

KATJA DIEHL

# AUTO



# KORREKTUR

**Mobilität  
für eine  
lebenswerte  
Welt**



Leserpreis 2022



DEUTSCHER  
WIRTSCHAFTS  
BUCHPREIS  
WIRTSCHAFT VERSTEHEN



FRANKFURTER  
BUCHMESSE

Goldman  
Sachs

Handelsblatt

S. FISCHER



**Katja Diehl**

# **Autokorrektur – Mobilität für eine lebenswerte Welt**

Mit Illustrationen von Doris Reich

 | E-BOOKS

# Impressum

Erschienen bei FISCHER E-Books

© 2022 S. Fischer Verlag GmbH, Hedderichstr. 114,  
D-60596 Frankfurt am Main

Covergestaltung: Simone Andjelković

Coverabbildung: Linda Brack

Abhängig vom eingesetzten Lesegerät kann es zu unterschiedlichen Darstellungen des vom Verlag freigegebenen Textes kommen.

Dieses E-Book ist urheberrechtlich geschützt.

ISBN 978-3-10-491574-6

Dieses E-Book ist urheberrechtlich geschützt.

Die Nutzung unserer Werke für Text- und Data-Mining im Sinne von § 44b UrhG behalten wir uns explizit vor.

## Hinweise des Verlags

Abhängig vom eingesetzten Lesegerät kann es zu unterschiedlichen Darstellungen des vom Verlag freigegebenen Textes kommen.

Im Text enthaltene externe Links begründen keine inhaltliche Verantwortung des Verlages, sondern sind allein von dem jeweiligen Dienstleister zu verantworten. Der Verlag hat die verlinkten externen Seiten zum Zeitpunkt der Buchveröffentlichung sorgfältig überprüft, mögliche Rechtsverstöße waren zum Zeitpunkt der Verlinkung nicht erkennbar. Auf spätere Veränderungen besteht keinerlei Einfluss. Eine Haftung des Verlags ist daher ausgeschlossen.

Dieses E-Book enthält möglicherweise Abbildungen. Der Verlag kann die korrekte Darstellung auf den unterschiedlichen E-Book-Readern nicht gewährleisten.

Wir empfehlen Ihnen, bei Bedarf das Format Ihres E-Book-Readers von Hoch- auf Querformat zu ändern. So werden insbesondere Abbildungen im Querformat optimal dargestellt. Anleitungen finden sich i.d.R. auf den Hilfeseiten der Anbieter.

