

Zeitschrift: Wechselwirkung : Technik Naturwissenschaft Gesellschaft
Herausgeber: Wechselwirkung
Band: 5 (1983)
Heft: 19

Artikel: Ein Volk auf Achse
Autor: Weymar, Thomas
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-653306>

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: 15.02.2026

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

Thomas Weymar



Ein Volk auf Achse

In einem roten „Phaeton“, einem offenen Reisewagen der Marke Adler, unternahm Otto Julius Bierbaum zusammen mit seiner Frau und einem Chauffeur 1902 eine Reise von Berlin nach Sorrent und zurück an den Rhein. Bierbaums eher bescheidene Einkünfte als deutscher Dichter hätten für eine solche Reise wohl kaum ausgereicht, kostete doch ein Automobil um die Jahrhundertwende ab 6000 Mark aufwärts – unerschwinglich für ihn wie für die meisten Deutschen. So war es der August Scherl Verlag, der Bierbaum den Wagen zur Verfügung stellte, waren es die Adler-Werke, die ihren gelernten Mechaniker Louis Riegel dazu verpflichteten, das Ehepaar Bierbaum zu chauffieren. Von dieser Allianz profitierten alle. „*Zum altmodischen Reisen mit dem modernsten Vehikel*“ wollte Otto Julius Bierbaum anregen. „*Lerne zu reisen, ohne zu rasen!*“, lautete das Motto, mit dem er sich von den kilometerfressenden Automobilisten abzugrenzen suchte, die nicht dem Goetheschen Ideal einer beschaulichen Bildungsreise verpflichtet, sondern dem Rasewahn verfallen waren. Der August Scherl Verlag hatte Stoff und Publicity für seine Zeitung, und die Adler-Werke konnten die technische Zuverlässigkeit ihres Automobils beweisen. Nur Louis Riegel, der Chauffeur, hatte schwerlich einen Vorteil. Er mußte im Unterschied zu den Herrschaften im Freien sitzen, wenngleich durch passende Kleidung ein wenig geschützt, und hatte die Probleme mit Reifen und Zündung zu lösen.

Bierbaums Schilderung seiner empfindsamen Reise bei Tempo 30 geriet zu einer Werbung für das Automobil. „*Überhaupt! eine wollüstige Perspektive: Wir werden nie von der Angst geplagt werden, daß wir einen Zug versäumen könnten. Wir werden nie nach dem Packträger schreien, nie nachzählen müssen! eins, zwei, drei, vier – hat er alles? Herrgott, die Hutschachtel: Sind auch die Schirme da? Wir werden nie Gefahr laufen, mit unausstehlichen Menschen in ein Kupée gesperrt zu werden, dessen Fenster auch bei drückender Hitze nicht geöffnet werden darf, wenn jemand mitfährt, der an Zug-Angst leidet. Wir werden selber bestimmen, ob wir schnell oder langsam fahren, wo wir anhalten, wo wir ohne Aufenthalt durchfahren wollen. Kurz, mein Herr! Wir werden wirklich reisen und uns nicht transportieren lassen.*“ Was Bierbaum poetisch als „Reisegefühl der Freiheit“ pries, was wir heute nüchtern „Mobilität“ nennen, macht seit jeher die Faszination des Automobils aus.

Nervenschock im Odenwald

In den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts erfanden Gottlieb Wilhelm Daimler und Carl Benz den mit Benzin angetriebenen Viertakter. Nach Dampfschiff und Eisenbahn markiert das Automobil eine weitere Station auf dem Siegeszug der Menschen über die Kräfte der Natur. Fortbewegung befreit sich von der körpereigenen Energie der Füße, ist nicht mehr, wie die Kutschen, auf die Kraft und Ausdauer der Pferde angewiesen noch, wie die Schiffe, vom Wind abhängig. Höhere Mobilität, die keine organischen und natürlichen Grenzen kennt, wird zu einem wachsenden Bedürfnis in einer Gesellschaft, in der die menschlichen Lebensbereiche durch die kapitalistische Industrialisierung immer weiter auseinandergerissen worden sind. Obwohl Dampfschiff und Eisenbahn ebenfalls die technischen Voraussetzungen dafür boten, mobil zu sein, nimmt das Auto eine Sonderrolle in der Geschichte der Transportmittel ein. In ihm verwirklicht sich die Idee der bürgerlichen Gesellschaft, einerseits die Früchte der Verkehrsrevolution genießen, andererseits Individualität erheischen zu wollen. Auch war es jenem individuellen Verkehrsmittel überlegen, das im „gemeinen Volk“ Ende des 19. Jahrhunderts große Verbreitung erreicht hatte, dem Fahrrad nämlich. Denn ein Auto konnte sich nicht jeder leisten.

