

Es war an einem dieser heißen Sommertage. Ich war mit dem Rad auf dem Weg zur Lahn, um schwimmen zu gehen. Ich hielt an einer Ampel an der Westanlage. Zwei schwarze Limousinen kamen nebeneinander zu stehen - mit abgedunkelten Scheiben und zu Schlitzfenstern verengten Scheinwerfern. Musik wummerte aus beiden Wagen. Betont lässig hingen die Arme der Fahrer aus den geöffneten Fenstern. Die beiden jungen Männer nahmen Witterung auf und checkten ab, ob „etwas ging“. Reflexe schnappten ein und setzten einen Mechanismus in Gang, der kaum noch zu stoppen war. Sie betrieben ein nervöses Wechselspiel zwischen Kupplung und Gaspedal, so dass die Autos leicht vor und zurück wippten. Ihre Blicke gingen hektisch zwischen den Lichtern der Ampel und dem Rivalen hin und her. Die Szenerie erinnerte an Duelle zwischen Revolverhelden in gewissen Italowestern. Beide warteten auf das Startsignal. Die Ampel sprang auf Gelb und innerhalb von Sekundenbruchteilen gaben sie Gas. Motoren heulten auf, Reifen quietschten, die Wagen schossen leicht schlingelnd davon. Ein paar hundert Meter weiter mussten sie ihr Rennen vor der nächsten roten Ampel ebenso rabiat unterbrechen.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

http://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/181016_Lackierte_Kampfhunde_Das_Auto_als_maennliche_Selbstwertprothese_NDS.mp3

Podcast: [Play in new window](#) | [Download](#)

Dass bei solchen innerstädtischen Rennen an Ampeln gehalten wird, ist keineswegs mehr selbstverständlich. Im Februar 2016 haben zwei junge Männer auf dem Berliner Kurfürstendamm während eines nächtlichen Rennens gleich mehrere rote Ampeln überfahren. Einer der beiden rammte dann mit circa 160 Stundenkilometern einen Wagen, dessen Fahrer noch am Unfallort starb. Ein Berliner Gericht befand, die beiden jungen Männer hätten mit „bedingtem Vorsatz“ gehandelt und den Tod anderer Verkehrsteilnehmer billigend in Kauf genommen. In erster Instanz wurden sie wegen Mordes zu einer lebenslangen Freiheitsstrafe verurteilt. Der Bundesgerichtshof hob am 1. März 2018 das erstinstanzliche Urteil auf. Die Karlsruher Richter sahen einen bedingten Tötungsvorsatz nicht ausreichend belegt und verwiesen den Fall zur Neuverhandlung an das Landgericht zurück. Die neuerliche Entscheidung steht noch aus.

Einen Tag, nachdem in den Medien groß über die Karlsruher Entscheidung berichtet worden war, kam es in Gießen am helllichten Tag auf dem Anlagenring zu einem Rennen. Ein Porsche kam von der Fahrbahn ab und prallte gegen den Mast einer Ampel. Diesem Umstand verdankte ein 12-jähriger Junge sein Überleben. Vom Berliner Urteil hatte man

sich eine abschreckende Wirkung versprochen: Potenzielle Täter sollten wissen, dass sie mit einer harten Bestrafung rechnen müssen, wenn sie das Leben anderer leichtfertig aufs Spiel setzen. Bislang wurden Raser auch dann, wenn Todesopfer zu beklagen waren, in der Regel nur wegen fahrlässiger Tötung verurteilt. Die Höchststrafe hierfür beträgt fünf Jahre. Kommt bei einer innerstädtischen Raserei niemand zu Schaden, wird sie als Ordnungswidrigkeit behandelt, die mit einer Geldstrafe und einem befristeten Führerscheinentzug geahndet wird. Möglicherweise hatten die beiden Gießener Raser die enthemmende Botschaft, die von der Aufhebung des Urteils ausging, empfangen und feierten das auf ihre Weise.

