

Franz-Karl Nieder

Polzeiverordnungen über den Gebrauch der Landstraßen 1810, 1825 und 1854

Ohne Straßenverkehrsordnung (StVO) käme der gesamte Straßenverkehr zu erliegen. Schon 1810 musste der Straßenverkehr reglementiert werden, obwohl es damals noch keine Autos gab, sondern nur Fuhrwerke, die von Pferden, Eseln, Ochsen oder Kühen gezogen wurden. Naturgemäß war die durchschnittliche Geschwindigkeit auf nassauischen Straßen „etwas geringer“ als auf heutigen Straßen, ausgenommen natürlich der Fall, dass man heute in einem 45 km langen Stau auf der Autobahn festsitzt.

Die Ordnungen von 1810 und 1825 bringen keine grundsätzlichen Vorschriften über das Verhalten im Straßenverkehr, wie es die StVO im § 1 tut, wo als Grundregel formuliert ist:

1. *Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.*
2. *Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, daß kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.*

War dem Fuhrmann damals diese Grundregel so selbstverständlich, dass sogar die Polizei sie nicht in ihre Ordnungen aufgenommen hat?

1. Die Verordnung über „das Ausweichen der Fahren auf den Chausseen“ von 1810

Die erste „Straßenverkehrsordnung“ im Herzogtum Nassaus dürfte die Verordnung vom 9. Januar 1810, „das Ausweichen der Fahren auf den Chausseen betreffend“, sein.¹ Sie kommt mit nur wenigen, nicht nummerierten Festlegungen aus:

Ein jeder Fuhrmann soll dem ihm auf der Landstraße begegnenden die halbe Spur zur rechten Seite ausweichen, bei Vermeidung eines halben Guldens Strafe.

Derjenige Fuhrmann, welcher ohne Leitseil, auf dem Wagen oder Karren sitzend, fährt, wird mit einem halben Gulden bestraft. Eine gleiche Strafe trifft denjenigen, der auf dem Wagen oder Karren schläft, und die Pferde usw. sich selbst überlässt.

Wer auf den Banquetten reitet oder fährt, desgleichen in einem Chausseeegraben oder darüber fährt, soll einen halben Gulden Strafe bezahlen.

Es ging gemächlich zu auf Nassaus Straßen. Man brauchte nur drei Regeln zu beachten.

- Die wichtigste: Die Straßen waren eng; daher kann der „Gegenverkehr“ zum Problem werden. Man hatte nach rechts auszuweichen und die linke Hälfte der Straße dem Gegenverkehr zu überlassen. Der Rechtsverkehr zeichnet sich ab. – An ein Überholen von langsam fahrenden Fuhrwerken war wohl zu dieser Zeit nicht zu denken, man hatte ja Zeit.
- Wer auf dem Wagen sitzt, musste die Zugtiere mittels Leine lenken können. Schlafen und die Pferde bzw. Ochsen, Kühe oder Esel sich selbst überlassen, war für den Fuhrmann verboten. Heute mehr als früher hat das Schlafen am Steuer fatale Folgen.
- Die Randstreifen dienten der Befestigung der Straßen; daher durften sie nicht befahren oder beritten werden.

Derjenige, der eine Übertretung anzeigte, erhielt die Hälfte der Strafgebühr.

Die damaligen Landstraßen (Chausseen) waren gepflastert. Auf ebenen und guten Straßen konnten zwei Pferde etwa 1.200 kg bewegen; bei schlechten Straßen brauchte man dafür auch vier Pferde. Und bei Steigungen mussten weitere Pferde vorgespannt werden. Die vielen kleinen Staaten behinderten den Ausbau eines besseren und effektiveren Straßennetzes. Nicht nur die Erhebungsstellen für die Wegegebühr, auch die vielen Zollstationen behinderten einen zügigen Personen- und Güterverkehr.

¹ Veröffentlicht im ersten Sammelband der Edikte und Verordnungen, erschienen 1817, Seite 197.