# Inhalt

## INHALT

### Vorwort

### Bin ich der Wandel – oder warte ich auf ihn?

## MOBILITÄT

### Was hat sich durch das Auto verändert?

Das Fahrrad – Symbol feministischer Mobilität

Der Siegeszug des Autos

Der Umbau der Städte zu autogerechten Räumen

### #Autokorrektur-Fakten

Der auto(im)mobile Mensch

### »Nicht-männliche« Mobilität

1. Automobilität ist männlich ist dominierende Mobilität

2. Kann eine Branche, die unter fünf Prozent weibliche Führungskräfte hat, »alle« mitdenken?

3. Kennt männliche Mobilität die Bedeutung von »Sicherheit«?

4. Kennt männliche Mobilität die »Behinderung« durch Kinderwagen und schlechte Gehwege?

5. Sharing muss Caring werden  
Sicherheit im Auto ist männlich

Privilegien

Tempo unlimited

Lobbyismus

Für eine wahlfreie Mobilität

**RAUM**

Die Entwicklung des Raums

100 Quadratmeter für ein Auto

Die autogerechte Stadt

Autogerechter Wiederaufbau von Hannover

BAULICHE ABWEHR

Ländlicher Raum

Öffentlicher Raum

Öffentlicher Raum für Kinder und Jugendliche

Öffentlicher Raum im Alter

Für einen lebenswerten Raum

#Maximaleventualbedarfs-PKW

**MENSCH**

MENSCHEN, DIE NICHT AUTOFAHREN WOLLEN

MENSCHEN IN FAMILIEN

MENSCHEN IM LÄNDLICHEN RAUM

MENSCHEN IN ARMUT

MENSCHEN MIT EINSCHRÄNKUNGEN

BIPOC UND TRANSPERSONEN

MENSCHEN, DIE ALT ODER KRANK SIND

**So geht Mobilität für alle!**

Die 15-Minuten-Stadt

Die Superblocks von Barcelona

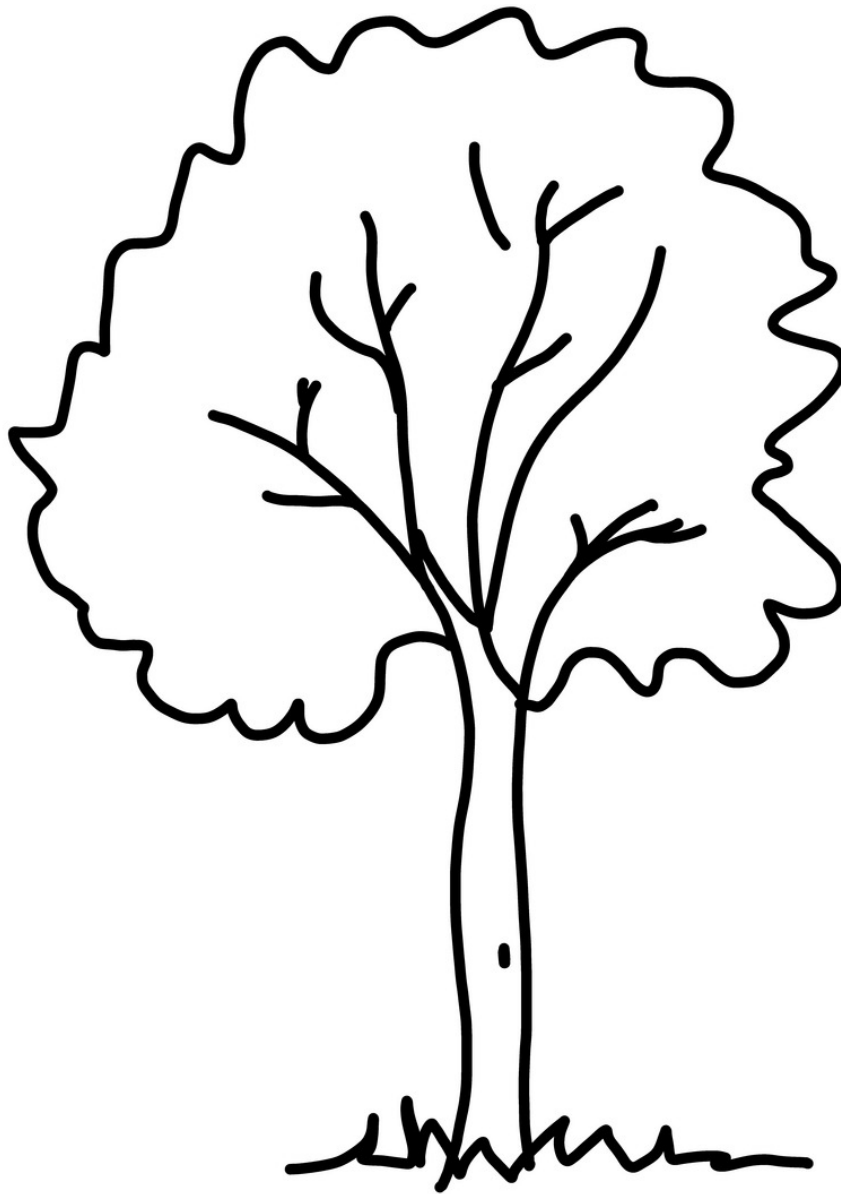
Von Barcelona nach Hamburg-Eimsbüttel –  
Superbüttel!

Siemensstadt in Berlin

Ländlicher und suburbaner Raum

**Eine Liste von Projekten**

# INHALT



1. Bin ich der Wandel – oder warte ich auf ihn?11

## 2. Mobilität17

1. Was hat sich durch das Auto verändert?18
2. #Autokorrektur-Fakten28
3. »Nicht-männliche« Mobilität36
4. Privilegien45
5. Lobbyismus59
6. Für eine wahlfreie Mobilität68

## 3. Raum79

1. Die Entwicklung des Raums79
2. Die autogerechte Stadt88
3. Ländlicher Raum98
4. Öffentlicher Raum102
5. Für einen lebenswerten Raum119

## 4. Mensch135

1. Menschen, die nicht Auto fahren wollen137
2. Menschen in Familien151
3. Menschen im ländlichen Raum165
4. Menschen in Armut174
5. Menschen mit Einschränkungen185
6. BIPOC und Transpersonen206
7. Menschen, die alt oder krank sind213

