

EVAL-Datenbank:

UMWE34-TB03-Tempo-Limit
POLI25-TB27-Politik Versagen
POLI35d-TB58-Deutschland Politik

Wir Geister- fahrer

REFORMSTAU Die Absage an ein Tempolimit auf Autobahnen ist ein weiterer Beweis für die rasende Liebe der Deutschen zum Auto. Es geht aber auch um nationale Selbstbilder, überlebte Mythen und die Frage, ob Olaf Scholz Klimakanzler kann. *Von Ullrich Fichtner und Maurice Weiss (Fotos)*

Ein Mittagessen mit Ulf Poschardt macht Lust darauf, einen Maserati zu besteigen, Berlin zügig zu verlassen und auf einer Autobahn in der Nähe, zwischen Wittstock und Güstrow vielleicht, das Gaspedal krachzutreten und es bei 250 Sachen richtig krachen zu lassen. Zu erleben wäre die »sinfonische Qualität des Verbrennungsmotors«, die »auratische Strahlung des Objekts Auto« und die Sensation, am Steuer eines Sportwagens »ganz bei sich« zu sein. So redet Poschardt, der Chefredakteur der »Welt«, so schwärmerisch. Eigentlich geht es nur um ein Tempolimit auf Autobahnen. Aber das ist, in Deutschland, ein extrem weites Feld.

Poschardt fasst es philosophisch, psychologisch, popkulturell. Er selbst fährt und pflegt alte Porsches, er darf sich zur Kaste der Ferrari-Besitzer zählen, er ist ein bekannter Kopf in der Szene der deutschen »Petrolheads«, was schwer zu übersetzen ist, aber viel mit Liebe zum Auto und zur Freiheit zu tun hat. Bei seinem Publikum ist Poschardt außerdem als Chefankläger gegen den »Entmündigungszeitgeist« und die »Bullerbü-Regression« gewisser grüner und linker Milieus bekannt. Sie, sagt Poschardt, »kennen nur noch Tugenden und wissen nichts davon, dass der Mensch ambivalent ist und sein will«.

Tempolimit? An einem der letzten warmen Tage im September leert Poschardt auf einer Terrasse nahe dem Springer-Hochhaus einen großen Teller mit gegrilltem Pulpo und redet von der traurigen Absurdität, dass zum Beispiel ein Jubiläum wie »100 Jahre Avus« überhaupt nicht mehr gefeiert wurde. Dass die CDU/CSU die Wahlen krachend verlieren wird, dass der nächste Kanzler Olaf Scholz heißen wird, dass die Unterhändler einer Ampelkoalition ein generelles Tempolimit auf Autobahnen trotz grüner Beteiligung abräumen werden, weiß zum Zeitpunkt des Gesprächs noch niemand. Aber Poschardt weiß, woran er glaubt.

Ein »eifernder Gesinnungspietismus« bedrohe die letzten Freiräume in Deutschland. Die Langsamen wollten die Schnellen ausbremsen, das sei die tiefe, bittere Wahrheit. Dabei betont er stets, auch auf der Terrasse beim Pulpo, dass er sich über jeden Radweg freue und natürlich verstanden habe, dass der Zug Richtung Nachhaltigkeit fahre. »Es geht nicht darum, eine Entwicklung aufzuhalten«, sagt er, »sondern um die Frage, was wir erhalten wollen auf dem Weg und was wir verlieren.« Es könne nicht sein, dass jeder »vernünftige Umgang mit dem Unvernünftigen« verboten werde. Und wer meine, die »Freiheitsnische« des Schnellfahrens müsse geschlossen werden, verstehe nicht, dass sie »der einzige Ort ist, an dem sich dieses protestantisch geordnete Volk eine Art Besonderheit erlaubt«.

Die Rede ist von einer ganz besonderen deutschen Besonderheit. Das größte Volk in der Mitte Europas macht, wie allgemein bekannt, in Sachen Tempolimit den globalen

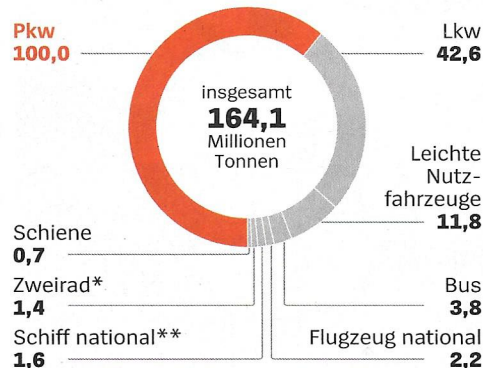
Geisterfahrer. Zwischen der See und den Alpen, von der Oder bis zum Rhein erstreckt sich, abgesehen von Nepal, Nordkorea, Somalia und der Isle of Man, die einzige entwickelte Weltregion ohne generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf den großen Fernstraßen. Nur hierzulande ist es möglich und erlaubt, einen Ferrari 812 »superfast« in aller Öffentlichkeit von der Leine zu lassen, 800 PS, 6,5 Liter Hubraum, der bei Vollgas 340 Kilometer pro Stunde schafft; selbst Flugzeuge starten langsamer.

Zwischen Wittstock und Güstrow wären 340 Sachen aber nicht nur auf Startbahnen, sondern eben auch auf der A 19 jederzeit gestattet, und das gilt für Tausende Kilometer Straße hierzulande, für 70 Prozent aller Autobahnen, die sich auf 13 200 Kilometern Gesamtlänge vier-, sechs-, achtstreifig durch das Bundesgebiet ziehen. Freie Fahrt also weithin zwischen Kaiserslautern und Mainz auf der A 63, zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg auf der A 29, zwischen Plauen und Chemnitz auf der A 72, zwischen München und Regensburg auf der A 93 oder auf der A 31 zwischen Wietmarschen und Twist, wo an einem frühen Samstagmorgen Anfang September ein 31-jähriger Mann aus Bocholt getötet und ein 27-Jähriger aus Rhede lebensgefährlich verletzt wurde, als ihr Auto »mit sehr hoher Geschwindigkeit« von hinten in einen polnischen Sattelschlepper krachte.

Von »unangepasster« Geschwindigkeit spricht die Polizei in solchen Fällen regelmäßig. Aber was das genau heißen soll, ist bei Licht betrachtet ziemlich unklar. Wer mit einem Auto 130 Kilometer pro Stunde fährt, legt pro Sekunde 36 Meter zurück, 100 Meter in 2,8 Sekunden, aber das finden viele Menschen, und die Deutschen zumal, nicht besonders schnell. Wäre bei 130 eine Vollbremsung nötig, weil beispielsweise hinter einer Kurve ein Stau lauert oder ein havariertes Laster querliegt, betrüge der Anhalteweg, berechnet aus Reaktions- und Bremsweg, gut 120 Meter. Ist das viel? Ist es wenig? Ist es Wahnsinn?