Die Benutzung der Chaussee war nicht kostenlos; es gab „Erhebungsstätten“, wo das Chaussee-Geld zu entrichten war. Die Unsitte, an einer Erhebungsstätte nicht anzuhalten und dem Chaussee-Wärter zuzurufen, man werde bei der Rückkehr zahlen, wurde gerügt und verboten. „Schließlich wird dem Chausseewärter und allen übrigen Denuncianten die Hälfte der angesetzt werdenden Strafe hiermit zugesichert.“

Als Beispiele seien hier einige Chausseegeldtarife aus dem Jahr 1828 genannt²:

	Entfernung in Ruthen	2 bis 4 spännige Frachtwagen Preis pro Pferd/Ochs	zwei- rädri- ge Frachtwagen	leerer Wagen	getriebenes Vieh Ochs Kuh Esel	Schaa- f Schwein 4 Kälber
Limburg – Niederselters	2757	6	9	3	3	2
Limburg – Kirberg	2193	5	7	2	2	2
Limburg – Heckholzhausen	2455	6	9	3	3	3
Limburg – Diez	782	2	3	1	1	1
Limburg – Hadamar	1507	3	5	2	2	2

Die Beiträge sind in Kreuzern angegeben; 60 Kreuzer sind ein Gulden. Wir werden heute auf andere Weise zur Kasse gebeten; wir zahlen die Kraftfahrzeugsteuer und müssen dazu noch viel an Steuer für den Kraftstoff ausgeben; es sei dahin gestellt, ob die frühere Maud letztlich doch billiger war. Zur Information: ein Lehrer verdiente im Jahr 1831 200 Gulden.³

Der Wegebau etwa um 1800 geschah nicht durch Straßenbaufirmen, sondern durch die Einwohner, die zur Chaussee-Fron verpflichtet waren. So hatten z. B. Kurtier und Nassau am 14. und 18. September 1786 eine Straßenverbindung von Frankfurt bzw. Wiesbaden nach Limburg vertraglich vereinbart, gab es doch damals die heutige Bundesstraße 417 von Limburg über Linter nach Kirberg noch nicht. Die Fertigstellung gerade des Abschnittes Kirberg – Linter – Limburg zögerte sich hinaus. An dem Straßenabschnitt Zollhaus bis Linter hatten sich die Gemeinden Dauborn, Eufingen, Kaltenholzhausen, Hahnstätten, Lohrheim, Netzbach, Oberneisen und Linter zu beteiligen; jede Gemeinde musste ein bestimmtes Wegestück bauen und für das Beischaffen der Materialien sorgen. Manche Einwohner (Pfarrer, Lehrer) bemühten sich um Befreiung von der Wegefron. 1822 wurde jedoch bestimmt, dass „alle bisher von Hand- und Spanndiensten befreiten Einwohner . . . zur Unterhaltung der Landstraßen für den bemerkten Zeitraum [2. Halbjahr 1822] beigezogen werden sollen“. Jedoch konnten schon ab 1819 die Betroffenen den Hand- bzw. Spanndienst auch durch Geld für ein Halbjahr ableisten, und zwar 30 Kreuzer für den Hand- und einen Gulden für den Spanndienst. Bis zum Jahr 1825 sanken die Beiträge auf 18 Kreuzer für Unbespannte und 36 Kreuzer für Pferd- und Fuhrbesitzer.⁴

1805 ist die Straße Kirberg – Limburg fertig gestellt worden. Vom Vertragsabschluss 1786 bis zur Fertigstellung 1805 dauerte es immerhin 19 Jahre! Ob es heute schneller geht, sei dahin gestellt; es scheint ein Naturgesetz zu sein, dass von der Planung bis zur Fertigstellung einer Straße sehr viel Zeit ins Land geht, damals wie heute. Erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurde eine andere Technik des Straßenbaues angewendet; auf eine Grobschotterschicht wurde eine Feinschotterschicht und auf diese ein Belag aus Teer, Splitt und Sand aufgebracht. Erfunden hat dies der schottische Straßenbauer MacAdam, geb. 1756, gest. 1836. Nach ihm wurden diese Straßen auch „MacAdam-Straßen“ genannt.⁵

² VOBL 1828 Nr. 11 vom 25.10.1828 S. 66

³ So Lehrer Joseph Mergenthal in Limburg; vgl. Schulchronik Limburg, Übertragung in heutige Schrift, Limburg 2006, S. 37

⁴ VOBI 1822 Nr. 10 vom 25.05.1822 S. 95, VOBI 1825 Nr. 8 vom 23.04.1825 S. 54

⁵ Ich erinnere mich, dass in meiner Kindheit Makadam und Teer synonyme Begriffe waren.