## 5. So geht Mobilität für alle!225

Unsere Gesellschaft tickt binär. Sie kennt die Kategorie »Mann« und die Kategorie »Frau«. Dass unser Leben wunderschön und damit sehr viel mehr ist als diese beiden »Pole« – die meist auch noch diametral einander gegenübergestellt werden –, ist mir sehr bewusst und hat mich beim Schreiben meines Buches belastet. Das binäre System ist Teil des Problems, auf dem der große Bedarf an einer Transformation unserer Gesellschaft und damit auch der Mobilität fußt. Da meine Quellen leider sehr oft auf dem binären System basieren, werde ich Textstellen zitieren, die nicht meinem Denken entsprechen, die aber wichtig sind, um systematische Fehler im Mobilitätssystem zu erkennen und zu benennen. Viele wichtige Bücher und Studien gingen und gehen mir aber nicht weit genug. Dennoch habe ich mich entschlossen, sie einzubeziehen. Wenn der erste Schritt zu mehr Gleichberechtigung aller Menschen den Weg über das binäre Denken braucht, dann akzeptiere ich das. Danach müssen jedoch dringend der zweite und dritte und alle weiteren Schritte erfolgen, die am Ende eine Gesellschaft gestalten, in der alle Bedürfnisse an Mobilität gesehen und berücksichtigt werden. Und nicht nur jene mit den lautesten Stimmen der weißen heteronormativen Mehrheitsgesellschaft.

# Bin ich der Wandel – oder warte ich auf ihn?

Es ist nie nur die Klimakrise, die mich antreibt, Verkehrswende zu gestalten. Mich haben die vergessenen Bereiche der Automobilität, das Unmenschliche und Ungerechte am bestehenden Verkehrssystem schon immer aufgeregt. Mit jedem Tag lerne ich mehr über Menschen, die sich kein Auto leisten können, es nicht mehr fahren dürfen oder wollen und – an der anderen Seite der Skala – über Menschen, die Auto fahren müssen. Vielleicht weil ich zwar Auto fahre, aber keines besitze, fällt es mir leichter, zum Auto eine pragmatischere Einstellung zu haben und Automobilität rigoroser zu hinterfragen sowie Bedürfnisse der Menschen kennenzulernen, die im Auto sitzen.

Mein Ziel?



»Jede:r sollte das Recht haben, ein Leben ohne eigenes Auto führen zu können.«

Dieser Satz klingt simpel – trägt aber sehr viel politischen und gesellschaftlichen Zündstoff in sich. Das wird im Laufe des Buches noch deutlich werden.

Unser Land hat in Sachen Verkehrswende kein Erkenntnis-, sondern ein Umsetzungsproblem. Das fängt in den Häusern gewisser Ministerien an und endet am Frühstückstisch privater Haushalte. Die größte Herausforderung liegt nicht in der Technik, die ist meiner Meinung nach vorhanden. Alles, was wir benötigen, liegt wie in einem bunten Kasten voller Bausteine vor uns, wir müssen uns nur die Mühe machen, diese zu sortieren und entsprechend den einzelnen Bedürfnissen neu zusammenzustecken, damit eine Mobilität entsteht, die wahlfrei, barrierefrei, inklusiv und klimaschonend ist.

Dieses Buch will eines nicht: einzelne Techniken beleuchten, beginnend bei elektrischen Antrieben, über den Hyperloop bis hin zu Flugtaxis, denn diese werden nicht in der Lage sein, Lösungen zu schaffen, wenn die Basis der Verkehrspolitik dieselbe bleibt. Kein Mensch verlässt sein Auto nur für Alternativen, wenn Automobilität so privilegiert und durch milliardenschwere Subventionen zu billig bleibt. Kein Autoweg wird anders zurückgelegt ohne die positive Irritation durch neue Rahmenbedingungen. Einzelne Produkte müssen als System gedacht, der Stadtraum als Wert geschätzt und der ländliche Raum wieder mobil gemacht werden. Die Lust zu wecken auf die Gestaltung dieses Pfades hin zur kindgerechten Stadt, zum autofreieren, mobilen ländlichen Raum – das ist mein Ansinnen.

Dieses Buch will Kick-off einer Gesellschaft sein, die gemeinsam eine attraktive, lebenswerte und klimafreundliche Mobilitätszukunft für alle baut, die wir HEUTE anfangen zu gestalten. Viele Abhängigkeiten – auch die vom Auto – werden als solche gar nicht erkannt, geschweige denn hinterfragt. Mit Beobachtungen aus dem Alltag, Hinweisen auf die Zukunft und Sichtbarmachung von Vorbildern möchte ich das System Auto einordnen als das, was es ist: eines von vielen Transportmitteln, das, wenn es nicht gemeinschaftlich genutzt, sondern besessen wird, besonders ressourcen-, raum- und klimaintensiv ist. Auch wenn es hart klingt: Das beste Auto ist das, was nicht mehr gebaut werden muss.

