

Dear reader,

This is an author-produced version of an article published in Dietrich Korsch / Lars Charbonnier (eds.), *Der verborgene Sinn. Religiöse Dimensionen des Alltags*. It agrees with the manuscript submitted by the author for publication but does not include the final publisher's layout or pagination.

Original publication:

Vögele, Wolfgang

Rechts vor links! Verkehr

in: Dietrich Korsch / Lars Charbonnier (eds.), *Der verborgene Sinn. Religiöse Dimensionen des Alltags*, pp. 278–291

Göttingen: Vandenhoeck und Ruprecht, 2008

Access to the published version may require subscription.

Published in accordance with the policy of Vandenhoeck & Ruprecht: <https://www.vr-elibrary.de/self-archiving>

Your IxTheo team

Liebe*r Leser*in,

dies ist eine von dem/der Autor*in zur Verfügung gestellte Manuskriptversion eines Aufsatzes, der in Dietrich Korsch / Lars Charbonnier (Hg.), *Der verborgene Sinn. Religiöse Dimensionen des Alltags* erschienen ist. Der Text stimmt mit dem Manuskript überein, das der/die Autor*in zur Veröffentlichung eingereicht hat, enthält jedoch nicht das Layout des Verlags oder die endgültige Seitenzählung.

Originalpublikation:

Vögele, Wolfgang

Rechts vor links! Verkehr

in: Dietrich Korsch / Lars Charbonnier (Hg.), *Der verborgene Sinn. Religiöse Dimensionen des Alltags*, S. 278–291

Göttingen: Vandenhoeck und Ruprecht, 2008

Die Verlagsversion ist möglicherweise nur gegen Bezahlung zugänglich.

Diese Manuskriptversion wird im Einklang mit der Policy des Verlags Vandenhoeck & Ruprecht publiziert: <https://www.vr-elibrary.de/self-archiving>

Ihr IxTheo-Team

Rechts vor links!

1. Homo peccator autocineti¹

Wenn Sie am Morgen Ihre Garage öffnen und sich in Ihr altes Auto setzen, den Zündschlüssel umdrehen, die Handbremse lösen, die Kupplung sanft kommen lassen und schließlich den Rückwärtsgang einlegen, dann seien Sie gewahr, daß Ihnen dabei – mit Ausnahme der Alltagsdogmatiker - längst eine Reihe von Wissenschaftlern über die Schulter geschaut haben: Statistiker, Verkehrspsychologen, Sicherheitstechniker wissen ganz genau, was Sie tun, wenn Sie mit dem Fuß das Gaspedal betätigen.

Autofahrer sind gläserne Wesen. Sie werden regelmäßig einer statistischen Inspektion² unterzogen, welche die harten Fakten des lärmenden Verkehrslebens in Europa ans Licht bringt.

In Deutschland unternehmen Autofahrer durchschnittlich drei Fahrten pro Tag, legen dabei 37 Kilometer zurück und benötigen dafür etwa 80 Minuten, also 80 Minuten rote Ampeln, Dudelfunk mit Verkehrsmeldungen, quengelnde Kinder auf der Rückbank.

Die Frage: Wann sind wir endlich da? ist die Gretchenfrage des Verkehrs in mobilen Kleinfamilien. Väter und Mütter werden unter emotionalem Druck gezwungen, sich über Verkehrsziele, Geschwindigkeit und den Sinn von Verkehr zu offenbaren.

Die meisten Autofahrer nutzen das Automobil für Freizeitaktivitäten, erst danach kommen die Fahrten zur Arbeit und zu Geschäftszwecken. Fast drei Viertel des gesamten Verkehrsaufkommens in Europa entfällt auf die Nutzung des Pkw. Radfahrer und Fußgänger machen dagegen nur 5 Prozent des Personenverkehrs aus. Durchschnittlich besitzt von 1000 Personen jede zweite ein Auto.