Problematische Pkw

Treibhausgasemissionen des Verkehrs in Deutschland 2019, in Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente



* inkl. Schmierstoffe, ** Küsten- und Binnenschifffahrt
 5 • Quelle: Umweltbundesamt 2021

Bei 250 Kilometern pro Stunde ist ein Auto mit 69 Metern pro Sekunde unterwegs, 100 Meter in weniger als zwei Sekunden, dafür braucht ein Spaziergänger knapp anderthalb Minuten. Und im Fall einer Vollbremsung bei 250 käme der zugehörige Wagen erst nach ungefähr 400 Metern zum Stehen. Der besagte Ferrari »superfast« hätte bei 340 Sachen etwa 680 Meter Anhalteweg bis auf null. Frage: Unter welchen Umständen könnte das jemals eine »angepasste« Geschwindigkeit sein?

Das Reich des Irrationalen ist in Deutschland schnell betreten, wenn die Rede aufs Tempolimit kommt. Als Bündnis 90/Die Grünen im Mai vor zwei Jahren wieder einmal damit scheiterten, Tempo 130 auf allen Autobahnen als Gesetz durch den Bundestag zu bringen, waren nur die Grünen und die Linke am Ende dafür, alle anderen Fraktionen stimmten praktisch geschlossen dagegen. Cem Özdemir, grüner Vorsitzender des Verkehrsausschusses, echauffierte sich damals über den »quasireligiösen Eifer« gegen das Tempolimit. Er kann seine Argumente bis heute im Schlaf herbeten.

Mehr Sicherheit und besserer Klimaschutz seien mit einem Tempolimit sofort und praktisch kostenlos machbar, sagt Özdemir in einem Telefonat kurz vor der Bundestagswahl. Das Limit werde so oder so kommen, erzwungen durch die zwei Megatrends unserer Zeit: die Elektromobilität und das autonome Fahren. Sie kämen mit Macht, das sei nicht aufzuhalten, das wisse und wolle auch die deutsche Automobilindustrie. »Und glaubt denn irgendjemand ernsthaft«, fragt Özdemir, »dass autonomes Fahren mit 250 Sachen möglich sein soll?«

Die Antwort darauf steht noch aus, denn wer weiß, was sich Ingenieure und Programmierer so alles ausdenken. Das autonome Fahren ist jedenfalls einer der wenigen neuen Aspekte in einer Debatte, die ansonsten seit langer Zeit wie ein diskursiver Zombie durch das deutsche Leben schleicht. Für und Wider werden ungefähr seit 1970 ausgetauscht, alles ist x-fach besprochen, belegt und berechnet. Der Streit um das Tempolimit auf Autobahnen ist im Grunde seit den Zeiten Willy Brandts, als es in manchen Jahren noch mehr als 21 000 Verkehrstote gab, achtmal mehr als heute, ausgefochten. Dass ein Tempolimit aus vielen Gründen eine gute Sache wäre, ist wissenschaftlich so gesichert wie der Umstand, dass die Erde um die Sonne kreist.

Die Erkenntnislage ist diese: Ein Tempolimit von 130, erst recht von 120, erst recht von 110 auf Autobahnen, würde die Häufigkeit und die Schwere von Unfällen verringern. Es würde den Spritverbrauch und den Ausstoß klimaschädlicher Abgase und anderer Schadstoffe wie Feinstaub reduzieren. Die Lärmbelastung und der Flächenverbrauch im Straßenbau würden gemindert. Die Häufigkeit von Staus würde sinken.

So sagen es übereinstimmend internationale und einheimische Studien, die Befunde finden sich in stocksoliden Stellungnahmen der Bundesanstalt für Straßenwesen oder des

Umweltbundesamts. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat entsprechende Gutachten erstellt, die Wissenschaftlichen Dienste des Bundestages haben verlässlich alle Argumente versammelt, der Verkehrsclub Deutschland ist dafür und sogar die Hälfte der 21 Millionen ADAC-Mitglieder. Der Keks ist also gegessen, würde Robert Habeck sagen, aber dann kommt irgendwoher doch wieder ein neues Forschungsvorhaben oder eine Landesregierung, eine nachgeordnete Behörde setzt ein neues »Pilotprojekt« auf, um zum Beispiel die Wirkung flexibler Tempolimits auf Autobahnabschnitten zu testen.

Dann wird die ganze Absurdität des deutschen Sonderwegs besonders augenfällig: Denn schließlich ist die ganze Welt um uns herum seit Jahren und Jahrzehnten eine Art Pilotprojekt, das weitere Versuchsreihen in Sachen Verkehrsregulierung völlig überflüssig macht. In ganz Europa wurde – praktisch mit den gleichen Autos, die auch hierzulande herumfahren, und auf Straßen ähnlicher Qualität – alles längst getestet, vorgelebt und für gut befunden. In Frankreich, Spanien, in den Niederlanden, in Italien, Polen, Schweden, Belgien, in Österreich, in Dänemark braucht kein Mensch mehr Experimente, um den erwiesenen Nutzen von Tempolimits noch einmal zu beweisen. Auch Amerikaner und Asiaten, Afrikaner und Australier machen tagtäglich und millionenfach positive Erfahrungen damit. Nur Deutschland – zögert noch?

Es geht offenkundig nicht um eine rationale Debatte, nicht um Argumente und Zahlen, sondern um Gefühle, Traditionen, Nostalgie. Es geht um das Konservieren bestimmter Formen von Alltagskultur, um Maschinenromantik und, wie so oft, um deutsche Identität und Illusionen. »Es hat hierzulande eine gesellschaftliche Unterordnung unter die Belange des Autos stattgefunden, die phänomenal ist. Hier folgt eine ganze Gesellschaft dem Motto: »Ich fahre, also bin ich.« Das sagt

Andreas Knie, Professor am Wissenschaftszentrum Berlin, ihm fallen in einer Stunde mehr geistreiche Sätze zum Thema ein als Andreas Scheuer in seinen dreieinhalb Jahren als Bundesverkehrsminister.

