

Tom Vanderbilt

AUTO

Warum wir fahren, wie wir fahren und
was das über uns sagt

Aus dem Amerikanischen von
Gerlinde Schermer-Rauwolf und Robert A. Weiß,
Kollektiv Druck-Reif

| Hoffmann und Campe |

INHALT

Einleitung Wie ich ein Späteinfädler wurde (und weshalb auch Sie einer werden sollten) **9**

Kapitel 1 Warum scheint es auf der anderen Spur immer schneller zu gehen? Wie sich Verstand und Verkehr in die Quere kommen **31**

Nerv mich nicht, ich kann dich nicht hören: Anonymität, Aggression und die Kommunikationsprobleme beim Fahren **33**

Schaust du mich an? Blickkontakt, Stereotype und soziale Interaktion im Straßenverkehr **44**

In der Schlange stehen, im Stau stehen: Warum es auf der anderen Spur immer schneller vorangeht **60**

Nachtrag: Und nun die Enthüllung der Geheimnisse des Späteinfädels **67**

Kapitel 2 Warum Sie nicht so gut fahren, wie Sie glauben **75**

Wenn Fahren so einfach ist, warum fällt es Robotern dann so schwer? Was wir über das Fahren lernen, wenn wir es Maschinen beibringen **77**

Wie ich fahre? Woher soll ich das denn wissen? Warum wir mangels Rückmeldungen im Verkehr scheitern **85**

Kapitel 3 Wie uns auf der Straße Augen und Verstand
im Stich lassen **107**

Bleiben Sie mit Ihren Gedanken auf der Straße: Warum es
im Verkehr so schwerfällt, aufmerksam zu bleiben **109**

Verkehrsobjekte sind komplizierter, als es aussieht:
Wie uns die Augen beim Fahren täuschen **128**

Kapitel 4 Warum es bei Ameisen keine Staus gibt, bei Menschen
schon: Kooperation als Mittel gegen Verkehrsstaus **145**

Die Weltmeister des Pendelverkehrs: Was wir von Ameisen,
Heuschrecken und Grillen lernen können **147**

Wie Gott in Los Angeles **154**

Wenn langsamer schneller ist oder: Wie die wenigen die vielen
ausbooten. Der Verkehrsfluss und die menschliche Natur **169**

Kapitel 5 Warum Frauen mehr Staus verursachen als Männer
(und andere Rätsel des Verkehrs) **185**

Wer sind all diese Leute? Die Psychologie des Pendelverkehrs **187**

Das Parkplatzproblem: Warum wir alle schlechte Parkraumnutzer
sind und dadurch Staus verursachen **202**

Kapitel 6 Warum mehr Straßen zu mehr Verkehr führen
(und was man dagegen tun kann) **215**

Der egoistische Pendler **217**

Ein paar Scheinlösungen für das Verkehrsproblem **228**

Kapitel 7 Gefährliche Straßen können sicherer sein **247**

Das Rätsel der Autobahn: Wie sich Autofahrer der jeweiligen
Straße anpassen **249**

Der Ärger mit den Verkehrszeichen – und warum ihre Abschaffung uns allen das Leben erleichtern würde **261**

Fehlerverzeihende oder großzügige Straßen? Die fatalen Irrtümer der Verkehrsplanung **284**

Kapitel 8 Wie der Straßenverkehr die Welt erklärt: Die lokalen Besonderheiten des Autofahrens **293**

»Gute Bremsen, gute Hupe, Glück«: Im Verkehrsgewühl von Delhi **295**

Warum die New Yorker Fußgänger für ordnungswidriges Verhalten berühmt sind und die Kopenhagener nicht: Verkehr als Kultur **301**

Vorsicht, Korruption! Der heimliche Indikator des Wahnsinnsverkehrs **321**

Kapitel 9 Warum Sie nicht mit einem biertrinkenden, geschiedenen Arzt namens Fred am Super-Bowl-Sonntag in einem Pick-up durch das ländliche Montana fahren sollten: Was im Verkehr risikoträchtig ist und weshalb **337**

Die halbbewusste Angst: Missverständnisse über die Gefahren im Straßenverkehr **339**

»Should I stay or should I go?« Warum die Gefahrenabwägung im Straßenverkehr so kompliziert ist **344**

Die Risiken der Sicherheit **363**

Epilog Fahrstunden **381**

Dank **397**

Anmerkungen **407**

Nerv mich nicht, ich kann dich nicht hören: Anonymität, Aggression und die Kommunikations- probleme beim Fahren