Die Sicherheit ist dabei in den letzten Jahrzehnten enorm verbessert worden. Die Zahl der Verkehrstoten ist stark rückläufig: Sie fiel bis 2005 auf 43000 Verkehrsoffer. Zum Vergleich: Noch 1990 kamen in Europa 70000 Menschen bei Unfällen ums Leben.

¹ Der lateinische Ausdruck für Auto lautet „autocinetum“ und nicht „automobile“. Vgl. auch die entsprechenden Einträge im Lexicon Recentis Latinitatis, http://www.vatican.va/roman_curia/institutions_connected/latinitas/documents/rc_latinitas_20040601_lexicon_it.html.

² Luis Antonio de la Fuente Layos, Mobilität im Personenverkehr in Europa, Statistik kurzgefaßt Nr.87, 2007, http://www.eds-destatis.de/de/downloads/sif/sf_07_087.pdf sowie Yves Mahieu, Das Wichtigste aus dem Panorama des Verkehrs, Statistik kurzgefaßt Nr.77, 2007, http://www.eds-destatis.de/de/downloads/sif/sf_07_077.pdf.

Verkehr belastet die Umwelt: Ein Viertel aller europäischen Treibhausgasemissionen wird durch ihn verursacht.

Bei aller statistischen Durchsichtigkeit bleiben blinde Flecken. Das Zählbare am Verkehr ist durchschaubar, das Andere, das Innenleben von Autofahrern bleibt den statistischen Wissenschaften oft ein Rätsel.

Polizisten bemängeln, wie unberechenbar Autofahrer sind: Sie überfahren rote Ampeln, gewähren keine Vorfahrt und machen den Weg für Einsatzfahrzeuge nicht frei; sie lassen sich durch Autoradios und Handys ablenken, schnallen sich nicht an, und die jüngeren unter ihnen veranstalten nachts auf einsamen Landstraßen gefährliche Wettrennen.

Ihre Hausstrecken kennen Autofahrer „wie im Schlaf“ und beeilen sich dann, gerade noch bei Gelb über die Kreuzung zu kommen. Die Gewohnheit wird zur Gefahr. Sie übertreten die Geschwindigkeit und wundern sich dann, wenn sie in eine Radarfalle geraten, die über das Autoradio seit dem Morgen angekündigt wurde. Hier fahre ich immer siebzig, das stört doch keinen, sagt der genervte Fahrer dann und zahlt stoisch das verhängte Ordnungsgeld, während der freundliche Polizeibeamte schon die Überweisung auf das Flensburger Punktekonto fertigmacht. Beides wird den Autofahrer nicht bewegen, sich in Zukunft an die Geschwindigkeitsbegrenzung zu halten. Allerhöchstens wird er für drei Wochen aufmerksamer nach den Kameras der geschickt an uneinsehbaren Stellen platzierten Radarfallen Ausschau halten.

Wieso konzentriert sich ein Autofahrer nicht besser auf den Verkehr? Wieso hält er sich nicht genauer an die Straßenverkehrsordnung, die doch dazu geschaffen wurde, daß er sicher ans Ziel gelangt? Wieso folgt er nicht den Ratschlägen der Verkehrsexperten, die doch alle nur sein Bestes wollen? Wieso befolgt er nicht den automobilen kategorischen Imperativ: Fahre so, daß deine Fahrweise zur Grundlage einer europäischen Straßenverkehrsordnung gemacht werden könnte! Das Vorurteil lautet: Im Auto sitzen unvorsichtige, unkonzentrierte, zu Geschwindigkeitsübertretungen neigende aggressive Egoisten, die jeden Tag achtzig Minuten lang nur die eigene Vorfahrt im Auge und den Verkehrsfunk im Ohr haben.

Kurz: Anthropologisch gesehen, ist der Autofahrer ein Verkehrssünder. Und dennoch halten sich die meisten (männlichen) Verkehrsteilnehmer für Kavaliere der Landstraße.