Das beste Auto ist das, was durch Fuß-, Rad- oder öffentliche Mobilität überflüssig und abgeschafft wird. Denn – und das wird mein Buch zeigen – die aktuelle Autonutzung bringt einigen Menschen sicher die Mobilität, die sie ohne Auto nicht abbilden können. Zu vielen Menschen, die nicht im Auto sitzen, bringt sie jedoch enorme Nachteile.

Um die Verkehrswende voranzutreiben, ist eine neue innere Grundhaltung unabdingbar. Die den Menschen ins Zentrum stellt, nicht die Technik. Ich versuche, das Verkehrssystem weniger behindertenfeindlich, weniger sexistisch, weniger rassistisch und weniger patriarchal zu gestalten.

Das mag manch eine:n verwundern:

Was sollen Verkehr oder Mobilität mit Sexismus etc. zu tun haben?

Schauen wir näher hin, dann sehen wir, dass Menschen mit Einschränkungen nicht frei ihre Mobilität gestalten können. Dass bestimmte Personengruppen – z.B. Frauen, Transpersonen, BIPOC – Auto fahren, um sexistischen und rassistischen Übergriffen aus dem Weg zu gehen. Und nicht, weil sie Autofans sind. Oft ist sogar das Gegenteil der Fall. Viele der Menschen würden sofort auf ein eigenes Auto verzichten, wenn sie ihre Mobilität selbstbestimmt und sicher gestalten könnten.

Unser gesamtes Verkehrssystem wurde in der Vergangenheit analog dem patriarchalen System von einer Gruppe von Personen gestaltet: männlich, weiß, cis, heterosexuell und wohlhabend. Das so entstandene Muster besteht bis heute fort. Weil es auch in unserer Gesellschaft fortbesteht.

Das möchte ich ändern!

Der Titel meines Buches ist Programm meiner Arbeit. Gern wird dabei unterstellt, dass ich »das Auto hasse« – dabei ist mir ein Ding aus Blech ziemlich egal. Durch das Hinterfragen von Automobilität gehe ich aber an Privilegien heran, die als Recht missdeutet werden. Klar, es ist immer schwierig, Gewohnheiten zu hinterfragen und zu ändern. Aber überlegen Sie mal, wie schön unsere Welt sein könnte, wenn wir es anders machen! Das Gute: Wir können es anders machen – gemeinsam.

# Autoraum



... die **STAU** ab 10Km

... planen Sie **45 Minuten** mehr ein. Die **UMLEITUNG...**

Schatz!  
Ich stecke im Stau!  
**DU** musst die **KINDER** abholen!

**HOHES** Verkehrsaufkommen...

# MOBILITÄT

»Die Würde des Menschen ist unantastbar.«

Grundgesetz, Artikel 1

In diesem Kapitel will ich beleuchten, welcher Weg uns in die heutige Mobilitätsmisere geführt hat, die so viele von uns gefühlt oder real abhängig von Autobesitz macht. Was ich nicht beleuchten werde, weil es an so vielen Stellen schon sehr viel besser gemacht wurde: Warum der Verkehrssektor seine Emissionen seit 1990 absolut nicht gesenkt hat. Ich glaube, dass auf sehr unterschiedlichen Ebenen unseres gesellschaftlichen Diskurses deutlich wird, wie groß der Bedarf einer echten Verkehrswende ist, die sich auf den Menschen und die Bedürfnisse an Mobilität fokussiert – und nicht an scheinbar phantastischen Geschäftsmodellen und dem Markt, der nie etwas zum Besseren für alle regelt.

Gute Nachricht:

Wir haben zwar viel falsch gemacht – oder zumindest die Menschen, die vor uns in der Vergangenheit Entscheidungen fällten, die das Verkehrssystem heute so autozentriert ausrichteten. Aber was wir falsch bzw. kaputt gemacht haben, das können wir auch reparieren. Das ist auch der Grund,

warum ich optimistisch bin, dass sich die Verkehrswende zum Guten aller umsetzen lässt. Eines wird dabei an Bedeutung (zurück)gewinnen: der Faktor Mensch. Das Miteinander-Reden und vor allem auch Zuhören. Das Zulassen von Ängsten und Sorgen und die gemeinsame Suche nach Lösungen.

Ich sage aber auch deutlich: Sorgen dürfen nicht wichtiger sein als Chancen.

Sorgen lassen verharren, wenn sie nicht beseitigt werden. Sorgen sind in der Analyse des Status quo wichtig, ganz sicher aber nicht Basis der Transformation. Hier müssen die Chancen im Fokus stehen. Denn Sorgen betreffen einzelne Gruppen und haben auch oft genug mit der Angst zu tun, alte Wege verlassen zu müssen oder etwas zu verlieren. Chancen, wenn sie gut genutzt werden, kommen allen zugute.