Die Reaktionen auf die ersten Automobile waren eher verhalten bis ablehnend. Fachleute hielten die „Kutschen ohne Pferde“ zumeist für eine Spielerei; die „einfachen Leute“ reagierten mit Verwunderung und Spott, aber auch mit Angst, wenn ihnen das technische Ungeheuer begegnete. Die „Teufelswagen“ wurden schließlich mit Benzin angetrieben, und Benzin galt in den Anfangsjahren des Kraftfahrwesens als beinahe ebenso gefährlich wie Dynamit. Mutter Benz weiß in ihren Erinnerungen gar von einem Nervenschock zu berichten, den eine Frau aus dem Odenwald erlitt, als sie mit ihrem fahrenden Wägelchen des Weges kamen. „*Was saufst denn nüt lieber den Spiritus, statt an Gestank daraus zu machen?*“ wurde Otto Julius Bierbaum entgegengehalten, als er in Floridsdorf, einem Ort unweit Wiens, einfuhr. Solche Anfeindungen konnten ihn indes nicht erschüttern, war er doch, wie viele seiner Zeitgenossen, davon überzeugt, daß „*die Kunst des Lebens auf den neuen Grundlagen anzulegen (sei), die uns die Naturwissenschaften*

geliefert haben . . . Es geht doch alles auf ein Ziel los mit dem unbeirrbar Willen zur Macht über die Naturkräfte. Und dies ist der Wille zur Maschine, der Befreierin.“

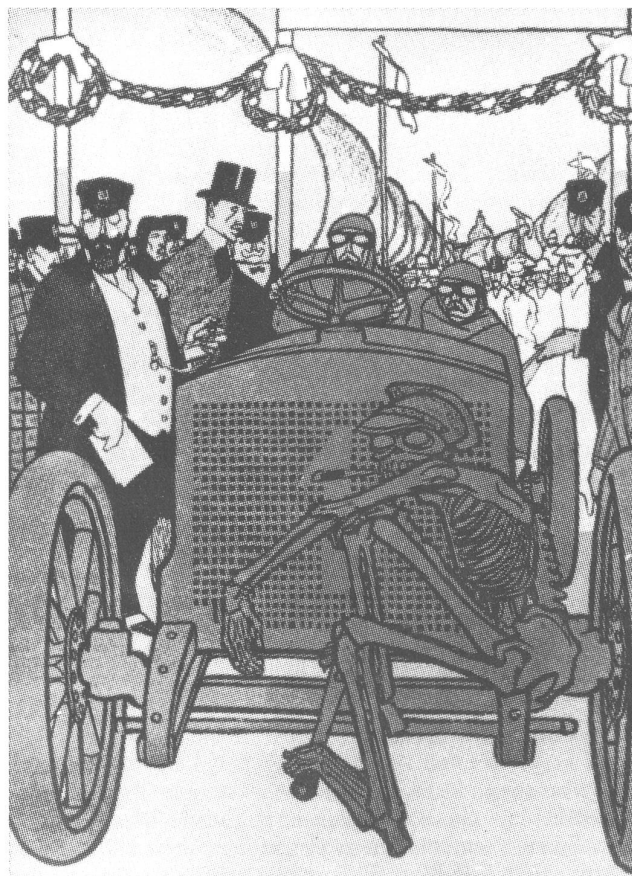
Der Fortschritt kommt ins Rollen

Die Autorennen, 1894 mit Paris–Rouen eröffnet, 1898 mit Berlin–Leipzig erstmalig deutschen Boden erreichend, zerstörten Bierbaums paradoxe Sehnsucht nach einer gemächlichen Bildungsreise im Automobil. Der rappelig rasende Zeitgeist verlangte nach einer Fortbewegungsmaschine, die nicht nur auf Mobilität und Individualität, sondern zugleich auf Tempo und Zeitersparnis zugeschnitten war. „Wer früher die Schönheiten unseres deutschen Vaterlandes sehen wollte, mußte viel Zeit haben und hatte viel Zeit, um mit den alten ehrwürdigen Beförderungsmitteln ans Ziel zu gelangen. Heute pulsiert das Leben schneller, und der Reiseverkehr wird immer größer. Man will in möglichst kurzer Zeit möglichst weit befördert werden, und unsere schnellebige Generation hat sich neue Beförderungsmittel geschaffen.“ (Allgemeine Automobilzeitung, 1906)