Man kann das Auto physikalisch als Blechbüchse und philosophisch als Monade begreifen. Der Autofahrer, der in dieser Monade/Blechbüchse sitzt, isoliert sich von seiner (Verkehrs-)Umwelt. Das Blech schützt ihn vor Unfällen, also anderen Autos, es erschwert aber zugleich die Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmern. Die ist wegen des Motorenlärms meist nur zeichenhaft möglich. In der Mehrheit der Fälle reduziert sie sich auf Beleidigungen: Vogel und Stinkefinger, wenn man auch gelegentlich ein freundliches Aufblenden als Dankeschön zur Kenntnis nimmt.

Die isolierende Blechbüchsenhaftigkeit des Autos erzeugt ernsthafte Probleme: Der Verkehrssünder meint, niemand beobachte ihn – aber das Gegenteil ist der Fall. Alle Verkehrsteilnehmer beobachten sich gegenseitig, sie achten besonders genau auf die Einhaltung der Regeln: stures Bestehen auf der Vorfahrt, Übertretung der Höchstgeschwindigkeit, Überholvorgänge an unübersichtlichen Kurven. Um hier alltagsethisch Abhilfe zu schaffen, muß der Egoismus der Verkehrssünder relationsontologisch überboten werden.

Gefährdete und gefährdende Verkehrssünder konstituieren den Verkehr als ein System. Und jedes System kennt Regelsammlungen wie die Straßenverkehrsordnung, Initiationsrituale wie den Führerscheinerwerb, Unterbrechungen wie den Stau und Ausnahmezustände wie den Unfall.

2. Vorfahrt gewähren

Verkehr bedeutet Bewegung, und wo sich Fahrzeuge bewegen, braucht es Regeln, die verhindern, daß sich Unterbrechungen des Verkehrs ereignen: also Unfälle. Je mehr Fahrzeuge bewegt werden, desto kompliziertere Bewegungsströme entstehen, und desto komplizierter werden die Regeln sein, die solche Verkehrsbewegungen steuern.

Besonders wichtig sind Regeln und Gebote für diejenigen Fälle, in denen sich Fahrzeuge auf Kollisionskurs befinden, also aus entgegengesetzten Richtungen auf einen gemeinsamen Punkt zusteuern. Kreuzungen sind die konfliktträchtigen Knotenpunkte kollidierender Strecken. Die damit verbundenen Konflikte oder gar Zusammenstöße können Verkehrsplaner jedoch vermeiden.

Ein teurer, aber sehr sicherer Weg sind Brücken und Tunnels, Unter- und Überführungen: Die kollidierenden Strecken werden aneinander vorbeigelenkt, sodaß sie sich nicht behindern. Wer dennoch von der einen auf die andere Strecke wechseln will, kann entspannt über Ab- und Auffahrten wechseln und muß sich nur in den Verkehr der anderen Straße einfädeln. Brücken und Tunnels jedoch kosten das Geld des Kraftfahrzeugsteuerzahlers. Deswegen werden in Deutschland, eine französische Idee aufnehmend, immer mehr Kreisverkehre gebaut, denn diese verlangsamen den Verkehrsfluß nur. Wer abbiegen will, biegt stets rechts ab, was aus noch zu nennenden Gründen sehr viel einfacher ist als das Abbiegen nach links.

Einfacher läßt sich Verkehr mit Hilfe von Ampeln steuern. Das Befahren der Kollisionsfläche wird über ein elektronisches Zeichensystem gesteuert. Nacheinander gibt es den Weg für Fahrer der einen oder der anderen Richtung frei. Ampeln haben den gewichtigen Nachteil, daß sie für jeweils eine Richtung den Verkehrsfluß unterbrechen. Eine Ampel allein stört noch keinen Autofahrer, aber zehn Ampeln hintereinander, die alle auf Rot stehen, erhöhen die Neigung des

Autofahrers zur Verkehrsünde beträchtlich. Er ist dann geneigt, die bereits gelbe Anzeige der Fahrbereitschaft für die grüne Anzeige der Durchfahrerlaubnis zu halten. Auch darauf hat die Polizei mit Kontrollsystemen reagiert, den berüchtigten Starenkästen.