Besonders ältere, häufig gut gebildete und wohlhabende Männer hätten die Bedeutung des Autos für ihr persönliches Leben und Erleben stark verinnerlicht. Wie die »Herrenfahrer« aus der Frühzeit des Automobils, die sich nicht chauffieren ließen, sondern selbst das Steuer übernahmen, genießen die heutigen Herren die Macht am Lenkrad. Das Auto sei für sie auch deshalb besonders reizvoll, sagt Knie, weil es die Option mitbringe, »jederzeit wegfahren zu können«. Dies habe die deutsche Gesellschaft insgesamt gespürt nach dem Krieg, und das werde sie dem Auto für immer danken. »Rausfahren aus der Geschichte«, sagt Knie, »einfach wegfahren aus der Vergangenheit, raus aus der Nazizeit. Vielleicht geht es die ganze Zeit darum.«

Er war selbst Zeitzeuge, als 1989 in West-Berlin der Kulturkampf darüber tobte, ob auf der Avus, die an hohen Feiertagen immer noch Rennstrecke, im Alltag aber längst Stadtautobahn war, Tempo 100 eingeführt werden sollte. Der Slogan der Gegner hieß damals: »Ick gloob, ick spinne.« Ihr Hauptargument war, dass Tempo 100 auf den Transitstrecken der DDR schon genug Diktatur sei und dass das kleine Stück Straße zwischen Grunewald und Charlottenburg als Symbol der West-Berliner Freiheit unbedingt verteidigt werden müsse. Die Völker der Welt schauten wieder auf die Stadt, wegen 6,5 Kilometer Autobahn und einer Zeitersparnis von ein paar Sekunden. Die zugehörigen Berichte lesen sich heute wie Satire, aber es war den Leuten, die zu Tausenden demonstrierten, ernst.

Heute, sagt Verkehrsforscher Knie, ersticken die Städte im Blech. Die »Bepackungsdichte« der Autobahnen nehme immer weiter zu, viele Strecken seien höchstens für die Hälfte des Verkehrs gebaut, den sie tatsächlich

bewältigen müssten. »Die automobile Gesellschaft frisst sich selber auf.«

Pendler in Nordrhein-Westfalen, in der Region München, Stuttgart oder Frankfurt am Main wissen, wovon die Rede ist. Trotz ewiger Staus, trotz Dauerdiskussionen über den Klimawandel, steigt die Zahl der Fahrzeuge auf den Straßen unentwegt, Jahr für Jahr, in ganz Europa. Der sogenannte Motorisierungsgrad der modernen Gesellschaften ist grotesk: Auf 1000 Einwohner kommen hierzulande 580 Autos, in München allein sind – trotz all seiner U- und S-Bahnen, Regionalzüge, Busse, Taxis, Leihräder, trotz Car- und Rollersharing – 747 000 Autos angemeldet, mehr als je zuvor, 492 pro 1000 Einwohner. Damit sich Städte nachhaltig entwickeln, wieder deutlich lebenswerter werden, damit sie eben nicht »im Blech ersticken«, wären nach gängiger Expertenmeinung 150 Autos pro 1000 Einwohner gut.

Um dahin zu kommen, müsste man Parkplätze abschaffen, Radwege anlegen, die Räume fürs Auto klein und jene für Fußgänger groß machen. Man müsste den Autofahrern zumindest vorübergehend das Leben vermiesen, aber das trauen sich viele Rathäuser noch nicht. Sie lassen das Auto weiterregieren, während sie zu Konferenzen über die Mobilität von morgen einladen, die schon gestern hätte beginnen müssen. Was in Städten und Gemeinden gilt, gilt auch außerorts, auf den schnellen Straßen. Nichts geht voran. Die angekündigte Absage der Ampelkoalition an ein Tempolimit ist für den Experten Knie »ein Opfer auf dem Altar der Verhandlungen, das nicht nachvollziehbar ist«. Es sei denn, man erreichte dafür ein noch größeres Ziel, »was aber augenblicklich nicht erkennbar ist«.

Der Sozialforscher glaubt dennoch, dass das Auto, »dass dieses ganze Schalten-Kuppeln-Lenken ein Spaß von gestern ist«. An dessen Stelle werde eine Welt treten, in der Autos den Alltag nicht mehr beherrschen wie heute. Viele junge Leute fremdeln heute mit der automobilen Kultur, finden den Führerschein nicht mehr so wichtig, und das eigene Auto ist nicht mehr der große Traum wie einst.

»Wir bewegen uns auf eine Shuttle-Kultur zu, das ist die Zukunft«, sagt Knie, anonyme fahrerlose Kisten würden uns in nicht fernen Tagen von A nach B bringen, und die schönen, schnellen Autos könnten in den Nischen einer Eventkultur fröhlich weiterleben. »Ich wollte neulich eine Freundin in Frankfurt treffen, aber die hatte an dem Wochenende keine Zeit«, sagt Knie, »und wissen Sie, warum? Die hatte einen Termin zum Porsche-Fahren auf dem Hockenheimring...«

Was nun wird aus dem Auto am Ende des fossilen Zeitalters, nach dem jähen Sturz der Otto- und Diesel-Motoren vom Thron der Mobilität, müsste auf der Internationalen Automobil-Ausstellung zu lernen sein. Sie fand vor ein paar Wochen in München statt, erstmals mit dem Zusatz »Mobility«, was vor allem hieß, dass zwei Messehallen diesmal mit den neuesten Fahr- und Lastenrädern gefüllt waren. Verkehr müsse »ganzheitlich«