Es kann aber auch sein, dass solche Straftaten zu jenen Delikten gehören, bei denen juristische Abschreckung nur bedingt oder gar nicht funktioniert. Es sind, wie wir eingangs gesehen haben, gruppendynamische Faktoren und psychische Prozesse am Werk, die den Gedanken an eine mögliche Strafe gar nicht aufkommen lassen. Salopp gesagt: Wenn die männliche Ehre auf dem Spiel steht, ist alles andere egal! Um eine Kränkung abzuwehren, wird notfalls sogar der eigene Untergang in Kauf genommen. Wie gewisse Hunde keine Tiere, sondern das nach außen verlegte Aggressionspotenzial ihrer Besitzer sind, so sind gewisse Autos keine Fortbewegungsmittel, sondern lackierte Kampfhunde, die ihre Fahrer aufeinander loslassen. Es sind männliche Selbstwertprothesen, die das schwächelnde männliche Selbstgefühl aufmöbeln. Die Kraft der Motoren entscheidet über den Status: je stärker und lauter, desto männlicher. Statt die Motorengeräusche zu dämpfen, werden sie durch Soundgeneratoren mutwillig verstärkt. Solche Autos fungieren als Viagra des männlichen Stolzes.

Das Automobil erfüllt wie der Fußball in unserer Gesellschaft eine wichtige sozialpsychologische Funktion: die gestaute Wut derer loszulassen, die in einem Universum permanenter Verteidigung und Aggression leben müssen und in Unmündigkeit und Ohnmacht gefangen sind. So entwickelt sich der Straßenverkehr mehr und mehr zu einer Form des Krieges. Nach einem Bericht der Weltgesundheitsorganisation fallen diesem Krieg weltweit jährlich 1,25 Millionen Menschen zum Opfer. Der steigende Absatz von Geländewagen, SUVs und Pick-ups zeugt auch hierzulande davon, dass auf den Straßen Krieg herrscht. Jeder macht sich zum Kommandanten seiner eigenen rollenden Festung. Wie in jedem Krieg, gibt es auch in diesem Leute, die gut an ihm verdienen. Wenn es wahr ist, „dass man eine Nation erst dann wirklich kennt, wenn man in ihren Gefängnissen gewesen ist“, wie Nelson Mandela gesagt hat, so könnte man auch den Straßenverkehr als Gradmesser dafür nehmen, wie es um die Zivilisiertheit einer Gesellschaft bestellt ist. Statt im Verkehr abzurüsten, was einer wahrhaft demokratischen Gesellschaft gut zu Gesicht stünde und auch der Umwelt zugutekäme, werden wir Zeugen einer gigantischen Auto-

Mobilmachung.

Um dem etwas entgegenzusetzen und alternative Möglichkeiten aufzuzeigen, findet in Gießen am Samstag, dem 20. Oktober unter dem Motto „Leben statt Autofahren! Platz für Menschen statt für Autos!“ ab 12 Uhr auf der Südanlage und rund ums Stadttheater eine Fahrraddemo und ein Straßenfest mit Infoständen und Diskussionen statt.

***P.S. Albrecht Müller:** Vor fast 40 Jahren gab es einen zaghaften Versuch, den von Götz Eisenberg geschilderten Wahn zu brechen. Zwischen 1980 und 1982 versuchte der damalige Bundesverkehrsminister Volker Hauff eine auch für die Autobahnen geltende Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 Kilometern pro Stunde durchzusetzen. Dafür gab es damals durchaus eine gewisse Stimmung. Die Parole der dann mit dem Regierungswechsel zu Kohl erfolgreichen Gegenkampagne des ADAC lautete: „Freie Fahrt für freie Bürger“.*

Götz Eisenberg ist Sozialwissenschaftler und Publizist. Er arbeitete jahrzehntelang als Gefängnispsychologe im Erwachsenenstrafvollzug. Er ist Mitinitiator des Gießener Georg-Büchner-Clubs. Eisenberg arbeitet an einer fortlaufenden „Sozialpsychologie des entfesselten Kapitalismus“, deren dritter Band unter dem Titel „Zwischen Anarchismus und Populismus“ ist soeben im Verlag Wolfgang Polkowski in Gießen erschienen.