Noch billiger als Ampeln regeln Verkehrsschilder die Einfahrt in eine Kreuzung: Das Stoppschild oder das Schild „Vorfahrt gewähren“ bieten dem Autofahrer, der sich einer Kreuzung nähert, präzise Anweisungen, wie er sich zu verhalten hat. Umgekehrt können Verkehrsschilder dem Fahrer auch anzeigen, daß er sich auf einer Vorfahrtsstraße befindet und die anderen Verkehrsteilnehmer ihn darum passieren lassen müssen.

Bei manchen Kreuzungen und Einmündungen lohnen sich weder Ampel noch Brücke. An diesen Kreuzungen sind die Verkehrsteilnehmer selbst aufgefordert, die Passage der Kreuzung unfallfrei auf den Weg zu bringen. Und es hilft ihnen dabei eine einfache Regel, die lautet in der Kurzform: Rechts vor Links.

Treffen also zwei Fahrzeuge an einer Kreuzung zusammen, so darf dasjenige zuerst fahren, welches von rechts kommt. Auch der seltene, aber vorkommende Fall ist geregelt, daß vier Fahrzeuge aus vier Richtungen an einer Kreuzung zusammentreffen. In diesem Fall dürfte nach der Regel jeder losfahren, denn jedes Fahrzeug ist ja das, das am weitesten rechts steht – oder paradoxerweise auch nicht. In diesem Fall erwartet der Verkehrsgesetzgeber von den Verkehrsteilnehmern, daß sie sich zwanglos untereinander verständigen, wer das am meisten rechts stehende Fahrzeug steuert und losfahren darf. Dies ist vermutlich die einzige Form herrschaftsfreien Diskurses, die nur im Medium der Blicke und Gesten, aber nicht der Sprache geführt wird.

Wieso lautet die Regel eigentlich nicht: Links vor Rechts? Die Erklärung dafür³ findet sich bei den Wikingern. Wikinger waren in der Regel Rechtshänder, also bedienten sie die Steuerungsrudder ihrer Piratenschiffe auf der rechten Seite, was beim damaligen Stand der Technik einen erheblichen Kraftaufwand bedeutete. Der Rudergänger stand mit Körper und Gesicht zur Steuerbordseite gewandt. Diese Seite hatte er im Blick, während er Backbord in seinem Rücken nicht überblicken konnte. Es war für ihn also leichter, sich mit Schiffen zu seiner Rechten zu verständigen und ihnen die Vorfahrt zu lassen, als sich umständlich umzudrehen.

Man muß sich also die Limousinen, Klein- und Geländewagen der urbanen Asphaltmeere wie die Lang- und Drachenschiffe der Wikinger vorstellen. Ob Asphalt oder Wasser, Schifffahrt oder Autoverkehr, Wikinger oder Europäer – die Vorfahrt klärt sich seit Jahrhunderten stets nach derselben Regel.

Viel interessanter als die Frage nach dem historischen Ursprung der Regel ist jedoch die Frage nach ihrer Einhaltung oder Verletzung. Der Autofahrer sieht die Kreuzung nicht, sieht das andere Fahrzeug nicht, beachtet die Regel nicht, hält

³ http://de.wikipedia.org/wiki/Rechts_vor_links.

sich nicht an den herrschaftsfreien Diskurs, fühlt sich subjektiv im Recht – und es kommt zum Zusammenstoß.

3. Das alltagsethische Paradox: Porsche versus Fahrrad

Was motiviert einen Autofahrer, die Rechts-vor-Links-Regel nicht einzuhalten? Unachtsamkeit, Unkenntnis der Regeln oder aber Hochmut (*superbia*), Aggression? Denn hinter jedem Steuer sitzt ja, wie sich aus den Eingangsüberlegungen ergab, ein potentieller Verkehrssünder.

Im Verkehr verbinden sich bestimmte Systemvoraussetzungen, eine verkehrsfährende anthropologische Konstitution sowie die technischen Möglichkeiten der Automobilindustrie.