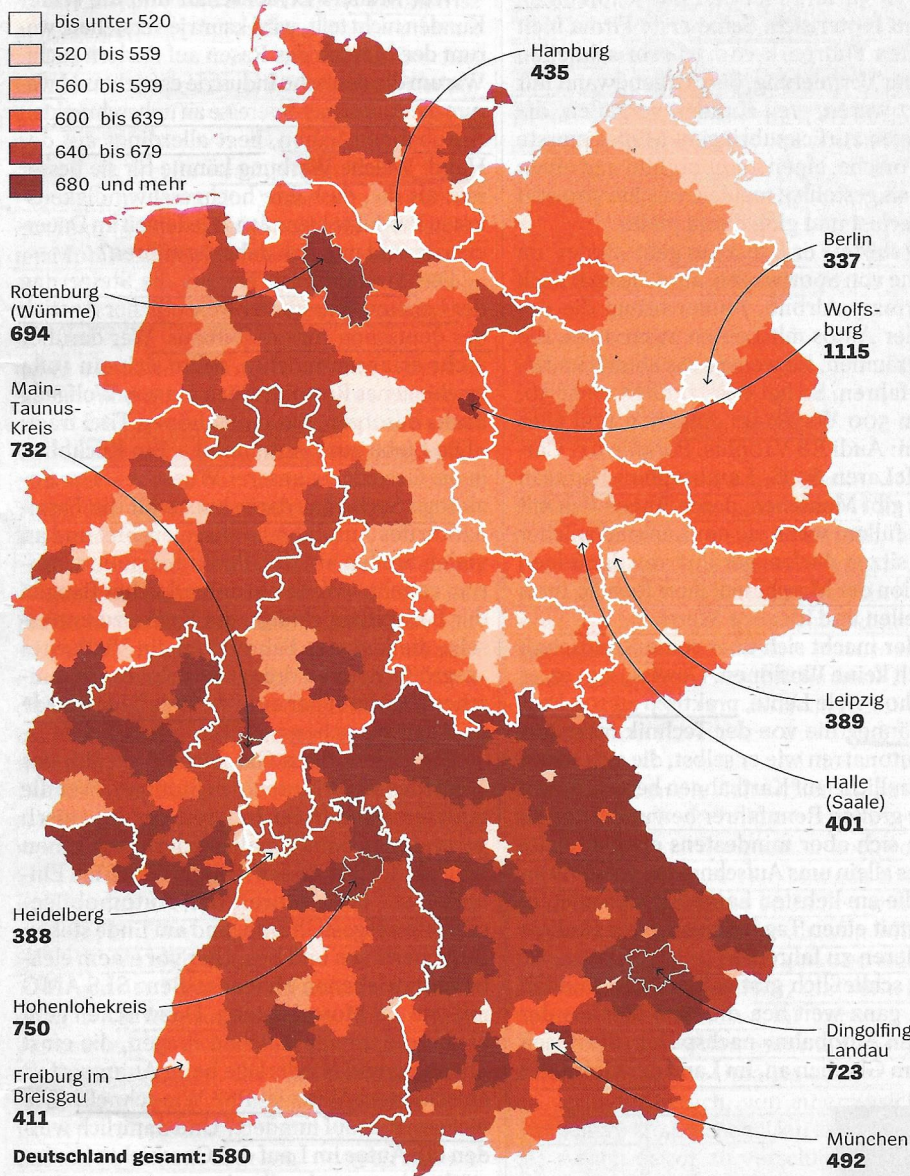


Ferrari-Fan auf »Motorworld«-Gelände auf ehemaligem Flughafen Stuttgart-Böblingen

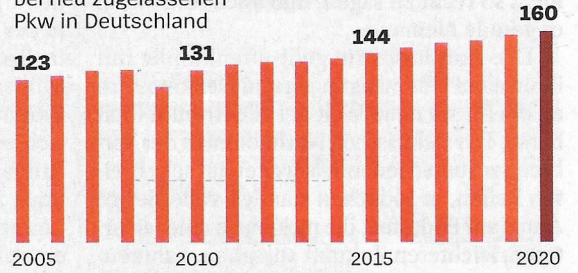
Autoland

Motorisierungsgrad in Deutschland, Pkw je 1000 Einwohner

- bis unter 520
- 520 bis 559
- 560 bis 599
- 600 bis 639
- 640 bis 679
- 680 und mehr



Durchschnittliche PS-Zahl bei neu zugelassenen Pkw in Deutschland



Tempovorschriften auf deutschen Autobahnen

69,0% ohne Tempolimit

11,3% max. 120 km/h

4,8% max. 130 km/h

7,5% max. 100 km/h

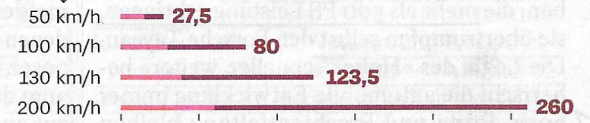
4,4% ≤ 80 km/h

3,0% temporäres Limit

Anhalteweg bei einer Gefahrenbremsung*, in Metern

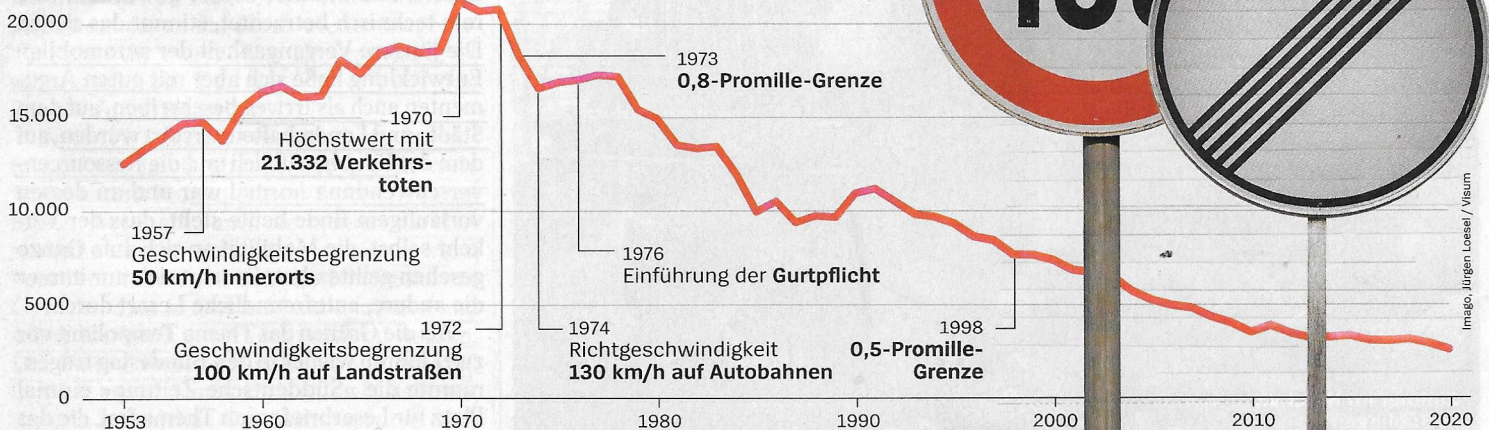
bei einer Gefahrenbremsung*, in Metern

Geschwindigkeit Reaktionsweg Bremsweg



* Vollbremsung ohne Beeinträchtigung durch Glätte oder andere Einflüsse

Jährliche Verkehrstote in Deutschland seit 1953



5 • Quellen: BBSR, Kraftfahrt-Bundesamt, TomTom, Destatis



Image: Jürgen Loesel / Visum

aufgefasst werden, sagte Hildegard Müller, die Präsidentin des Verbands der Automobilindustrie, aber was das heißen soll, wusste sie nicht so recht zu sagen, und auch sonst weiß es gerade niemand.