## Was hat sich durch das Auto verändert?

Arbeitsteilung und Handel waren es, die vor Tausenden von Jahren unsere Mobilität ausgerichtet haben. Vorher waren wir zu Fuß unterwegs, um das Gejagte oder Gesammelte zu unserer Gruppe zu bringen, zuzubereiten und zu verzehren. Wir sind zudem noch gar nicht so lange sesshaft. Damit ist die heute am meisten vernachlässigte Verkehrsart zugleich die erste, die wir erlernen: das Zu-Fuß-Gehen.

Um Waren über größere Strecken transportieren zu lassen, domestizierten wir Kamele und Pferde und entwarfen Kutschen, um die Zugkraft verschiedener Tiere bestmöglich auszunutzen. Pferdestärken eben. PS. Personen- und Warenbeförderung etablierten wir als Geschäftsmodell und Mobilitätsart. Erste Straßennetze zu Lande und zu Wasser entstanden, um Geschwindigkeit und Bequemlichkeit zu steigern. Vor allem in Städten sorgte die Trennung von Fuß- und Pferdverkehr für eine größere Sicherheit der ungeschützten Fußgänger:innen, damit war die erste Hierarchie im Straßenraum etabliert, und der Fußweg wurde zum randseitigen und stark vernachlässigten Phänomen. Das hat sich bis heute nicht geändert, sondern eher noch verschlechtert.



## Das Fahrrad – Symbol feministischer Mobilität

Wenn Sie sich das Deutschland in den 1890er Jahren vorstellen, was sehen Sie in den Straßen unseres Landes?

Sicher keine Autos, denn die gab es damals noch nicht.

Zwar hatte 1888 Bertha Benz (und damit eine Frau!) die erste längere Fahrt mit dem ersten Automobil unternommen, [1] Automobile waren aber noch lange nicht massentauglich und standen damit noch ganz am Beginn ihrer Welteroberung.

Sie denken somit vielleicht eher an edle Kutschen und vornehme Damen und Herren, die angemessenen Schrittes die Gehwege herunterspazierten. Aber es gab damals auch schon ein anderes Verkehrsmittel, das sich großer Nachfrage erfreute: das Fahrrad.

Vor allem Arbeiter:innen wussten dieses günstige Verkehrsmittel, das den persönlichen Bewegungsradius deutlich erweiterte, sehr zu schätzen. Sie konnten es selbst reparieren und die ausgebauten Straßen damit nutzen. Frauen

erhielten, sehr umstritten und heiß diskutiert, mit diesem Verkehrsmittel emanzipatorische Freiheit in ihrer Mobilität. Waren sie sonst auf das Gutdünken ihres Vaters oder Ehemannes angewiesen, der ihnen für längere Strecken entsprechende Mobilität bereitstellen musste, so bot das Fahrrad völlig unkompliziert zuvor nicht gekannte Freiheit. Und schon dieses Beispiel zeigt: Selbstbestimmte und wahlfreie Mobilität ist hochpolitisch, vor allem, wenn sie bestimmten Gruppen von Menschen exklusiv ermöglicht und anderen vorenthalten wird.

Bis heute ist die Art der Mobilität ein Zeichen von Klassenzugehörigkeit – wenn auch in Sachen Auto enorm aufgeweicht durch irrational attraktive Finanzierungsangebote. Ein Nachbar meiner Eltern arbeitete in einer Bank und sagte immer: »Die dicksten Karren sind eh geleast.«

Oder – um aus *Fight Club* zu zitieren: »Von dem Geld, das wir nicht haben, kaufen wir Dinge, die wir nicht brauchen, um Leuten zu imponieren, die wir nicht mögen.«

In den 1920er Jahren galt: Wer zu Fuß ging, gehörte zur Unterschicht. Während die Frauen der Oberschicht als fragile Geschöpfe im Haus bleiben mussten und die Herren der Oberschicht ein Automobil besaßen. Somit war die kollektive Wirkung all dieser Aspekte des Fahrrads Symbol der »neuen Frau« des 20. Jahrhunderts – einer Frau, die nicht nur an die Traditionen von Klasse und Kinderkriegen gebunden war.