Stellen wir uns die Begegnung einer Radfahlerin mit einem 500 PS starken und 80 000 Euro teuren Porsche Cayenne Turbo⁴ mit Allradantrieb und dynamischer Längssperre vor, an einer Innenstadtkreuzung ohne Ampel. Die Fahrradfahlerin kommt von rechts. Stellen wir uns weiter vor, daß in der letzten Viertelstunde sieben auf Rot geschaltete Ampeln die Weiterfahrt des Cayenne behindert haben. Der Porschefahrer muß aber unbedingt einen wichtigen Termin erreichen, der noch 15 Kreuzungen mit und ohne Ampel von ihm entfernt liegt. Es kommt also zu einer Konfrontation Porsche gegen Fahrrad. Das ist ungefähr so, als wenn ein *langskip* der Wikinger mit 70 Ruderriemen und einem rechtsstehenden Rudergänger einem mit zwei unbewaffneten Eingeborenen besetzten Einbaum begegnet.

Der Porschefahrer wird vermutlich mit dem hochmütigen Gedanken spielen, Vorfahrt zu erzwingen. Es wird ihm die Frage durch den Kopf schießen, ob er nicht der aufgestauten Aggression ihren freien automobilen Lauf läßt. Lassen wir ihn mit dem emotional befreienden Gedanken spielen, daß er kurz die Hupe betätigt und dann das Gaspedal durchdrückt.

Auch das ist eine anthropologische Besonderheit von Verkehr: Das Auto behindert gelegentlich nicht nur den Fluß des Verkehrs, sondern auch den Fluß der Emotionen. Das Auto verursacht Verkehrsstaus, weil eine unübersehbare Masse an Verkehrsteilnehmern ans Ziel gelangen will. Und es verursacht genauso emotionale Triebstaus: Es läßt den Fahrer hoch angereicherte psychische Energien speichern, die sich irgendwann entladen müssen. Sollten sie sich im Auto entladen, so ist der Verkehr unfallträchtig gefährdet.

Denn dem Porschefahrer sind der eigene Termindruck und das Erreichen seines Ziels wichtiger als Straßenverkehrsordnung, Recht und Höflichkeit. Nehmen wir an, daß der Porschefahrer katholisch ist. Dann kennt er vielleicht die zehn Gebote

⁴ Das Nennen von Markennamen dient der Anschaulichkeit und ist nicht mit Schleichwerbung zu verwechseln. Der Verfasser fährt keinen Cayenne, sondern Ford und Fahrrad.

für Autofahrer. Dort hat er gelesen: „Du sollst den Menschen auf der Straße keinen Schaden zufügen, sondern mit ihnen eine Gemeinschaft bilden! (...) Du sollst dein Auto nicht als Objekt der persönlichen Verherrlichung oder als Ort der Sünde benutzen!“⁵

In diesem Dokument geht die automobilen Alltagsethik über das Recht der Straßenverkehrsordnung weit hinaus. Im verkehrsallogsethischen⁶ Idealfall ergänzt die Moral das Recht, aber in der Praxis triumphieren oft Termindruck und Stress. Auch im Verkehr findet sich das alltagsethische Paradox: „Denn das Gute, das ich will, das tue ich nicht; sondern das Böse, das ich nicht will, das tue ich.“ (Röm 7,19) Der Porschefahrer muß sich entscheiden, welchem Wert er den Vortritt gibt.

Er kann seine eigene Vorfahrt durchsetzen und seinen Termin einhalten. Oder er gewährt der Radfahlerin die Vorfahrt und verhält sich entsprechend der Straßenverkehrsordnung und der Höflichkeit.

In der Praxis ist es unwahrscheinlich, daß Autofahrer in solchen Konfliktfällen rationale Abwägungen durchführen oder sich gar an die Ratschläge der römischen Kurie erinnern. In der Praxis werden Autofahrer einfach ihrer Gewohnheit folgen. Die Abwägung zwischen den Werten Höflichkeit, Rechtsbefolgung und Berechenbarkeit sowie Pünktlichkeit und durchsetzungsfähige Mobilität ist stets schon durch Routine und Gewöhnung entschieden.