Die Autoindustrie geht offenkundig mit ihren alten Überzeugungen und Denkmustern an die für sie neue Welt der Elektromobilität heran. Die elektrischen Nachkommen der Verbrenner stehen jedenfalls weiter auf sehr breiten Reifen, in München standen viele riesige Autos auf Podesten, die nicht nach einer smarteren, leichteren Zukunft aussahen. Fahrzeuge wie der iX von BMW, der ID.4 von VW oder auch nur der neue Renault Mégane, sie erinnern in ihrer Form alle an gedrungene Bodybuilder, die vor Muskeln kaum mehr laufen können. Viele der ausgestellten Neuwagen wirkten so, als müssten sie ganz besonders auf dicke Hose machen, um vergessen zu lassen, dass in ihrem Inneren kein echtes Feuer mehr brennt. Als plusterten sie sich ein letztes Mal auf, um das Fehlen der alten urzeitlichen Magie fossiler Kraftstoffe zu überspielen.

Nur in Halle B.4 waren noch gute, alte Spritschlucker ausgestellt, feingetunte Sport- und Rennwagen. Aber als hätten sich die Messeleute für diese chromblinkende Versammlung entschuldigen wollen, belegte der Stand der Verkehrswacht eine ganze Ecke der Halle, dekoriert mit dem weithin sichtbaren Spruchband: »Runter vom Gas.«

Das will in der Industrie immer noch niemand im Ernst. Der Tesla S Plaid schafft angeblich 322 Kilometer pro Stunde, die neuen großen E-BMWs sind mit Antrieben zu haben, die mehr als 500 PS Leistung erbringen, sie übertrumpfen selbst den Porsche Taycan. Die Logik des »Höher, schneller, weiter« beherrscht die automobilen Entwicklung immer noch. Protz und Prachtentfaltung bleiben wichtige Verkaufsargumente, und dazu gehören auch aberwitzige Beschleunigungswerte und digitale Tachometer, die bei 300 noch nicht enden. Der Rausch des Rasens geht wei-

ter, als wäre die Sucht danach dem Menschen sehr tief eingeschrieben.

Damit kennt sich Phillip Müller aus Magdeburg aus. Er betreibt die Agentur Drivar in der alten Ölmühle in Brückfeld, die selbst in Brooklyn als ziemlich cool durchginge. Müller ist 34 Jahre alt und hat schon einen Bankrott hinter sich. Seine erste Firma hielt sich einen Fuhrpark von 30 sehr schnellen Autos zur Vermietung, bis es irgendwann nur noch 27 waren, weil Kunden vergaßen, die Leihwagen zurückzubringen. Müller musste einen Porsche, einen Lamborghini und einen Ferrari als gestohlen melden, machte 700 000 Euro Verlust und ging daran pleite.

2017 startete er Drivar, es geht wieder um die Leihe von Sportwagen, aber diesmal nach dem Prinzip Airbnb. Müller bringt die Besitzer der Autos mit Leuten zusammen, die davon träumen, sie wenigstens einmal im Leben zu fahren. So hat er jetzt nicht mehr 30, sondern 500 Wagen im Angebot, und alles Raketen: Audi R8 V10plus, Porsche 911 Carrera, McLaren 650S, Lamborghini Huracán Evo. Es gibt Menschen, deren Augen sich mit Tränen füllen, wenn sie am Lenkrad solcher Wagen sitzen dürfen, gerührt von der feinen Perfektion der Maschinen, ihrer Rarität, ihres materiellen und ideellen Werts.

Müller macht sich über seine Kundschaft dennoch keine Illusionen. Gewiss, sagt er, es gebe schon viele Leute, praktisch zu 100 Prozent Männer, die von der Technik fasziniert sind, Autonarren wie er selbst, die sich schon als Jugendliche auf Kartbahnen herumtrieben und die großen Rennfahrer bewunderten. Es melden sich aber mindestens ebenso viele, denen es allein ums Aufschneiden gehe, Autoposer, die am liebsten Lamborghinis mieten, »um damit einen Tag lang von einer Eisdielen zur anderen zu fahren«.

Und schließlich gibt es noch die Kunden oft von ganz weit her, die dem Mythos der »German Autobahn« nachspüren. Sie reisen häufig im Glauben an, im Land der Gebrüder

Grimm führen alle Menschen ständig und überall mit mindestens 200 Sachen durch die Gegend. 10, 20 Prozent des Geschäfts sind »German Autobahn«, sagt Müller. Diese Kunden wollen Autos, die 300 fahren, »das ist immer das Erste, was die sagen«.

Wer Müllers Leidenschaft und die seiner Kunden nicht teilt, wird kaum je verstehen, warum der Mensch das Rasen auf Rädern sucht. Warum die deutsche Industrie es sucht und warum die Autobauer Interesse an unbeschränkten Autobahnen haben, liegt allerdings auf der Hand. Welche Werbung könnte für sie besser sein als die, dass ihre hochgeschwindigkeitsfesten Produkte hierzulande jederzeit im Dauereinsatz sind und sich dabei bewähren?

Das Streben nach Tempo, die Steigerung der Leistung war immer wesentlicher Antrieb des deutschen Automobilbaus. Wer darüber mehr erfahren möchte, sollte sich ein 1984 erschienenes Rowohl-Büchlein von Wolfgang Sachs besorgen, das den schönen Titel trägt: »Die Liebe zum Automobil – Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche«. Der Soziologe Sachs hat darin kunstvoll die Faszination des Autofahrens ausgeleuchtet und an vielen Stellen auf den Punkt formuliert, worum es geht: »Wenn ein unmerkliches Beugen der Fußspitzen genügt, um Kräfte zu entfesseln, die jene des Fahrers um ein Vielfaches vergrößern, dann drängt es sich vom technischen Zuschnitt her auf, Machtgefühle gerade im Auto zu suchen.«

Die zugehörigen Geschichten erzählt das Mercedes-Benz Museum in Stuttgart. Wer die schiefen Ebenen im Inneren des organisch gerundeten Baus hinabspaziert, legt einen Weg zurück, an dessen Anfang die ersten Ein- und Zwei-PS-Motoren der Automobilgeschichte ausgestellt sind, und am Ende stehen Besucherinnen und Besucher vor einem elektrisch getriebenen Mercedes-Benz SLS AMG mit 750 PS Motorleistung. Dazwischen geht es um die immer gleichen Fragen, die einst über Sieg und Niederlage beim Autoquartett entschieden: Wie viel PS? Wie schnell? Wie viel von null auf hundert? Und natürlich wurden die Autos im Lauf der Geschichte immer stärker, immer schneller, immer dynamischer.