»Hupe kaputt. Achten Sie auf meinen Finger.«

HECKAUFKLEBER

In dem Disney-Kurzfilm *Motor Mania* aus dem Jahr 1950 spielt der sympathisch-beschränkte Hund Goofy (auf zwei Beinen) die Rolle des musterhaften Fußgängers Mr. Walker. Er ist ein braver, höflicher und rechtschaffener Bürger, einer, der mit den Vögeln um die Wette pfeift und sogar darauf achtet, keine Ameisen zu zertreten. Doch kaum sitzt er am Lenkrad, ereignet sich ein merkwürdiges Phänomen: Seine ganze Persönlichkeit verändert sich. Er wird zu »Mr. Wheeler«, einem machtbesessenen, unbeherrschten Raser, der mit anderen Autofahrern um den vordersten Platz an der roten Ampel konkurriert und die Straße als sein persönliches Eigentum betrachtet (obwohl er davon überzeugt ist, ein guter Fahrer zu sein). Kaum ist er dann ausgestiegen, verwandelt er sich, seines Panzers beraubt, wieder in Mr. Walker. Und jedes Mal, wenn er wieder in den Wagen steigt, wird er erneut zu Mr. Wheeler.

Was Disney auf so brillant einfache Weise schildert, ist eine allseits bekannte und doch merkwürdige Tatsache: Wir sind, wie wir uns fortbewegen. Wie Goofy leide auch ich unter dieser multiplen Persönlichkeitsstörung. Wenn ich zu Fuß gehe, was ich als New Yorker oft tue, betrachte ich Autos als lärmende, umweltverschmutzende Ärgernisse mit besoffenen, in ihre Handys brabbelnden Landeiern am Steuer. Wenn ich fahre, erscheinen mir plötzlich die Fußgänger als das personifizierte Übel: von ihren Musikplayern zugedröhnte Typen, die blindlings über die Straße rennen, ohne nach rechts und links zu schauen. Und bin ich mit dem Rad unterwegs, haben sich irgendwie alle gegen mich verschworen – die rasenden Autofahrer, die mir meine überragende Fitness und meine gute Umweltbilanz übelnehmen, und die gedankenlosen Fußgänger, die anscheinend glauben, man könnte gefahrlos bei Rot über die Straße gehen, wenn »nur ein Radler« mit 40 Stunden-

kilometern daherkommt und dann zu ihrer großen Verblüffung an ihnen vorbeiflitzt.

Ich vermute, Ihnen ergeht es genauso. Nennen wir es eine »modale Voreingenommenheit«.¹ Teilweise hat das mit unserer verzerrten Sinneswahrnehmung zu tun, wie ich in Kapitel 3 ausführen werde. Teilweise geht es um territoriale Ansprüche, etwa wenn Radfahrer und Fußgänger einander auf einem gemeinsam genutzten Weg anbrüllen oder jemand seinen Drillingskinderwagen zur Fußgängerversion eines »SUV« macht (wie man heutzutage Straßengeländewagen nennt) und den Bürgersteig durch seine schiere Größe beherrscht. Aber es findet noch eine tiefere, grundlegendere Veränderung in uns statt, wenn wir von gehenden zu fahrenden Menschen werden. Die Verbildlichung durch einen privaten Panzer wie in dem Disney-Film ist vielleicht gar nicht so weit hergeholt. Eine französische Studie über tödliche Verkehrsunfälle bei Fußgängern hat gezeigt, dass sie in erheblicher Anzahl gerade dann passieren, wenn eine »Änderung des Fortbewegungsmodus« stattgefunden hat, also beim Wechsel vom Autofahren zum Zufußgehen. Wie die Wissenschaftler vermuten, fühlten sich die Betroffenen nach dem Aussteigen aus ihrem Auto noch eine Weile gewissermaßen unverwundbar.²

In ihrem Bemühen, den »verhaltensauffälligen Fahrer« zu analysieren, haben Psychologen detaillierte Persönlichkeitsprofile erstellt, wer als potenzieller Verkehrsrowdy in Frage kommt. So lautete eine alte und lange Zeit nicht hinterfragte Weisheit, welche ursprünglich auf Fahrer gemünzt war, die häufig Unfälle verursachen: »Man fährt so, wie man lebt.«³ Aus diesem Grund bemessen sich in den USA die Kfz-Versicherungsprämien nicht nur an den Schadenfreiheitsjahren, sondern auch an der Kreditwürdigkeit des Fahrers, was nicht unumstritten ist. Wer in finanziellen Dingen verantwortungslos handelt, so die dahinterstehende Logik, tut das auch im Straßenverkehr.⁴ Der Zusammenhang zwischen geringer Kreditwürdigkeit und hohen Versicherungsschäden wird allerdings von der Statistik bestätigt; warum Lebensweise und Fahrstil zusammenhängen, ist jedoch weniger klar. Da bei diesen Untersuchungen üblicherweise Fragebögen⁵ verwendet werden, sind beispielsweise von persönlicher Fehleinschätzung verzerrte Selbstauskünfte unvermeidlich. Oder wie würden *Sie* auf die Fra-