Wenn auch nur wenige Reiche in den ersten Jahrzehnten unseres Jahrhunderts ein Auto besaßen, zur „schnellebigen Generation“ wollten sich viele zählen. Die breite Begeisterung für die Autorennen entsprach dem Geist der Zeit: Im Kampf um technischen Fortschritt, um Mobilität und Tempo wurde den Tugenden einer industriellen Konkurrenzgesellschaft gehuldigt, gab es doch nur einen Sieger, den Leistungsfähigsten. Wie sehr man dem Rasewahn verfallen war, verdeutlicht eine Rennberichterstattung im *Berliner Tageblatt* vom Januar 1909: „Brüllend fegt ein Automobil nach dem anderen, oft zwei kämpfend nebeneinander, an den Menschen vorüber. Weiter, nur weiter. Und das Volk rechnet; es rechnet, wer in dem Riesenkampf pferdeloser Maschinen die beste Zeit gefahren ist, wer der Rasendste gewesen ist . . . Schon stundenlang hat der Kampf getobt, Kilometer um Kilometer, Runde um Runde. Ein erbittertes Ringen. Schon zeigen hier und dort an der Tafel sich schwarze, klaffende Lücken, denn die Ärmsten, die nach und nach von der Bildfläche verschwunden sind, liegen mit zerbrochener Maschine auf der Strecke oder haben sich in den Chausseegraben hineingebohrt auf Nimmerwiedersehen. Oder die zum Platzen prallen Pneumatiks haben ihnen den Rest gege-

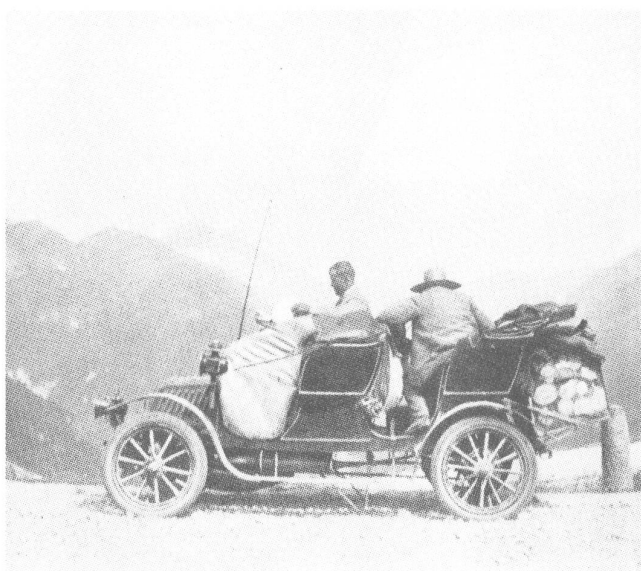
ben, Pneus, die in der rasenden Hetzjagd wie Zunder zermürben und dann ihre luftige Seele verhauchten . . . Da zeigt sich wie eine Wolke ein schwarzer Punkt und wird immer größer und größer, und aus einem Punkt wird ein ratterndes Ungetüm, das mit einem Male heranschießt und dann hält, umheult von tausend Stimmen und umringt von tausend Menschen, die im Taumel dem Sieger die Hände drücken.“

Die Autorennen, eine Werbung für das Automobil und die automobile Gesellschaft, regten die Firmen dazu an, immer schnellere Wagen auch für den privaten Gebrauch herzustellen. Zwar rechnete Carl Benz noch 1901 zu den „Gefahren der Entwicklung des Automobilwesens“ ganz besonders die „neuerdings hervortretende Sucht, sich bei Wettfahrten in immer größeren Schnelligkeiten zu überbieten, mit Blitzzügen zu wetteifern und dabei leichtfertig das Leben der fahrenden wie der auf den Straßen verkehrenden Personen zu gefährden“. Doch er wie auch Daimler hatten sich den Interessen einer zunehmenden Käuferschicht zu fügen, die vom Automobil außer Bequemlichkeit vor allem Tempo verlangten. Der im Jahre 1902 produzierte Mercedes Simplex konnte bereits eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h erzielen.