Das aber führt weiter zu der Frage: Welche Werte bestimmen den Straßenverkehr?

4. Verkehrswerte

Welche Werte⁷ das Verkehrssystem bestimmen, läßt sich leicht aus den in den letzten Jahren errichteten Tempelstädten des Autoverkaufs ablesen, also aus der Autostadt in Wolfsburg, dem Mercedes-Benz-Museum in Stuttgart oder der BMW-Welt in München.

Ich halte mich an das Beispiel der ältesten dieser Tempelstädte, der im Jahr 2000 eröffneten Autostadt in Wolfsburg, die sich als eine Mischung aus Erlebnispark, Museum und Kundenzentrum für den Automobilkonzern Volkswagen versteht. Dem Besucher, der durch die Pavillons schlendert, wird weiter mehr geboten als die schlichte Werbung für Automarken wie Volkswagen, Seat oder Lamborghini.

⁵ Päpstlicher Rat für die Seelsorge an Migranten und Verkehrsteilnehmern, Richtlinien für die Seelsorge im Straßenverkehr vom 19.6.2007, http://212.77.1.245/news_services/bulletin/news/20451.php?index20451&lang=ge.

⁶ Zur Alltagsethik vgl. Wolfgang Vögele, Weltgestaltung und Gewißheit. Alltagsethik und theologische Anthropologie, Münster 2007.

⁷ Wolfgang Vögele, Welches Handeln folgt aus dem Glauben? Theologische Bemerkungen zu Werten, Orientierungen und Gewissheit, ZEE 48, 2004, 95-106.

Statt dessen sucht der Autohersteller bewusst den Kontakt zu seinen Kunden. Er will Werte vermitteln, und Volkswagen legt ganz offen, welche Werte das sind: Sicherheit, Mobilität, soziales Engagement und Nachhaltigkeit. Wer einen Volkswagen kauft, erwirbt nicht nur eine Tonne Stahl, Aluminium und Lederimitat, die in fünfzehn Sekunden auf 100 Stundenkilometer beschleunigen kann, sondern der legt sich auch ein symbolisch komplex besetztes Kommunikationsmittel zu. Am Blech kleben unsichtbar Werte, Gefühle und Erlebnisse. Sie dienen der Darstellung der eigenen Individualität und der Abgrenzung von anderen Verkehrsteilnehmern.

Der Familienvater, der einen sparsamen metallicfarbenen Golf Kombi erwirbt, orientiert sich an Werten, wie sie ihm Volkswagen vorgibt: Er möchte gerne ein sicheres Auto mit Airbags und den entsprechenden Kindersitzen, das ihm für die ganze Familie Beweglichkeit garantiert. Er benutzt den Golf, um in der Freizeit Ausflüge zu unternehmen, und er hat schon beim Kauf aus finanziellen und ökologischen Gründen darauf geachtet, daß der Wagen wenig Super-Benzin verbraucht und den Abgasnormen entspricht. Autofahren ist für den Familienvater weniger Vergnügen (obwohl er heimlich doch mit einem Lamborghini geliebäugelt hat) als eine verantwortungsbewußte Tätigkeit, um deren Gefahrenträchtigkeit und Sicherheitserfordernisse er sehr wohl weiß. Stünde der Golf-Fahrer an Stelle des Porsche-Fahrers an der Kreuzung, seine pragmatische Werte-Entscheidung würde ohne zeitliche Verzögerung zugunsten von Höflichkeit und Straßenverkehrsordnung ausfallen.

Daraus ist zu lernen, daß das von Volkswagen vermittelte magische Werteviereck des Autoverkehrs in unterschiedlichen Gewichtungen auftritt, wobei Automarke und Modell eine Art Matrix bilden: Sicherheit, Mobilität, Engagement und Nachhaltigkeit sind eben nicht gleichwertig, sondern können zu hierarchischen Mustern angeordnet werden. Die damit verbundenen Unterschiede kann sich jeder an den brillant gemachten Werbespots der Autoindustrie verdeutlichen. Man denke an den alten weisen Indianer, der in der Stille einer Wüste sein Ohr auf die Straße legt und dann seinem Enkel die Marke des Sportwagens zuflüstert, der Sekunden später vorbeirasen sollte.