Radfahrende Frauen waren Ende des 19. Jahrhunderts ein politischer Akt gegen das Patriarchat. Frauenwahlrecht,

Bildung, eigenständiges Leben – all das war noch in weiter Ferne. Umso revolutionärer mutete es an, sich auf dem Fahrradsitzend weibliche Mobilität zu erobern. Für die Suffragetten war das Fahrrad das Mittel für ihre Kampagnen, sie fuhren in den 1910er Jahren mit Transparenten durch die Gegend. Zuvor – in den 1890er Jahren – erklärte die Frauenzeitschrift *Godey's*: »Im Besitz ihres Fahrrads fühlt die Tochter des 19. Jahrhunderts, dass die Erklärung ihrer Unabhängigkeit verkündet worden ist.«

Viele der Autobauer:innen begannen übrigens mit dem Fahrrad, ohne das die Technik, auf der das Auto heute basiert, nicht entwickelt worden wäre. Adam Opel baute erst Nähmaschinen und Fahrräder. Erst 1898, drei Jahre nach seinem Tod, startete Sophie Opel mit dem Bau von Autos. Auch Henry Ford hob sein erstes Auto auf vier Fahrradlaufräder und brachte die Kraft des Motors durch die Fahrradkette an die Räder. Auch die Dodge-Brüder und die Peugeots verdienten zunächst ihr Geld mit dem Fahrradbau, bevor sie Autos bauten.

Dennoch blieb das Fahrrad als Mobilitätsmittel eher ein Gegenstand der proletarischen Alltagsmobilität von subkulturellen Gruppen. Bürokrant und Verkäuferin waren Berufe, die Frauen ergreifen konnten. Der Krieg an sich brachte keine außergewöhnliche Zunahme der Frauenarbeit mit sich. Es gab aber Verlagerungen, so dass Frauen jetzt Berufe ergriffen, die bisher Männern vorbehalten waren. Die berufstätige Frau wurde damit in der Öffentlichkeit wahrnehmbar – als Arbeitskraft in der Schwerindustrie, an

Maschinen und auch als Straßenbahnführerin. Gerade jungen Frauen bot sich die Möglichkeit, früh erwerbstätig zu werden und damit selbständiger zu leben. Was auch kein Problem war: Arbeit, Leben und Wohnen lagen zu dieser Zeit noch nahe beieinander, 60 Prozent der Wege wurden zu Fuß zurückgelegt. Heute sind es unter fünf Prozent.

Die städtische Mobilität trug mit dazu bei, sich von den sehr kasteienden Reifröcken und der Schichtkleidung zu verabschieden. Wie sollte eine Frau sonst die Stufen einer Straßenbahn hinaufkommen? Wie sollte eine Frau gepresst in ihr Korsett einen langen Arbeitstag hinter Schreibmaschinen oder in Fabriken schaffen? Es gab sogar einen deutschen Verband zur Verbesserung der Frauenkleidung. Inspiriert von Kleidung, die zuvor zum Wandern, Turnen, Fahrradfahren oder Schwimmen entwickelt worden war.

## **Der Siegeszug des Autos**

Um 1900 waren in den USA die wenigen Automobile zu 40 Prozent mit Dampfkraft, zu 38 Prozent elektrisch und nur zu 22 Prozent fossil betrieben. Es benötigte aber nur etwas mehr als zwei Jahrzehnte, bis sich der Ottomotor und dann ab den 1930er Jahren der Diesel, zunächst mit Schwerpunkt auf Nutzfahrzeugen, durchsetzte.

Und wie war es in Deutschland? Anfang des 20. Jahrhunderts verdrängten Automobile die Pferdefuhrwerke – was für Aufruhr sorgte. Der Grund kommt uns bekannt vor: Die um Esel, Pferde, Pferdenahrung, Fuhrwerkbau und -wartung herum entstandene Industrie brach zusammen. Die Präsenz des Autos provozierte aber weitere Konflikte. »Die frühen Autobesitzer dominierten mit Lärm und Geschwindigkeit die Straße, sie galten als arrogant und neureich. Zahlreiche Gesetze gingen – international unterschiedlich – mit diesen Konflikten um und regulierten unter anderem die Reisegeschwindigkeit sowie die Erhaltung der Straßenqualität, wie sie die Autofahrer forderten: So mussten die Fuhrwerksbetreiber die Straße von Pferdedung freihalten, damit die Automobile nicht ausrutschten.« [2]

1910 trat das deutsche Kraftfahrgesetz in Kraft und damit erstmals eine rechtliche Regelung zum Verhalten mit Autos im öffentlichen Raum. [3] Kurz danach, 1913, begann die Fließbandproduktion von Autos. Angeregt übrigens von der Fließbandarbeit in einem Schlachthof, den Henry Ford 1910 besichtigte. [4]

Letztlich sorgte das Auto für die Abschaffung der »Shared Spaces« – öffentlicher Räume ohne Unterteilung in Verkehrszonen. Weil die Verletzungsgefahr für alle außerhalb der Pkw zu hoch wurde. Der gemeinsam genutzte Raum in Städten wurde zugunsten eines einzigen Verkehrsmittels aufgegeben, damit endete auch die Demokratie auf der Straße.