Der Tod fährt mit.

Gerade die unheimlichen Geschwindigkeiten verbreiteten Angst. Vielen erschien das Automobil wie ein unkontrollierbares, wildes Tier, das alles, was ihm im Wege steht, überrollt, zerstört und vernichtet. Das Auto wird zum Zeichen des Todes, zu einer teuflischen Erfindung, die Unheil und Nervosität mit sich bringt, Ruhe, Sicherheit und Geborgenheit nimmt sowie Unfälle verursacht. Nicht allein gegen solche (Vor-)Urteile hatte sich das Automobil durchzusetzen. Hinzu kamen behördliche Hemmnisse. Die Münchner Polizeidirektion etwa erlaubte um die Jahrhundertwende für den gesamten Stadtbereich höchstens 25 Motorfahrzeuge, in Berlin waren 1901 viele Stra-



O.J. Bierbaum auf der Höhe des Sankt Gotthard.

ßen für den Automobilverkehr gesperrt; wo man fahren durfte, war die Schutzmannschaft angewiesen, „ein übermäßig schnelles Fahren (als solches gilt ein Zeitmaß, welches die Geschwindigkeit eines im schlanken Trabe fahrenden Pferdes, 14 km in der Stunde, übersteigt) nicht zu dulden und gegen Zuwiderhandelnde Anzeige zu erstatten.“ (Polizeiverordnung vom 15. April 1901)

Das revolutionäre Automobil

Doch die wachsende Anpassung an eine Welt von Mobilität und Tempo verdrängte nach und nach die ursprünglichen Ängste gegenüber der „Narrenkutsche“ und ließ den Wunsch nach einem eigenen Wagen keimen. Das Automobil, Symbol für Naturbeherrschung, Mobilität, Tempo und privaten Wohlstand, faszinierte nicht nur die alten und neuen Herrenfahrer. Am rollenden Fortschritt wollten in den 20er Jahren auch die organisierten Arbeiter teilhaben. Gegen die Schutzzollpolitik deutscher Unternehmer, die sich amerikanischer Konkurrenz erwehren mußten, und gegen behördliche Zöpfe wandten sich Gewerkschaftler, für höhere Löhne und das „Auto für jedermann“ setzten sie sich ein. „Die Unternehmer verlangen eine unerhört starke Erhöhung des Zolls auf ausländische Wagen. Diese Verteuerung geht natürlich auf Kosten der deutschen Automobilverkäufer. Unzähligen Deutschen wird die Möglichkeit zerschlagen, sich einen Wagen anzulegen. So mißlich auch die Lage unserer Automobilindustrie, je mehr Kraftwagen in Betrieb kommen, desto mehr gibt es Beschäftigungsmöglichkeiten. Diese Umstände lassen es der Arbeiterschaft weniger wichtig erscheinen, woher die Wagen kommen, Hauptsache aber ist, daß viel wohlfeile Wagen überhaupt kommen, zumal die ausländischen Fabrikanten bedeutend höhere Löhne zahlen. Mit wachsender Kaufkraft der Masse kommt alles andere wie von selbst. Und sind erst einmal die Automobilfahrer zu einer Masse geworden, werden sogar die Zöpfe unserer Gesetzgeber zu schrumpfen anfangen. Der Kraftwagen, diese lustig schnurrende und verteuflert flitzende Fabrik auf Rädern, hat in ihren kurzen Jahrzehnten unser ganzes Leben gewandelt. Er hat die Menschen beweglicher, die Wege kürzer, die nutzbare Landfläche weiter gemacht, außerdem den technischen Apparat wie die Arbeitsweisen der Industrie gewaltig umgewälzt. Auch der neueste Wandel wird der Arbeiterschaft nicht zum Schaden gereichen. Im Gegenteil: Das revolutionäre Automobil wird der revolutionären Arbeiterklasse dienen.“ (Metallarbeiterzeitung vom 8.3.1930) An den gewerkschaftlichen Traum vom revolutionären Automobil, der mit Ford als erstem maschinell in Serie ging, konnte der deutsche Faschismus mit der Ideologie des Volkswagens nahtlos anknüpfen.