ge antworten: »Sind Sie ein psychopathischer Raser, wenn Sie am Steuer sitzen? – Bitte kreuzen Sie ›nie‹, ›manchmal‹ oder ›immer an.« In der Regel gelangt man mit solchen Fragen zu so sensationellen Erkenntnissen wie der, dass »erlebnishungrige«, »risikofreudige«, »unkonventionelle« und »aggressive« Personen einen riskanteren und aggressiveren Fahrstil pflegen.⁶ Darauf hätten Sie als risikoscheuer Mensch, der Wert auf ein normales und geregeltes Leben legt, sicher nicht Ihren Gehaltsscheck verwettet, oder?

Sogar der im englischsprachigen Raum übliche Begriff »road rage« (wörtlich: Straßenraserei) verleiht den Verkehrsrowdys eine medizinische Legitimität, wo man andernorts einfach von Fehlverhalten oder Rowdytum sprechen würde. Vielleicht wäre »Verkehrskoller«⁷ eine hilfreiche Alternative, weil dabei das Primitiv-Kindische am aggressiven Fahren eher zum Ausdruck kommt. Die eigentlich interessante Frage ist aber nicht, warum manche zu solch mörderischem Wahnsinn neigen, sobald sie am Steuer sitzen, sondern warum wir *alle* uns dann anders verhalten. Was hierbei passiert, scheint weniger eine Veränderung einzelner Persönlichkeitsmerkmale als vielmehr unserer gesamten Person zu sein. Im Straßenverkehr müssen wir uns anstrengen, Mensch zu bleiben.

Denken wir nur einmal an die Sprache, das vielleicht charakteristischste Merkmal des Menschseins. Sobald wir im Auto sitzen, sind wir zur Beinahestummheit verdammt. An die Stelle eines komplexen Wortschatzes und einer subtilen Mimik tritt die (aus Gründen der Sicherheit und der Wirtschaftlichkeit zwangsläufig) reduzierte Sprache des Straßenverkehrs, die sich auf einige einfache formelle und informelle Zeichen beschränkt und nur elementarste Bedeutungen transportiert. Untersuchungen zufolge werden viele dieser Signale, vor allem die informellen, oftmals – und hauptsächlich von Fahranfängern – missverstanden.⁸ Um ein Beispiel zu nennen: Reverend David Rowe, Gemeindevorsteher in Fairfield, einer wohlhabenden Vorortsiedlung in Connecticut, und erstaunlicherweise ein großer Fan der Neopunkband Green Day, erzählte mir, ihm sei beim Autofahren einmal ein Wagen aufgefallen, dessen Heck ein Aufkleber dieser Band zierte. Als er zum Zeichen der Solidarität hupte, erntete er dafür einen Stinkefinger.⁹

Selbst die offiziellen Zeichen sind manchmal mehrdeutig: Will jemand, der während der Fahrt ständig rechts blinkt, wirklich ab-

biegen, oder hat er nur vergessen, den Blinker zurückzunehmen? Wir stehen vor dem Problem, dass wir den Fahrer nicht fragen können, was er im Sinn hat. Womöglich wird uns das zu einem gereizten »Biegst du jetzt ab oder nicht?« verleiten. Aber wir können die Frage nun einmal nicht stellen, geschweige denn mit einer Antwort rechnen. Frustriert von der Unfähigkeit, verbal zu kommunizieren, gestikulieren wir wild herum oder hupen – ein Geräusch, das der unliebsame Fahrer selbst wiederum missverstehen könnte. Vielleicht galt ja auch Ihnen einmal ein ungebetenes Hupen, worauf Sie sofort verärgert reagierten – *Was?!* –, um dann festzustellen, dass der Hupende Ihnen nur mitteilen wollte, dass Sie Ihren Tankdeckel nicht geschlossen haben. *Oh, danke! Schönen Tag noch!*

Der Straßenverkehr ist durchsetzt von solchen Kommunikations-«Asymmetrien«, wie Jack Katz, Soziologe an der University of California in Los Angeles und Autor von *How Emotions Work*, es nennt. »Man kann den anderen sehen, wird aber nicht gehört«, sagte er zu mir. »Man wird regelrecht stumm gemacht. Man kann schreien, so viel man will, ohne dass irgendjemand etwas mitbekommt.«

