

*Gerhard Fitzthum*

## Die Asphaltierung der Welt

Beim letzten Haus verjüngt sich die Dorfstraße zu einem Hohlweg, der sich in die Wiesen hinaus schlängelt. Er ist von alten Kirschbäumen gesäumt, mit Pflastersteinen befestigt und durch kniehohe Trockenmauern von den umgebenden Viehweiden abgetrennt – ein Artefakt und doch kein Fremdkörper. Die Natur ist nämlich bestens integriert: Moose und Flechten bevölkern die aufeinander geschichteten Steine, aus jeder Ritze drängen Gräser und Farne ans Licht, hie und da huscht eine Mauereidechse in Deckung. Dass es einem nach wenigen Schritten langweilig werden könnte, ist nicht zu befürchten. Auf Wegen nach menschlichem Maß hat man stets das Gefühl, gut voranzukommen – ein angenehmes Gefühl.

Eine derart intime Beziehung zwischen Weg und Wegrand kann man inzwischen lange suchen. An Stelle behaglicher Saumpfade führen heute breite Asphaltbänder in ausgeräumte Agrarlandschaften hinaus. Auch gut, könnte man denken – kein Widerstand, nirgendwo. Man kann sich einfach treiben lassen, muss nicht einmal vor die Füße schauen. Was im ersten Moment so beflügelnd wirkt, wird über kurz oder lang jedoch zur Strapaze. Für den Geist, weil es nichts Eintönigeres gibt als das Abschreiten toter Asphaltstreifen. Und für den Körper, weil die Füße immer exakt gleich aufsetzen, was die Gelenke schnell ermüden lässt. So sehr sich Autofahrer, Inlineskater und Radfahrer auf solchen Rollbahnen auch wie zuhause fühlen, denjenigen, die sich die Landschaft zu Fuß erschließen wollen, sind sie ein Graus.

Die Verwandlung eines auf Zwei- und Vierbeiner zugeschnittenen Wegleins in eine Asphaltbahn ist natürlich kein Einzel- und Ausnahmefall. Entsprechende Formatwechsel prägen nicht nur die europäische Kulturlandschaft, sondern langsam aber sicher auch den ganzen Globus. In Deutschland fand die entscheidende Zäsur in den frühen Siebziger Jahren statt – mit der sogenannten ‚Flurbereinigung‘. Aus dem Blickwinkel der Naturschützer die schiere Katastrophe, hatte sie das, was man

„geschichtliche Notwendigkeit“ zu nennen pflegt: Kleine, mit Stein- und Buschreihen voneinander abgegrenzte Felder ließen sich nun mal nicht rationell bewirtschaften.

Das kleinräumige Wegenetz verschwand allerdings auch deshalb, weil es gar nicht mehr benutzt wurde. Statt einen Fuß vor den anderen zu setzen, saßen die meisten Menschen inzwischen ja hinter den Windschutzscheiben von Fahrmaschinen. Damit sich die vielbeschworene Freiheit des Autofahrers nicht als Illusion erwies, musste das Land erstmal autogerecht gemacht werden. Es brauchte mindestens drei Meter breite, gut befestigte und halbwegs geglättete Fahrbahnen, zugeschnitten auf die Motorwelt, als deren Interessenvertreter der ADAC ins Licht der bundesdeutschen Mobilitätsgeschichte getreten war.

Wehmut über das Verschwinden der Wege und Steige kam damals nicht auf. Das Verwischen der Spuren einer fußläufigen Gesellschaft war ein willkommenes Zeichen, dass die dunklen Zeiten vorbei waren, es zügig und unbeirrbar vorwärts ging, hinein in eine glänzende Zukunft, in der sich ein weiterer Menschheitstraum erfüllen würde, der vom Ortswechsel ohne Kraftanstrengung.

Die Achtlosigkeit gegenüber den Infrastrukturen früherer Generationen war indes kein Novum. Verkehrswege waren im Laufe ihrer langen Geschichte immer wieder überbaut, durch modernere und leistungsfähigere ersetzt worden. Keiner unserer Vorfahren wäre je auf die Idee gekommen dagegen aufzubegehren. Und auch heute erscheint es uns nur natürlich, wenn Asphaltmaschinen ausrücken, um in die Jahre gekommene Fahrbahnen in neuem Glanz erstrahlen zu lassen. Der Fortschrittsglaube der 70er Jahre mag zwar verblasst sein, das mit ihm verbundene ‚Convenience-Prinzip‘ gilt aber weiterhin als ultima ratio: Alles hat immer komfortabler zu werden und muss immer schneller gehen. Die Geschichte der menschlichen Verkehrssysteme scheint nur ein einziges, von allen geteiltes Ziel zu haben: die größtmögliche Eliminierung der Reibungsverluste.

Diese Selbstverständlichkeiten in Frage zu stellen ist der Sinn dieses Essays. Er erzählt nicht nur die Kurzgeschichte des modernen Mobilitätsbewusstseins, sondern nimmt auch dessen gerne übersehene Rückseite in den Blick: die sinnliche Verarmung, das chronische Erlebnisdefizit – den Kontaktverlust zur realen, dreidimensionalen Umgebung. Die Arbeitshypothese lautet: Die Asphaltierung der Welt ist nicht nur das Nebenprodukt einer fortschreitenden Entfremdung von der Natur, son-