2. Die Polizey-Verordnung über den Gebrauch der Landstraße vom 23. October 1825 ⁶

§ 1

Das unbeladene Fuhrwerk soll, wenn es dazu Raum hat, den Weg zum Vorbeifahren ganz öffnen.

§ 2

Begegnen sich zwei beladene oder zwei unbeladene Fuhren, so muß jede über die Hälfte der Fahrbahn rechts ausweichen.

Die Ordnung von 1810 schrieb vor, dass bei Gegenverkehr jeder rechts ausweichen musste. Die Ordnung von 1825 legt fest, dass das leere Fahrzeug den Weg freizumachen hat, wenn dazu Raum ist; nur bei „gleichrangigen“ Fuhrwerken (beide leer oder beide beladen) müssen beide nach rechts fahren und so die halbe Fahrbahn dem entgegenkommenden Fahrzeug frei machen. Diese Regelung war nicht von langer Dauer; denn wie konnte man erkennen, ob das entgegenkommende Fuhrwerk beladen war oder nicht?

§ 3

An einem Berge muß der Herunterfahrende, sofern dazu Raum vorhanden ist, den Weg zum Vorbeifahren ganz öffnen.

Die Regelung, dass die Bergfahrt Vorfahrt hat, resultiert aus der Schwierigkeit, im Berg anzufahren. Fahranfänger heute würgen bei dieser Gelegenheit gelegentlich den Motor ab; für die Zugtiere war das Anfahren im Berg kräfteraubend. Daher sollte der Talfahrende, wenn eben möglich, ausweichen. Diese Regelung wurde 1854 nicht mehr erwähnt.

§ 4

Ein vorfahrendes Fuhrwerk muß dem hinter ihm folgenden und schneller fahrenden auf ein gegebenes Zeichen so viel Platz machen, als zum Vorbeifahren nöthig ist.

Erstmals kommt die Geschwindigkeit ins Gespräch. Ein langsames Fuhrwerk muss überholt werden können! Man drückte bereits aufs Tempo. Die Ordnung von 1825 regelte mit 2 Zeilen das Überholen. Uns „modernen“ Menschen erklärt die StVO das Überholen in § 5 mit 8 (acht !) Absätzen; eigentlich sind es sogar zehn, denn die Absätze 3 und vier sind noch durch weitere Absätze 3a und 4a ergänzt worden. Wir erfahren, wann wir überholen und wann wir nicht überholen dürfen, wie wir uns als Überholende, wie als Überholte zu verhalten haben und vieles andere mehr. Die Geschwindigkeit hat eben ihren Preis!

§ 5

An schmalen Brücken muß derjenige, der mit dem Fuhrwerk zuletzt ankommt, so lange warten, bis der Andere hinüber ist.

Die StVO von heute sieht diesen Fall nicht vor. Die Brücken sind in der Regel wenigstens zweispurig. Aber es gibt auch heute noch Ausnahmen, z. B. die Runkeler Lahnbrücke, die jedoch heute Einbahnstraße ist.

§ 6

Wo Sommerwege vorhanden sind, darf der gesperrte Theil der Straße nicht gebraucht werden.

§ 7

Wer, wenn nicht gesperrt ist, auf dem Sommerwege fährt, muß mit dem äußersten Rade zwei Fuß vom Graben entfernt bleiben.

Um Kosten zu sparen, wurden die Straßen eng gehalten und mit einem unbefestigten Randstreifen, dem Sommerweg, versehen. Dieser Seitenstreifen konnte bei trockenem Wetter von Fußgängern, aber auch von Fahrzeugen zum Ausweichen benutzt werden.