Es ist üblich, das als Fortschritt aufzufassen. Die Autos, das ist die vorherrschende Lesart, seien immer besser geworden, und rein technisch betrachtet, stimmt das sicher. Die jüngere Vergangenheit der automobilen Entwicklung ließe sich aber mit guten Argumenten auch als Irrweg beschreiben, auf dem Städte und Landschaften zerstört wurden, auf dem der Raubbau üblich und die Ressourcenverschwendung normal war und an dessen vorläufigem Ende heute steht, dass der Verkehr selbst, die Mobilität an sich aufs Ganze gesehen gelitten hat. Es setzt sich nur immer die andere, autofreundliche Lesart durch.

Als die Grünen das Thema Tempolimit vor zwei Jahren wieder in den Bundestag trugen, räumte die »Süddeutsche Zeitung« einmal Platz für Leserbrief zum Thema frei, die das Spektrum der möglichen Meinungen ganz gut



Zimmer im Hotel V8
in Böblingen

abbildeten. Die Befürworter diskutierten über die Notwendigkeit einer umfassenden Verkehrswende und überhöhten das Tempolimit zu einem Symbol ökologisch verantwortlicher Politik. Ein Leser schrieb, in der Debatte zeige sich »unsere Verweigerung, trotz aller besseren Einsicht in die Ursachen der Klimakrise unseren Lebensstil grundsätzlich zu ändern«.

Die Gegner stellten – aus häufig falschen Gründen – die positiven Effekte eines Tempolimits infrage. Ein »Steinzeitklassiker linker Ökopolitik« werde hervorgeholt, hieß es da, dem Volk werde »das gefühlte letzte Stück Freiheit« geraubt. Ein Leser argumentierte, ein Tempolimit widerspreche der »gesteigerten Mobilitätspflicht« in der heutigen Arbeitswelt. Ein Verbot des Schnellfahrens sei ein »Eingriff in mein ohnehin sehr eng getaktetes Leben«. Und ein weiterer Mann schrieb, es dürfe niemand gegängelt werden, »der bei freier Autobahn zügig nach Hause oder mal sein Fahrzeug genießen möchte«. Vermutlich sind in Amerika ähnliche Argumente zu hören, wenn Leute begründen sollen, warum ihnen das unbeschränkte Recht auf Waffenbesitz so unglaublich wichtig ist.

Der Soziologe Harald Welzer hat in einem Aufsatz einmal von der »Eindringtiefe des Autos in unsere mentalen Landkarten« geschrieben und die These vertreten, dass es in der Geschichte nicht viele Innovationen wie das Auto gegeben habe, »die so tief nicht nur ins Bewusstsein, sondern auch in Verhaltensnormen, in den Lebensstil, kurz: in den Habitus eingelassen sind«. Ohne das Auto, schrieb Welzer, »gäbe es die Bundesrepublik weder materiell noch mental so, wie sie heute ist«, und das lasse sich nicht zuletzt »an der nur als neurotisch zu bezeichnenden Weigerung ablesen, ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen einzuführen«.

Gegen das Tempolimit kursieren weiterhin eine Menge alternative Fakten und krumme Argumente, die im Mainstream trotzdem weiter Blasen schlagen. Die Autobahnen seien – auch ohne Tempolimit – der sicherste Straßentyp in Deutschland, heißt es dann, als wäre das ein Argument dagegen, sie noch sicherer machen zu wollen. Auf Autobahnen würden im Durchschnitt doch sowieso nur 117 Kilometer pro Stunde gefahren, ist zu hören, das hat auch Armin Laschet im Wahlkampf als Argument gegen ein Limit wieder vorgetragen, aber die zugehörige Untersuchung ist schon recht alt. Und der Verweis auf den Durchschnitt führt eh in die Irre.

Natürlich fahren die meisten Leute irgendwie mittelschnell, aber so wie es sehr viele Männer und Frauen gibt, die eher langsam fahren, gibt es eben auch die anderen, die eher schnell und sehr schnell fahren, zumal wenn kein Tempolimit gilt. Es ist auch nicht nur ein Gerücht, dass in Deutschland 250, 280 und selbst 300 km/h tatsächlich gefahren werden. Die Polizei registriert solche Fälle ständig, landauf, landab, und manchmal stellt sie Raser, die sich bei solchen Geschwindigkeiten auch noch selbst mit dem Handy filmen.



Golf-Fans bei »Motorworld«-Treffen in Böblingen

Unangenehm wird die Debatte, wenn Unfallstatistiken kleingeredet werden. Es stimmt ja, es gibt immer weniger Unfälle, weniger Tote. Binnen eines Jahres kommen um die 3000 Menschen im Verkehr ums Leben, davon etwa 300 bei Unfällen auf Autobahnen. Straßen und Autos sind sicherer geworden, auch dank politischer Entscheidungen. Auf den Landstraßen kam 1972 die Höchstgeschwindigkeit von 100 Kilometern pro Stunde, später kamen die 0,8-Promille- und die 0,5-Promille-Grenze, es kam die Helmpflicht für Motorradfahrer, die Gurtpflicht, das hat alles geholfen. Aber die Rede ist doch immer noch von Zahlen wie aus einem langen, blutigen Krieg.

In den vergangenen 20 Jahren wurden im deutschen Verkehr mehr als acht Millionen Menschen verletzt, an die 400 000 jedes Jahr, und seit 2001 verloren 87 162 Verkehrsteilnehmer bei Unglücken ihr Leben. Auf den Autobahnen werden mehr als 4000 Menschen im Jahr bei Unfällen schwer verletzt, da verbietet es sich, von einem »sicheren« Straßentyp zu sprechen. Und es verbietet sich, die Augen davor zu verschließen, dass die Autobahn das Symbol für die deutsche Kultur des Schnellfahrens ist. Auf der Autobahn wird sie gepflegt und eingeübt, dort werden die Autofahrer geprägt, die sich dann auf Bundes- und Landstraßen und selbst in den Städten ihre Rennen liefern, ohne Rücksicht auf Verluste und die anderen Menschen ringsum.