5. Das religiöse Verkehrssystem

Daß die im Autoverkauf mittransportierten Werte einen gewichtigen religiösen Gehalt haben, kann man sich schnell verdeutlichen, wenn man einen Blick auf die Werbeslogans von Autoherstellern wirft:

„Nichts ist unmöglich!“ (Toyota) Das formuliert automobiler Allmachtsphantasien, enthält aber auch genügend Ironie zur Selbstrelativierung.

„Créateur d'Automobiles“ (Renault) Renault versteht sich nicht als Autobauer, sondern als „Schöpfer“ von Automobilen. Der Autobauer gleicht dem Renaissance-Künstler, der im Kunstwerk seiner Phantasie freien Lauf läßt.

„Wer Autos baut, muß Menschen kennen.“ (Nissan) Auto und Mensch sind komplementäre Systeme, die sich in ihren symbolischen Gehalten überlappen und gegenseitig beeinflussen.

In allen Slogans sind die bei Volkswagen hochgehaltenen Werte Sicherheit, Mobilität, Engagement und Nachhaltigkeit mindestens zu spüren, und sie werden bereichert durch zusätzliche Werte wie Zuverlässigkeit, Innovationsfähigkeit und Kreativität. Zugespitzt könnte man sagen, daß das Auto den Menschen ergänzt, möglicherweise sogar vervollständigt. Der Mensch wird dort zum Menschen, wo er Fahrer ist.

Noch deutlicher wird die Verknüpfung von Religion, Alltagsdogmatik und Automobil bei einem Slogan, mit dem Volkswagen in den USA Werbung machte: „On the road of life, there are passengers, and there are drivers.“

Verkehr wird damit zum Bild des Lebens schlechthin. Wer hinter dem Steuer sitzt, der nimmt sein Leben selbst in die Hand und gestaltet es. Nur beantwortet der Slogan die Frage nicht, was passiert, wenn all die *drivers* mit ihren Fahrzeugen und Biographien sich auf Kreuzungen begegnen und entscheiden müssen, wer wem die Vorfahrt gewährt.

Damit kommt die Anthropologie des Verkehrsteilnehmers wieder ins Schillern: Einerseits ist er der Verkehrssünder, der seine Mitfahrer durch Leichtsin, Unachtsamkeit und Unkenntnis der Verkehrsregeln gefährdet; auf der anderen Seite ist er im emphatischen Sinne der *driver*, der sich zugleich mit seinem Auto ein Reservoir an Werten und Lebensstilangeboten erwirbt, die er zu gestalten und zu verwirklichen sucht. Der *driver* gestaltet sein Leben *im* Verkehr und *als* Verkehr. Verkehr ist also beides, symbolträchtig und fehlerträchtig, und damit sind eine ästhetische und eine ethische Seite des Verkehrs gekennzeichnet, die der weiteren, hier nicht mehr zu leistenden Untersuchung bedarf.

Die Automobilindustrie hat verständlicherweise ein Interesse, die symbolische Aufladung von Automobil und Verkehr zu verstärken und die Fehlerträchtigkeit des *drivers* zu minimieren. Sie versucht, die Sünden des Verkehrsteilnehmers dadurch auszuschalten, daß sie führerlose Fahrsysteme entwickelt. Im führerlosen Fahrsystem zeigt sich die Tendenz, den Menschen als Fehlerquelle aus dem System Verkehr herauszuhalten. In diesem Fall würde sich das System gegenüber dem Menschen, der es eigentlich steuern sollte, verselbständigen.

Es ist deutlich geworden: Erst die Verknüpfung von Automobil und Anthropologie erhebt den Verkehr zur religiösen Frage. Ein Auto ohne einen Menschen am Lenkrad wäre wie ein Mensch ohne Sünde und eine Gesellschaft ohne Religion. Das sollte Utopie bleiben.

Oder wir werden alle wieder zu Wikingern.