verkaufen und den Strassenbau voranzutreiben. Auch Kindern wurde ihr Recht auf die Strasse abgesprochen. Spielten sie vor dem Advent des Autos noch auf der Strasse, so wurden sie nun aus diesem Raum verbannt. So entstanden (teils eingezäunte) «Spielplätze», als einer der wenigen Orte, an denen sich der Nachwuchs unbekümmert aufhalten kann.

So wandelte sich die kollektive Wahrnehmung dessen, wofür und für wen die Strasse existierte: von der offenen Strasse hin zur Strasse, die für alle gesperrt ist – ausser für Autofahrende. Noch heute wird bei Massnahmen, die Strassen für alle *öffnen* – bei Strassenfesten, temporären Spielstrassen oder Pop-up-Fussgänger*innenzonen –, paradoxerweise von *gesperrten* Strassen gesprochen.

Das privilegierte Auto

Auch in den deutschsprachigen Gesetzbüchern wird eine Sprache benutzt, die dem Auto eine privilegierte Position verleiht. So werden in der deutschen Strassenverkehrsordnung für den Autoverkehr «Fahrspuren» vorgesehen. Radfahrende und diejenigen, die zu Fuss unterwegs sind, müssen sich an «Wege» halten, sie bekommen keine «Spuren». Wege sind von untergeordneter Bedeutung: Wenn Fuss-, Rad-, Wald- oder Feldwege eine Fahrbahn kreuzen, enden sie – nicht andersherum. Menschen ohne Auto dürfen es nur in Ausnahmefällen

Sprache und Kultur reprodu- zieren die Abhän- gigkeit vom Auto.

wagen, den Raum, der für Autos vorgesehen wird, zu betreten. Eine Strasse ohne Fahrbahn für Autos ist im Rahmen der Strassenverkehrsordnung nur schwer zu denken: «Wer zu Fuss geht, muss die Gehwege benutzen. Auf der Fahrbahn darf nur gegangen werden, wenn die Strasse weder einen Gehweg noch einen Seitenstreifen hat» (StVO §25.1).

Dabei ist in den meisten Städten der Löwenanteil der sogenannten öffentlichen Verkehrsflächen dem Autoverkehr vorenthalten, auch wenn nur eine Minderheit der Bewohner*innen ein Auto besitzt. In Berlin beispielsweise sind knapp 60 Prozent der Verkehrsfläche Autos vorbehalten, dabei besitzen nur etwa 33 Prozent der Berliner*innen ein Auto.³

Unfall oder Verkehrsgewalt?

«Definiere Parkdruck» – so lautete jüngst der Titel einer schriftlichen Anfrage der kommunalen Fraktion der Partei Die Linke in der deutschen Stadt Frankfurt. Die Stadtverwaltung verwies regelmässig auf «Parkdruck», um Massnahmen oder Entscheidungen zugunsten von Autos zu begründen. Dies ist nicht nur in Frankfurt der Fall. «Parkdruck» ist ein weitverbreiteter Begriff, der oft dazu dient, Parkplätze und die dafür aufgewendeten Ressourcen zu rechtfertigen. (In Deutschland kostet der Bau eines Parkplatzes immerhin bis zu 5000 Euro und der Unterhalt etwa 300 Euro im Jahr.⁴) Die Frankfurter Stadtverwaltung führte in ihrer Antwort ausweichend aus, dass «Parkdruck» im besten Fall durch Inaugenscheinnahme ermittelt werde.

Auch am Beispiel des Unfalls zeigt sich die privilegierte Stellung des Autos in der Sprache und der Kultur. Sogenannte Unfälle gelten als isolierte und seltene Vorfälle – doch bei jährlich mehr als 200 Getöteten und knapp 4000 Schwerverletzten im Strassenverkehr in der Schweiz kann Verkehrsgewalt weder als selten noch als isoliert eingestuft werden.

Verkehrsgewalttaten als Unfälle zu beschreiben, verharmlost die Folgen von Kollisionen. In England gibt es Leitlinien zur Berichterstattung über Verkehrsgewalt. Statt des Begriffs «Unfall» sollte zutreffender «Kollision» oder «Zusammenprall» verwendet werden, insbesondere wenn die Details des Hergangs nicht bekannt sind.

Forscher*innen in Nordamerika stellten fest, dass die Sprache, die in Berichterstattung über Verkehrsgewalt genutzt wird, die Schuld für Kollisionen auf die nicht Auto fahrenden Involvierten abschiebt. Überschriften wie

«Fussgängerin von Auto erfasst» stellen die ungeschützten, nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmenden in den Fokus. Leser*innen werden so dazu verleitet, die Schuld eher bei Fussgänger*innen zu verorten. Autolenker*innen werden geschont, indem sie nicht benannt werden: Genannt werden nicht sie, sondern lediglich der Gegenstand, das Auto. Die Schuld für Verkehrsgewalt wird sprachlich von Autofahrenden ferngehalten.

Mitmischen im Deutungsstreit

Begriffe wie «Parkdruck» oder «Unfall» verteidigen erfolgreich und unhinterfragt die Privilegien des Autos. Die autoorientierte Stadt, die die Notwendigkeit mit sich bringt, Kinder einzusperren, damit Autofahrende sich im öffentlichen Raum frei bewegen können, beginnt mit dem Auto im Kopf. Dem lässt sich sprachlich etwas entgegensetzen, indem wir nicht mehr davon reden, dass Strassen «gesperrt» werden, sondern davon, dass Strassen «geöffnet» werden für Menschen und vielfältige Nutzungen. Indem anstatt von «Parkplätzen» von «Lagerflächen für Privatautos» gesprochen wird und über «Verkehrsgewalt» an der Stelle von «Unfällen» geschrieben wird. Das Auto ist in den Köpfen, aber das muss so nicht bleiben. ●

- Dirk von Schneidmesser, *1984, ist Sozialwissenschaftler und arbeitet am Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung in Potsdam. Er engagiert sich für die Berliner Initiative Changing Cities e. V.
- 1 Peter D. Norton: *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*. Cambridge, Massachusetts 2011.
- 2 Peter D. Norton: *Street Rivals: Jaywalking and the Invention of the Motor Age Street*. In: *Technology and Culture* 48 (2007) 2, S. 331–359, hier: S. 335.
- 3 Agentur für Clevere Städte: *Flächengerechtigkeitsreport 2014*; Statistisches Bundesamt: *Pkw-Dichte in Deutschland in den vergangenen zehn Jahren um 12 % gestiegen*. 2019.
- 4 Agora Verkehrswende: *Öffentlicher Raum ist mehr wert. Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen*, 2018. PDF unter agoraverkehrswende.de