Gegner des Tempolimits, wie FDP-Chef Christian Lindner einer ist, sagen auch gern, dass die CO₂-Emissionsmengen, die mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 130 eingespart werden könnten, zu klein und letztlich zu vernachlässigen sind. Hat er sich mit diesem Argument bei den Gesprächen mit SPD und Grünen durchgesetzt? Hat er SPD und Grüne überzeugen können, ihr Tempolimit sei im Endeffekt doch nicht so wichtig – und sie seien seit Jahrzehnten auf dem Holzweg gewesen? Wie es genau kam, dass das Tempolimit schon vor Beginn der Koalitionsverhandlungen

vom Tisch ist, ist noch unklar. Aber das Argument lohnt einen zweiten Blick.

Wenn Olaf Scholz wirklich als »Klimakanzler« in die Geschichte eingehen will und wenn die Grünen ihre eigenen Schwüre ernst nehmen, dann haben sie die FDP im nicht öffentlichen Teil ihrer Sondierungen hoffentlich davon überzeugt, dass an einer großen Verkehrswende kein Weg mehr vorbeiführt. Die neue Regierung beginnt schließlich mit der Hypothek, dass sich keine Bundesregierung seit 1990 – auch die rot-grüne zwischen 1998 und 2005 nicht – um echte Reformen im Verkehrssektor gekümmert hat. Allein das jahrzehntelange Reden über die Verlagerung von Gütern »von der Straße auf die Schiene« hat sich als leeres Geschwätz erwiesen; die Zahl der Laster auf den Straßen steigt und steigt und steigt.

Aber nun ist bald Wahltag, das heißt: Bald kommt das Jahr 2030, und dann darf der Verkehrssektor in Deutschland nur noch 85 Millionen Tonnen Treibhausgase emittieren. Das ist kein Plan oder Vorschlag, sondern als Klimaschutzgesetz beschlossene Sache. Es fragt sich nur, wie in aller Welt dieses Ziel erreicht werden soll.

Dies sind die zugehörigen Fakten: Im deutschen Verkehr wurden 2020 etwa 146 Millionen Tonnen sogenannte CO₂-Äquivalente als klimaschädliche Treibhausgase in die Luft geblasen, das wird so ausgedrückt, um auch Methan oder Lachgas in die Gesamtrechnung aufnehmen zu können. Die 146 Millionen Tonnen sind eine trügerisch niedrige Zahl wegen des Coroneffekts. Wahrscheinlich werden es sehr schnell wieder mehr, denn die Statistik seit 1990 weist für das deutsche Verkehrswesen mit geradezu sturer Konstanz jährliche Emissionen von gut 160 Millionen Tonnen CO₂ aus. Gemessen daran muss sich der jährliche Ausstoß schädlicher Gase im Verkehr in den kommenden neun Jahren fast halbieren. Aber wie?

Dies zu erklären gibt es zum Glück Martin Schmied, den Leiter der Abteilung I 2 im Umweltbundesamt, zuständig für »Verkehr, Lärm

und räumliche Entwicklung«. Zwei Stunden mit ihm gleichen einer Druckbetankung mit Fakten, die man lieber nicht gekannt hätte. Schmied kann mit klaren Worten und Folien den Istzustand, die Zielstellung und den Weg Deutschlands dahin zeigen. Dabei verflüchtigen sich für den Laien viele Annahmen, zum Beispiel die, dass die Regierenden am Ende schon wissen dürften, was sie tun.

Schmied hat eine erschütternde Tabelle im Köcher, die einen allein auf die Idee bringen könnte, dass etwas faul ist im Verhältnis der Deutschen zum Verkehr. Sie weist aus, wie sich – bezogen auf unterschiedliche Sektoren – die Treibhausgasemissionen zwischen 1990 und 2019 entwickelt haben. Der Energiewirtschaft ist es etwa gelungen, den schädlichen Ausstoß in diesem Zeitraum um 41,6 Prozent zu reduzieren. Der Abfall- und Abwassersektor hat seine Emissionen um 75,8 Prozent gesenkt. Privathaushalte: 31,9 Prozent weniger, Industrie: 34,1 Prozent weniger, Gewerbe, Handel, Dienstleister: 50,1 Prozent weniger. Nur einen Bereich gibt es in Schmieds Liste, dessen Emissionen nicht nur nicht gesunken, sondern sogar um 0,4 Prozent noch gestiegen sind, richtig: den Verkehr.

Zum deutschen CO₂-Ausstoß trug das Auto 2019 allein 100 Millionen Tonnen bei, größter Verschmutzer im Verkehr, gefolgt von der Lkw-Flotte, die 42,6 Millionen Tonnen Abgas ins globale Treibhaus blies. Ein Tempolimit von 130 auf Autobahnen brächte nach Berechnungen des Umweltbundesamts Einsparungen von etwa zwei Millionen Tonnen CO₂. Das ist marginal, sagt Christian Lindner. Es entspricht aber zum Beispiel den Gesamtemissionen des inländischen Luftverkehrs. Und würde es morgen beschlossen, dann könnten damit bis 2030 ohne großen Aufwand rund 16 Millionen Tonnen CO₂ gespart werden. »Da ist es doch absurd zu meinen, zwei Millionen Tonnen sind nix weiter«, sagt Martin Schmied. Er sieht ein sehr grundlegendes Verständnisproblem in Sachen Klima-

schutz. Den Menschen sei nicht klar, was auf sie zukomme. »Die Ziele, die wir uns vorgenommen haben, sind brutal. Die erforderlichen Anstrengungen sind immens. Wir müssen aufhören, den Vogel Strauß zu machen.«

Danach sieht es nicht aus. Am Ende des Wahlkampfs haben eigentlich alle Parteien mehr oder minder versprochen, dass guter Klimaschutz ohne große Schmerzen möglich sei. Eigentlich hätte nur gefehlt, dass Annalena Baerbock zu guter Letzt die goldenen Worte Helmut Kohls zur deutsch-deutschen Wiedervereinigung auf die Klimapolitik angewendet hätte, von wegen: »Keinem wird es schlechter gehen, vielen wird es besser gehen.« Aber so wird das mit dem Klimaschutz nicht laufen.