Es wurde stattdessen eine Hierarchie eingeführt, die das Auto priorisierte.

Mit den Nazis wurde das Ziel der Volksmotorisierung ausgerufen. In Wolfsburg hatte Ferdinand Porsche in den 1930er Jahren die Ford'schen Produktionsmethoden übernommen. Im Auftrag von Hitler baute er das VW-Werk auf und entwarf den »KdF-Wagen« (benannt nach der Organisation »Kraft durch Freude«).

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Volkswagen in Masse produziert und entwickelte sich zum Symbol für die wirtschaftliche Entwicklung und das Wiedererstarken der Bundesrepublik. [5]

Wie eine Klammer legt sich die Automotorisierung um die Jahre nach dem Kriegsende. Das Auto war ein anfassbares Symbol für Erfolg, sowohl für die Industrie als auch für den Mann, der in jener Zeit der Ernährer der Familie war und bald mit dem Auto zur Arbeit fuhr. Während die Frau ihre Wege »unsichtbar«, weil unbezahlt zurücklegte. Oftmals zu Fuß, mit dem Rad oder im Bus. Vom demotorisierten und demoralisierten Land schwungvoll hinein in das sogenannte Wirtschaftswunder – ohne Auto undenkbar, oder?

Was ich bei meiner Recherche spannend fand: Im Dezember 1945 startete das Volkswagenwerk unter der britischen Militärregierung die Herstellung von Limousinen. In Produktionszahlen und Stadtbild waren es jedoch von ihnen hergestellte Fahrräder mit Motor, Mopeds, Motorräder und Roller, die die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg prägten. Bis in

die Mitte der fünfziger Jahre hinein waren sie DAS Massenmotorisierungsmittel. Kein Wunder: Sie waren billiger, leichter zu reparieren und brauchten weniger Sprit. Damit herrschte nach dem Zweiten Weltkrieg noch etwa ein Jahrzehnt Gleichberechtigung auf deutschen Straßen, denn auch manche Frauen konnten sich diese günstigeren Verkehrsmittel leisten.

## **Der Umbau der Städte zu autogerechten Räumen**

1951 fand in Frankfurt am Main die erste Internationale Automobil-Ausstellung (IAA) statt; mit einer halben Million Besucher:innen der erste Meilenstein für das Autoland Deutschland. Der Traum vom eigenen Pkw wurde gesät, die Umtriebigkeit einer riesigen Werbemaschinerie setzte ein und übertrug diese Wünsche auch auf neue Formen von Reisen und Tourismus. Natürlich diente diese Ausstellung erst mal nur dem Träumen, leisten konnten sich damals nur wenige ein Auto. Aber mit dieser IAA war gesetzt: Wer erfolgreich ist, fährt Auto, wer es zu etwas gebracht hat, kann sich ein Auto leisten. Das Auto wurde in Westdeutschland zu dem Statussymbol schlechthin.

Das Straßennetz entwickelte sich und damit auch ein System von Tankstellen und Raststätten. Man bahnte dem vermeintlichen Fortschritt, der mit der massenhaften Automobilisierung einherzugehen schien, mit immer neuen

Straßen den Weg. Gerade im nachkriegszerstörten Deutschland wurden Städte völlig neu wiederaufgebaut, und der Platz wurde für große Autostraßen mitten durch die alten Stadtkerne genutzt. Der autogerechte Umbau von Städten stellte eine Zäsur der Städteplanung und des Straßenbaus dar. Erstmals bestimmte ein Verkehrsmittel die Stadt. Schnelle und komplikationslose Pkw-Durchfahrt wurde wichtiger als die Lebensqualität der vor Ort lebenden Menschen. Aus dem Stillstand der Nachkriegsjahre geriet das Land nahezu in einen Rausch des Umbruchs, des Wirtschaftserfolges und der gesteigerten Mobilität. Den Kater dieses Rausches haben wir heute, weil wir alle Anzeichen seit den 1960er Jahren ignorierten, dass Automobilität Grenzen des Wachstums braucht. Wie alle anderen fossil basierten Konsumprozesse haben wir dieses unbegrenzte Wachstum nicht eingedämmt.