Ein Volk, ein Führer, ein Auto

Im Vordergrund ein grünblauer Volkswagen, dahinter überdimensioniert ein Rabattmarkenheft, zur Hälfte vollgeklebt mit Sparmarken, und in großer altdeutscher Schrift ist zu lesen: „Dein KdF-Wagen!“ So präsentiert sich 1938 eine Broschüre, die in hoher Auflage unter deutsche Volk gebracht wurde. Was bereits zu Beginn des Dritten Reiches lauthals verkündet worden war, hier wird es zum Greifen nahe vorgeführt: der Wagen für jedermann! „Fünf Mark die Woche mußt du sparen – willst du im eigenen Wagen fahren!“ Mit dieser schlichten Lyrik hatte man bereits im August 1937 ein Sparsystem eingerichtet und bis ins letzte Dorf propagiert. Erst wer alle Felder der Sparkarten mit Rabattmarken beklebt und so den endgültigen Anschaffungspreis von 1240 Reichsmark inklusive Vollkaskoversicherung erreicht hatte, sollte einen Volkswagen bekommen. Schon zehn Monate nach Erscheinen der Karten überstieg die Zahl der Sparer die Viertelmillion, waren



mehr als 120 Mio. Reichsmark eingezahlt. Als die Regierung die Absatzzahlen ihres Volkswagens im voraus berechnen konnte, ließ sie eine riesige Autofabrik aus dem Boden stampfen samt einer 60.000-Einwohner-Stadt für die Belegschaft – die Kraft-durch-Freude-Stadt, das heutige Wolfsburg.

1939 war die größte Autofabrik Europas fertig und hätte von nun an vier Volkswagen pro Minute produzieren können. Doch der Traum vom Auto für jedermann ging immer noch nicht in Erfüllung. Kein einziger deutscher Volkswagen befand sich in der Hand eines deutschen Normalverbrauchers. Selbst die 210 Wagen, die unter großem propagandistischen Aufwand das Deutsche Reich befuhren, waren nicht einmal im Werk selbst hergestellt worden. Hier rollte seit 1940 stattdessen ein Militärfahrzeug vom Band, der sogenannte Kübelwagen, der in fast allen technischen Daten die Abstammung von seinem zivilen Bruder nicht verleugnen konnte. Und nicht in Freizeitkleidung und am Lenker des eigenen Autos, sondern in Uniform und am Steuer eines geländegängigen Militärfahrzeuges machten sich die Deutschen nun auf den Weg in jene Länder, die sie eigentlich als Urlauber hatten besuchen wollen. Ein Volk auf Achse, das das Großdeutsche Reich von der Maas bis an die Memel, von der Etsch bis an den Belt fröhlich auf den Reichsautobahnen erschließt – diese Vision hatte plötzlich militärische Züge angenommen. Aus dem Propagandaversprechen der privaten Auto-Mobilisierung war die totale Mobilmachung geworden. Im Kübelwagen machten sich die Deutschen siegesgewiß auf, die Welt zu erobern, und auf den Grünstreifen der Autobahnen marschierten Hitlers Feldgrau am Ende in die Gefangenschaft.

Der Vergangenheit davonfahren

Was die Gewerkschaften in den 20er Jahren gefordert, was die Nationalsozialisten nur propagandistisch ausgeschlachtet hatten, wurde in den 50er Jahren nun endlich wahr: der Traum vom eigenen Wagen! BMW-Isetta, NSU-Prinz, Lloyd, Goggomobil, Viktoria Spatz, Messerschmitt Kabinenroller und vor allem der VW-Käfer brachten die Auto-Lawine ins Rollen. Der Traum vom eigenen Wagen ließ die Deutschen auf andere Annehmlichkeiten verzichten, auch wenn es nicht der Traumwagen war. Denn der Traumwagenstil, die Pontonform, beherrschte das Design jener Autos, die teurer waren. In die Kotflügel eingelassene, aber noch deutlich abgesetzte Scheinwerfer und die niedrige Dachlinie waren neben Hüftschwüngen und Heckflossen ihre äußerlich hervorstechendsten Merkmale. Weißwandbereifung, Chromzierat und Nappaflex-Himmel erhöhten den Repräsentationswert.