Eine weitere Form der Asymmetrie besteht darin, dass man zwar viele andere Fahrer sieht, wie sie Fehler machen, sich selbst aber zumeist nicht dabei beobachten kann. (Ein ehemaliger Bürgermeister von Bogotá in Kolumbien fand dafür eine wunderbare Lösung: Er engagierte Pantomimen, die sich an den Fußgängerüberwegen der Stadt aufhielten und Autofahrer und Fußgänger, die gegen die Straßenverkehrsordnung verstießen, wortlos verspotteten).¹⁰ Überdies verbringen Fahrer einen Großteil ihrer Zeit als Verkehrsteilnehmer damit, auf das Heck, also quasi das »Hinterteil«, anderer Wagen zu schauen, was kulturell mit Unterlegenheit assoziiert wird.¹¹ Außerdem wird die Kommunikation dadurch zur Einbahnstraße: Man betrachtet eine Menge Autofahrer, die einen nicht sehen können. »Es ist, als versuchte man mit jemandem zu reden, der vor einem herläuft, anstatt ihm von Angesicht zu Angesicht gegenüberzustehen«, erklärt Katz. »Wir sehen vom anderen immer nur das Hinterteil, und das ist keine Situation, in der Menschen dazu neigen, ihre Kommunikationsmöglichkeiten auszuschöpfen.«

Wie Katz weiter ausführt, macht uns diese Stummheit rasend – vielleicht sogar im wortwörtlichen Sinn. Wir wollen uns unbedingt mitteilen. Es gab einmal eine Untersuchung, bei der die im Auto mitfahrenden Forscher angeblich die Geschwindigkeits- und Abstandsschätzungen der Fahrer beurteilten. Tatsächlich interessierte sie jedoch, wie ihre Versuchspersonen auf das Hupen anderer Fahrer reagierten. Dies provozierten sie dadurch, dass sie den Versuchspersonen beim Halten an Stoppschildern Anweisungen gaben, während sie einen ihrer Kollegen von hinten an den stehenden Wagen heranzufahren und hupen ließen. In mehr als drei Viertel aller Fälle erfolgte eine verbale Reaktion durch die Fahrer, obwohl die Hupenden sie gar nicht hören konnten.¹²

Wenn man von einem anderen Fahrer geschnitten wird, fasst man dies als Akt der Unverschämtheit oder gar Feindseligkeit auf. Für den »Übeltäter« gibt es indes keine Möglichkeit, dem anderen zu verstehen zu geben, dass das keineswegs unverschämt oder feindselig gemeint war.¹³ Wegen der Flüchtigkeit des Verkehrsgeschehens gibt es wahrscheinlich auch keinen Zeugen dieses Vorfalls. Niemand, außer vielleicht Ihr Beifahrer, wird einträchtig mit Ihnen den Kopf schütteln und sagen: »Nein, so was aber auch!« Es gibt mindestens zwei mögliche Reaktionen darauf. Die erste ist, es dem »Übeltäter« mit gleicher Münze heimzuzahlen, um ihm »eine Lektion zu erteilen«. Allerdings kann es gut sein, dass dem »Übeltäter« sein Fehlverhalten gar nicht bewusst war – weshalb er Ihre »Lektion« wiederum als Provokation auffasst – oder dass er sich nicht von Ihnen belehren lassen will. Und selbst wenn Sie ihm erfolgreich eine Lektion erteilt haben, ziehen Sie daraus vermutlich keinerlei zukünftigen Nutzen. Die andere Reaktion wäre ein »informelles« Verkehrszeichen wie etwa der gestreckte Mittelfinger (oder der in Australien zunehmend beliebte kleine Finger: In Anlehnung an eine Werbekampagne der Verkehrsbehörden wird damit angedeutet, dass Leute durch Rasen oder aggressives Fahren Defizite ihrer Männlichkeit kompensieren.¹⁴) Es verleiht ein Gefühl der Überlegenheit, so Katz, wenn man sieht, dass der Betreffende die Geste wahrgenommen hat. Aber was ist, wenn dieser einfach mit einem Stinkefinger antwortet?

Letzten Endes ist es oft unmöglich, einem solchen Missetäter auch nur die geringste Mitteilung zukommen zu lassen. Trotzdem

Leseprobe aus:

Tom Vanderbilt

AUTO

Warum wir fahren, wie wir fahren und
was das über uns sagt

480 Seiten

1. Auflage 2009

Copyright © 2008 by Tom Vanderbilt

Für die deutschsprachige Ausgabe

Copyright © 2009 by

Hoffmann und Campe Verlag, Hamburg

www.hoca.de

Satz: atelier eilenberger, Leipzig

Gesetzt aus der Meridien und der Frutiger

Druck und Bindung: GGP Media GmbH, Pößneck

Printed in Germany

ISBN 978-3-455-50035-6


HOFFMANN
UNDCAMPE

Ein Unternehmen der
GANSKE VERLAGSGRUPPE