Im Gegenteil:

Fast schicksalsergeben ordnete sich der Mensch von nun an seinem Fahrzeug unter. Der Begriff der »autogerechten Stadt« stammt vom Titel des 1959 erschienenen Buches *Die autogerechte Stadt – Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos* des Architekten Hans Bernhard Reichow. Städte, die einst als Begegnungs- und Handelsräume von Menschen entstanden, wurden brachial einem völlig neuen Zweck untergeordnet: dem motorisierten Individualverkehr. Stadtplanung wurde zur Verkehrsplanung, ein Dominoeffekt setzte ein, der den Städten immer mehr Lebensqualität raubte und auch auf dem Land

[3] <https://www.annesophiekeller.ch/sexuelle-gewalt/> .

Hier finden sich weitere Informationen zu der Situation in der Schweiz, in London und in den USA:

<https://www.nebelspalter.ch/sexuelle-gewalt-der-oeffentliche-raum-ist-fuer-frauen-eine-gefahr>

<https://www.unwomenuk.org/safe-spaces-now>

<https://www.newstatesman.com/politics/uk-politics/2020/10/mind-data-gap-why-do-so-few-women-report-sexual-harassment-london-underground?qt-trending=0>

<https://yougov.co.uk/topics/legal/articles-reports/2020/01/22/most-women-have-been-sexually-harassed-london-publ>

<https://vawnet.org/material/2015-us-transgender-survey-report>

[4] Gemeint ist damit das *Nichterkanntwerden* als transsexuelle Frau (oder im umgekehrten Fall als transsexueller Mann).

[5] <https://de.wikipedia.org/wiki/Cisgender> – Übereinstimmung von Geschlechtsidentität und dem Geschlecht, das einer Person bei der Geburt zugewiesen wurde.

[6] <https://www.lsvd.de/de/ct/2445-Homophobe-Gewalt-Angriffe-aufLesben-Schwule-bisexuelle-trans-und-intergeschlechtliche-Menschen-LSBTI#wie-viel-homophob-motivierte-straftaten>

[7] <https://www.tagesspiegel.de/berlin/gewalt-in-berlin-so-viele-uebergrieffe-auf-homo-und-transsexuelle-wie-noch-nie/25834512.html>

[8] <https://www.tarshi.net/inplainspeak/where-do-i-go/>  
(Übersetzt von der Autorin)

[9] Ebd.

### *MENSCHEN, DIE ALT ODER KRANK SIND*

[1] Mobilität und Verkehrssicherheit im Alter, (s.o.), S. 61

[2] Ebd., S. 64

[3] Ebd., S. 115

[4] Ebd., S. 114

[5] Bernhard Schlag, Klaus J. Beckermann: Mobilität und demografische Entwicklung, 2013, S. 123

[6] Mobilität und Verkehrssicherheit im Alter, (s.o.)

[7] Ebd., S. 105

[8] Ebd.

[9] <https://www.iwkoeln.de/presse/pressemitteilungen/balkonstatt-aufzug.html>

[10] Mobilität und Verkehrssicherheit im Alter, (s.o.), S. 18

[11] Mobilität und Verkehrssicherheit im Alter, (s.o.), S. 67  
und 69

[12] [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/09/PD20\\_N062\\_634.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/09/PD20_N062_634.html)

*So geht Mobilität für alle!*

[1] <https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2018/november/getting-more-people-walking-and-cycling-could-help-save-our-high-streets>

[2] <https://findingspress.org/article/24497-local-business-perception-vs-mobility-behavior-of-shoppers-a-survey-from-berlin>

*Von Barcelona nach Hamburg-Eimsbüttel – Superbüttel!*

[1] [https://www.planet-wissen.de/technik/verkehr/geschichte\\_des\\_fahrrads/interview-christine-stecker-100.html](https://www.planet-wissen.de/technik/verkehr/geschichte_des_fahrrads/interview-christine-stecker-100.html)

[2] <https://stadtteil-vauban.de/>

*Siemensstadt in Berlin*

[1] <https://www.siemensstadt.siemens.com/de>

*Ländlicher und suburbaner Raum*

- [1] [https://www.erfolgsfaktor-familie.de/zum-nachmachen-erfahrungen-aus-dem-arbeitsleben.html?  
tx\\_bmexample\\_example%5B%40widget\\_0%5D%5BcurrentPage%  
5D=3&cHash=46d38635116efd24c83af9bbde5264d4](https://www.erfolgsfaktor-familie.de/zum-nachmachen-erfahrungen-aus-dem-arbeitsleben.html?tx_bmexample_example%5B%40widget_0%5D%5BcurrentPage%5D=3&cHash=46d38635116efd24c83af9bbde5264d4)
- [2] [https://www.bmel.de/SharedDocs/Downloads/DE/Broschuer  
en/coworking-land-bule.html](https://www.bmel.de/SharedDocs/Downloads/DE/Broschueren/coworking-land-bule.html)