Der Automobilrausch der Bundesbürger ließ die düstere Vergangenheit unbewältigt zurück. Dennoch holte sie einen immer wieder ein, sei es in Gestalt des KdF-Wagens oder auf den alten Reichsautobahnen, auf denen man nun in Urlaub fuhr, denn nach den Entbehrungen der ersten Jahre wollte man sich etwas gönnen – die Bundesbürger packte das Reiseieber. Auf geteerten Straßen fuhren sie den Problemen davon, um sich in südlichen Gefilden die Sonne auf den Bauch und ins Herz scheinen zu lassen. Im engen und vollgestopften Wagen, Koffer und Taschen auf dem Gepäckträger verstaute, quengelige Kinder auf dem Rücksitz, Vater am Steuer, Mutter daneben, die Straßenkarte auf dem Schoß, so fuhr man gen Süden. „Hinfahren, aussteigen, schönfinden, einsteigen, weiterfahren“ – so läßt sich mit Jürgen von Mangers genialem Herrn Tegtmeier die Reisewirklichkeit seit den 50er Jahren kurz und bündig zusammenfassen.

Vereinzelte blieben die ewigen Zweifler. Gegen die totale Automobilisierung der Gesellschaft setzten sie sich bereits 1953 zur

Wehr. Sie warnten vor negativen Auswirkungen, dem Absinken der Wohnqualität in den Stadtzentren, den Umweltbelastungen durch Schadstoff- und Lärmemissionen, der Parkraumnot und den Verkehrsstauungen. Eine Begrenzung des Automobilverkehrs sei notwendig, so die Meinung der damaligen Skeptiker, denn ab einer PKW-Dichte von 70 Autos auf 1000 Einwohner werde eine kritische Grenze erreicht. Werde



„Wir haben es geschafft: Das neue Auto steht vor der Tür. Alle Nachbarn liegen im Fenster und können sehen, wie wir für eine kleine Wochenendfahrt rüsten. Jawohl, wir leisten uns was; dafür arbeiten wir schließlich alle beide, mein Mann im Werk und ich als Sekretärin wieder in meiner alten Firma.“

diese überschritten, seien die Verkehrsprobleme nicht mehr zu lösen. Doch bereits 1953 hatte die bundesdeutsche PKW-Dichte die sogenannte kritische Grenze weit überschritten. Die Automobilwelle rollte über die Einwände hinweg und erreichte bis zum Ende der 60er Jahre eine schwindelerregende Höhe: 3,3 Mio PKW wurden jährlich produziert, jeder fünfte Bundesbürger besaß einen eigenen Wagen.

Die jugendlichen „Easy Riders“ nahmen das gesellschaftliche Leitbild der 60er Jahre beim Wort: Mobilität und Tempo. Wie einst ihre Eltern im neuen Auto der Vergangenheit davonfahren, wollten sie auf Motorrädern und in Gebrauchtwagen den spießbürgerlichen Verhältnissen entkommen. Mit dem Auto wollten sich die Jugendlichen ihren Wunsch nach Freiheit und Abenteuer erfüllen. Durch das Auto wollten sie sich Anerkennung und Freunde verschaffen. Im Auto wollten sie ihre Lust ausleben, was sie zu Hause nicht konnten oder durften.

Kurz gebremst und wieder voll beschleunigt

1974 erlebte das Automobil seine bislang größte Krise. Die Produktionszahlen gingen um 25% zurück, VW, ein sicher geliebter Brötchengeber, mußte 26.000 Arbeiter entlassen, und auch in den Zulieferbetrieben wurden Tausende von Arbeitskräften auf die Straße gesetzt. An vier autofreien Sonntagen mußten die Deutschen auf ihr liebstes Kind verzichten und sich auf altbewährte Fortbewegungsmittel besinnen. Auf den Autobahnen galt Tempo 100. Was war geschehen? Der Ölschock von 1973 hatte mit einem Schlage erreicht, wovon

Kritiker nur zu träumen wagten: Der automobiler Fortschritt war ins Stocken geraten.