Das Umweltbundesamt, vorneweg das Team von Martin Schmied, hat einen »sehr ambitionierten« Vorschlag ausgearbeitet, wie die selbst gesteckten Klimaschutzziele nun zu erreichen wären. Darin steht, dass rund ein Drittel aller Autos 2030 rein elektrisch fahren müssen, bislang sind es gerade mal 0,9 Prozent, und von den Neuwagen müssten 70 Prozent E-Autos sein. Die Pendlerpauschale müsste weg, das Dienstwagenprivileg sowieso, der öffentliche Nahverkehr würde billiger, aber viel besser, es gäbe einen dramatisch hohen CO₂-Preis von über 200 Euro pro Tonne, zehnmal mehr als heute, es gäbe deutlich höhere Energiesteuern auf fossile Kraftstoffe jeder Art. Der Liter Diesel würde 73 Cent, der Liter Benzin 48 Cent teurer, und auf Autobahnen gälte ein Tempolimit von 120 Kilometern pro Stunde, was um die drei Millionen Tonnen CO₂-Einsparungen brächte.

Wer das nun liest und sich fragt: Haben die beim Umweltbundesamt denn noch alle Tassen im Schrank?, der weiß noch gar nicht, dass selbst die buchstabengetreue Umsetzung dieses Vorschlags nicht ausreichen würde, um alle im Verkehr beschlossenen Einsparungen zu erzielen. Das Ziel des Klimaschutzgesetzes, Abteilung Verkehr, würde selbst dann um 10 bis 20 Millionen Tonnen verfehlt.

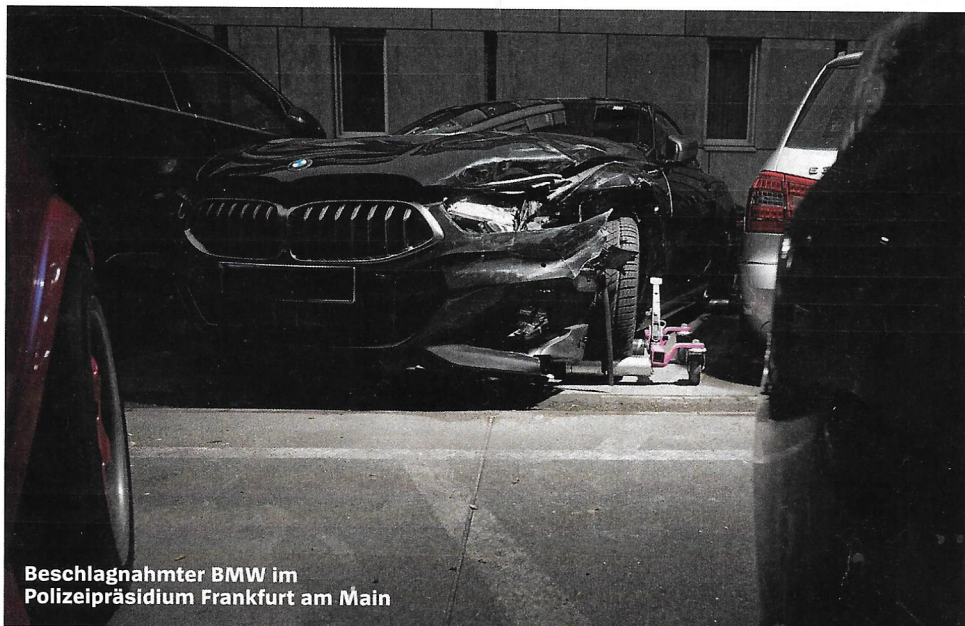
Das alles gehört direkt zur Frage eines generellen Tempolimits auf den Autobahnen, weil in historischen Situationen häufig zuerst Symbole geschleift werden müssen, ehe das Neue im Ernst und im Einzelnen beginnen kann. Eine Regierung, die den Klimaschutz zu ihrem zentralen Anliegen macht und sich nicht traut, ein Tempolimit auf Autobahnen zu beschließen, scheitert schon am ersten Tag an ihren eigenen Ansprüchen. Eine Politik, die behauptet, zu neuen Ufern aufzubrechen, der aber die Kraft fehlt, eine so niedrig hängende Frucht zu pflücken, hat von Beginn an ein Problem mit ihrer Glaubwürdigkeit.

An Symbolen entscheidet sich viel in der Politik. In Deutschland entscheidet sich viel am Umgang mit dem symbolisch so stark aufgeladenen Auto. Jahrzehntlang war es ein Treiber gesellschaftlicher Prozesse, ein Generator deutscher Lebensweisen. Um seine Bedürfnisse herum wurden die Städte gebaut, um seine Stellflächen herum hat sich das Leben organisiert.

Mit dem Auto wurde es möglich, Ortskerne auf die grüne Wiese auszulagern, Wohnstädte abseits der Zentren zu bauen, Wohn- und Arbeitsorte zu trennen, Fernbeziehungen zu führen, automobil zu leben. Dass dieses Leben allen immer gefallen hat, ist wenig wahrscheinlich. Dass sich viele Menschen weniger Auto, weniger Asphalt, weniger Lärm, weniger schlechte Luft, weniger Unfälle wünschen, ist stark anzunehmen.

Aber die zugehörige Industrie, mächtigster Arbeitgeber des Landes, hatte immer einen sehr kurzen Draht zu Kanzlerinnen und Kanzlern. Regierungen aller Farben warben für sie auf fernen Absatzmärkten, verschonten sie international, national und regional mit Regularien, betonierten für sie die Landschaft zu, zerschnitten Täler, zerstörten Dörfer und förderten sie auch sonst überall nach Kräften, selbst wenn damit Fehlentwicklungen subventioniert wurden. Und wenn Europa voranschreiten wollte als grüne, als ökologische Macht, wenn schärfere Grenzwerte auch für Autos gelten sollten, standen die Deutschen mit Angela Merkel in Treue fest zum Auto und also vereint auf der Bremse.

Es geht jetzt darum, ob ein neues Spiel beginnt oder ob das alte weiterläuft. Die automobile Gesellschaft in Deutschland könnte sich ehrlich machen und aufwachen aus dem reformerischen Wachkoma der Merkel-Jahre. Sie müsste nicht mehr auf alten Trampelpfaden hinterherdackeln, sondern könnte auf neuen Wegen vorangehen. Eine Verkehrswende beginnen, ein Land umbauen, Leben anders gestalten, Mobilität neu organisieren. Das Startsignal dafür, dass sich etwas tut in Deutschland, wäre ein generelles Tempolimit auf Autobahnen gewesen. Die schwarze 130 auf weißem Grund im roten Kreis hätte dagedanden wie ein Banner auf den Schlachtfeldern früherer Tage, als weithin sichtbares Zeichen eines späten Sieges der Vernunft. Es war ein Traum, was sonst.



Beschlagnahmter BMW im
Polizeipräsidium Frankfurt am Main