

9. Juni 2013
Die Zeit

Straßenverkehr Ein PR-Coup half dem Auto beim Siegeszug **Den Autos gehört die Straße? Vor 100 Jahren hätten die meisten widersprochen. Dann** **gewann das Auto den Kampf um den Asphalt – mit nicht ganz feinen Mitteln.**

Von Holger Holzer



Fußgänger, Autos und Busse auf der Fifth Avenue in Manhattan (Archivbild, etwa aus dem Jahr 1925) | © Hulton Archive/Getty Images

Jahrhundertlang lag das natürliche Tempolimit in den Städten bei rund 10 km/h. Auch Pferde und die von ihnen gezogenen Droschken waren kaum flotter unterwegs. Dann kam das viel schnellere Auto – und überrollte unvorsichtige Passanten und spielende Kinder. Die Bevölkerung rebellierte, wurde aber mit einem frühen PR-Trick ruhig gestellt. Seither ist die Straße das unbestrittene Reich der Kraftfahrzeuge.

Auslöser war die automobilen Massenproduktion, die in den Vereinigten Staaten ihren Anfang nahm. Nachdem der [Ford T](#) vor genau 100 Jahren erstmals als preiswertes Auto von den neuen Fließbändern gerollt war, stieg in den [USA](#) nicht nur die Zahl der Autobesitzer sprunghaft, sondern auch die der [Straßenverkehrstoten](#). Im Gesamtjahr 1913 starben in den USA 4.079 Menschen bei Unfällen mit Kraftfahrzeugen – bis 1918 war die Zahl erstmals auf über 10.000 gestiegen, und Mitte der 1920er Jahre ließen jährlich rund 17.000 bis 18.000 Menschen in den USA bei Autounfällen ihr Leben. Drei Viertel davon waren Fußgänger, jeder zweite davon wiederum ein Kind.

Der hohe Blutzoll traf die Amerikaner vor dem Hintergrund des gerade beendeten Ersten Weltkriegs ins Mark, wie der Technikhistoriker Peter D. Norton von der University of Virginia in seinem Aufsatz [Street Rivals](#) (Rivalen der Straße) dargestellt hat. Der Opfer wurde wie gefallener Soldaten gedacht. Gedenkmärsche für die verlorenen Kinder wurden abgehalten, Mahnmale aufgestellt, Antiautovereine gegründet. Zeitungen wie die *New York Times* oder der *St. Louis Star* verglichen das Automobil mit dem Gott Moloch, dem im Altertum die Ammoniter im Tausch gegen Wohlstand ihre Kinder opferten.

Bald versuchten die ersten Städte, Autos mit Temposchwellen und Hindernissen auszubremsen. 1923 begann die Industriemetropole [Cincinnati](#) darüber nachzudenken, die

Höchstgeschwindigkeit der Fahrzeuge technisch zu begrenzen. Nun schien es kurz so, als würde der aufgehende Stern des Automobils bereits wieder sinken: Tempokastrierte Wagen wären in den weitläufigen USA wohl nur schwer verkäuflich gewesen.

Auto-Lobbyist kehrte die Schuldzuweisung um

Doch die Autofahrer-Vereine, die Fahrzeugindustrie und der Kfz-Handel wehrten sich dagegen, als rücksichtslose Killer abgestempelt zu werden, und gründeten die Lobbygruppe Motordom. Den Fahrern ging es nicht nur darum, ihr mieses Image zu verbessern, sondern auch um viel handfestere Fragen. Bis in die 1930er Jahre hinein wurden Unfallfahrer des Totschlags angeklagt und gegebenenfalls entsprechend verurteilt.

Schon bald entwickelte einer der führenden Köpfe von Motordom, der PR-Fachmann E. B. Lefferts, einen genialen Plan, der die Stimmung in der Bevölkerung drehen sollte. Statt sich mit den Vorwürfen der Fußgänger auseinanderzusetzen, wollte Lefferts die Schuldzuweisungen postwendend an den Absender zurückschicken. Getreu dem Motto, mit dem noch heute die Waffenlobby-Vereinigung NRA für das Recht auf Pistolen unter dem Kopfkissen eintritt: "Nicht Autos töten Menschen. Menschen töten Menschen."

Mit "Menschen" waren nicht automatisch die Autofahrer gemeint – sondern mindestens ebenso sehr die Fußgänger selbst sowie die spielenden Kinder und ihre unvorsichtigen Eltern, die den Nachwuchs überhaupt erst auf die Straße lassen.

Vom Opfer zum doofen Trottel

Als wichtigste Komponente dieser Argumentationsumkehrung erfand Motordom den Kampfbegriff *Jaywalking*. Heute ist das Wort längst Teil der Alltagssprache in den USA und bezeichnet das illegale Überqueren einer Straße. In den 1920er Jahren wurde es zunächst in einer Mischung aus Spott und Beleidigung benutzt. Die Vorsilbe *jay* meinte dabei so viel wie unerfahren, war aber auch eine abwertende Bezeichnung für die Landbevölkerung. Wer von einem Automobil angefahren wurde, war plötzlich nicht mehr Opfer, sondern ein lächerlicher Dorftrottel: zu doof, um unverletzt über die Straße zu kommen.

Plakate und zahlreiche Handzettel, häufig von Pfadfindern verteilt, machten den neuen Ausdruck populär. Innerhalb weniger Jahre setzte er sich im kollektiven Bewusstsein fest. Und nicht nur dort: Auch in die ersten Gesetze zum Straßenverkehr floss er ein – natürlich insbesondere auf Initiative von Motordom. In vielen Städten drohen *Jaywalker* seitdem Gerichtsverfahren und empfindliche Strafen. Diese können bis zu 1.000 Dollar betragen.

Wie häufig war Amerika auch in dieser Hinsicht Vorbild für [Europa](#). Sah etwa die Wegeordnung für Westpreußen noch die gemeinsame Nutzung der Fahrwege durch Autofahrer, Reiter, Radfahrer und Fußgänger vor, beschränkte die erste reichseinheitliche Verkehrsordnung von 1934 die Straßennutzung auf den motorisierten Verkehr: "Ist eine Straße für einzelne Arten des Verkehrs erkennbar bestimmt (Fußweg, Radfahrweg, Reitweg), so ist dieser Verkehr auf den ihm zugewiesenen Straßenteil beschränkt, der übrige Verkehr hiervon ausgeschlossen."

Auch die aktuelle [Straßenverkehrsordnung](#) ist eindeutig: "Wer zu Fuß geht, muss die Gehwege benutzen. Auf der Fahrbahn darf nur gegangen werden, wenn die Straße weder einen Gehweg noch einen Seitenstreifen hat." Die alte Regel, nach der die Straße für alle Verkehrsteilnehmer da ist, wurde so abgelöst. Das Machtgefüge hatte sich endgültig verschoben, der Kampf um die Straße war entschieden. Erst in jüngster Zeit beginnen Verkehrsforscher damit, das Prinzip wieder infrage zu stellen. Bekanntestes Beispiel ist sicherlich das [Shared-Space-Pilotprojekt](#) in der niedersächsischen Kleinstadt Bohmte.

Link zum Online-Artikel:

<http://www.zeit.de/auto/2013-06/auto-verkehr-unfalltote-historisch/>