Doch die Automobilindustrie erholte sich rasch. Dem teuren Benzin begegnete man mit energiesparenden Motoren, der Parkraumnot mit kleineren Modellen, und für die unverbesserlichen Freunde der Natur baute man umweltverträgliche Autos. Sich selber machte man die Freude, gewinnbringend zu rationalisieren. Industrieroboter hielten Einzug in die Fabrikhallen. 1976 war die Krise überwunden, 1980 konnte man sogar einen Rekord melden: 3,8 Millionen produzierte Wagen! Und glauben wir den Propheten der deutschen Wirtschaftsinstitute, ist noch kein Ende abzusehen.

Die Siegesgewißheit, die aus solchen Prognosen spricht, kann sich sehr wohl auf die wirtschaftspolitische Bedeutung des Automobils stützen. Jeder siebte bundesdeutsche Arbeitsplatz ist direkt oder indirekt vom Auto abhängig. Fragwürdig sind indes andere Annahmen: Werden sich die Bundesbürger trotz steigender Arbeitslosigkeit und geringerer Reallohne weiterhin alle paar Jahre ein neues Auto leisten können? Hat die Auto-Ideologie „Freie Fahrt für freie Bürger“ nicht schon Schaden genommen? Deutet sich nicht vielmehr ein Wandel an?

Gewiß: Die Kritik an betonierten Landschaften und autogerechten Städten, an Lärm und verdreckter Luft hat bis heute zugenommen. Doch Automobilindustrie und staatliche Bürokratien wissen darauf zu antworten: mit weiteren technischen Verbesserungen an neuen Modellen, mit bleifreiem Benzin, mit Fahrradwegen etc.

Gewiß: Gegenüber den 50er und 60er Jahren scheint das Automobil als Statussymbol an Anziehungskraft verloren zu haben. Mit einem „selbstverständlichen“ Gebrauchsgegenstand läßt sich halt schlechter protzen. Und wer, wie die meisten jüngeren Bundesbürger, in materiellem Wohlstand aufgewachsen ist, wer zudem in einer Zeit lebt, in der jenseits materieller Werte viele mit der Grundwerte-Stange im Nebel herumstochern, ist wohl weniger darauf angewiesen und bedacht, das Auto zum (anachronistischen) Aushängeschild zu erheben. Das Auto wird Mittel zum Zweck.

Als solches jedoch, als Symbol für Mobilität und die mobile Gesellschaft, scheint es aus unserem jetzigen Leben schwerlich verbannt werden zu können. Zwar steigen wir in unserer freien Zeit schon mal gern auf seine Vorläufer um, auf die eigenen Füße und das Fahrrad, das dem rappelig rasenden Zeitgeist gemäß häufig ein Rennrad ist. Aber im geregelten Alltag benutzen wir nach wie vor unseren Wagen.

Als Symbol für Tempo und die hastige Gesellschaft soll das Automobil an Ansehen verlieren. Die Tatsache, daß Geschwindigkeit die entscheidende Ursache für Verkehrsunfälle darstellt, die Erfahrung, daß der Rasewahn durch Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht gebremst werden kann, ließen Wissenschaftler die Idee vom „Niedergeschwindigkeitsauto“ ersinnen. Wenn es nach ihnen ginge, soll es nicht mehr dem freien Willen des Autofahrers überlassen sein, ob er sich nach den Verkehrsvorschriften richtet. Ihr neuer Wagen soll vielmehr von seiner technischen Konstruktion her nur auf 30 km/h in Städten und 80 km/h im Überlandverkehr ausgelegt sein. Zwar werden wir auf diese Weise weder erreichen, „eine so ausgesucht technische Sache wie die Explosion in einem benzingeschwängerten Zylinder mit dem Hauche eichendorffischer Romantik zu umgeben“, noch Bierbaums Hoffnung auf eine gemächliche Bildungsreise im Automobil erfüllen können. Aber wir könnten vielleicht einen ersten Schritt in ein Leben tun, das von einem anderen Umgang mit unserer Zeit geprägt ist.

Die Autofirmen strafen solche Vermutungen indes Lügen. Auf der 50. Internationalen Automobilausstellung dieses Jahres in Frankfurt präsentierten sie mit ungebrochenem Fortschritts-optimismus ihre „Tempomobile“.