⁶ Beilage Nr. 8 des Herzoglich Nassauischen allgemeinen Intelligenzblatts vom 19. November 1825, S. 29-31

§ 8

Weder in einem schon eingefahrenen noch in einem frisch zugezogenen Gleise darf gefahren und

§ 9

auf den Fußwegen weder gefahren, noch, mit Ausnahme der zum Reiten besonders bestimmten, geritten, noch Vieh darüber getrieben werden. Auch dürfen die Räder des Fuhrwerks, noch über die Straße getriebene Viehheerden, die Vorrathshaufen nicht berühren.

Das leuchtet ein; wer in einem „Gleis“, in einer Spur fährt, vertieft diese noch mehr. Das Problem kennen wir auch heute. „Achtung. Spurrillen.“ Nach den an § 20 angehängten Strafbestimmungen war der Übertretende gehalten, „die Fußwege und Gräben herzustellen, auch wenn er dieselben auf keine so lange Strecke berührt hat.“

§ 10

Der Fuhrmann darf sich auf der Straße nicht über fünf Schritte von seinen Pferden entfernen, und ebenso wenig auf dem Karren oder Wagen liegen, oder hinter demselben hergehen.

§ 11

Wenn er [der Fuhrmann] hinter dem Pferde auf dem Karrenbaum oder Wagen sitzen will, so muß er ein doppeltes Leitseil in Händen haben; sind aber zwei oder mehr Pferde hintereinander gespannt vor dem Wagen oder Karren, so darf er nicht auf dem Fuhrwerk sitzen.

Früher wie heute ist es wichtig, dass man seine PS im Griff hat; heute kann das Auto wegen überhöhter Geschwindigkeit aus der Kurve getragen werden, früher konnten die Pferde durchgehen.

§ 12

Hengste müssen an Riemen oder Ketten geleitet, und sobald als stille gehalten wird, angebunden oder gehalten werden.

§ 13

Die Straße darf weder durch Fuhrwerk noch andere Gegenstände gesperrt oder beengt werden; wenn ein Fuhrwerk Schaden bekommt oder die Ladung lose wird und umgeladen werden soll, so muß es sogleich an die Seite geschafft und die Straße geöffnet werden.

§ 14

Wer stille halten will, muß auf die Seite fahren, und unruhige Pferde sind anzubinden oder zu halten.

§ 15

Auf der Straße darf nicht abgeladen, noch weniger das Abgeladene liegen gelassen werden.

§ 16

Die Räder dürfen nicht ohne Hemmschuh oder Klapperstöcke gehemmt werden, und endlich

§ 17

darf weder durch Bespannung, noch durch Menschen Holz über die Straße geschleift werden.

§ 18

Unkraut, Bauschutt, Kehricht und anderer Unrath dürfen weder auf die Straße, noch in die Gräben gebracht werden.

Das gilt zwar auch heute, doch scheinen viele sich nicht um die Sauberkeit unserer Straßen zu kümmern. Säckeweise müssen leere Cola-Dosen und anderer „Unrath“ entsorgt werden.

§ 19

Es dürfen keine Wasserleitungen, keine Abflüsse in die Gräben geführt, noch Wasserstauen zum Wässern oder zu einem anderen Zwecke in denselben angebracht werden.

§ 20

In den Gräben und auf den Böschungen derselben darf kein Vieh weiden, auch dasselbe nicht herrenlos auf der Straße betroffen werden.

Die Uebertretung einer jeden dieser Vorschriften wird zum erstenmale mit einem halben Gulden, in Wiederholungsfällen aber nach Ermessen auch höher bestraft, und dem Denuncianten wird die Hälfte der eingehenden Strafe zur Belohnung zugesichert.

Bereits die Ordnung von 1810 hatte Strafbestimmungen, also einen „Bußgeldkatalog“. Selbst eine Verkehrssünderkartei ist bereits im Ansatz vorhanden, denn Wiederholungstäter konnten eine höhere Strafe erhalten. Ohne solche disziplinierenden Maßnahmen scheint der Mensch im Straßenverkehr früher wie heute dem Chaos nahe zu sein.

3. Die Polizey-Verordnung vom 12. Dezember 1854 ⁷

§ 1

Beim Begegnen der Fuhrwerke muß jedes über die Hälfte der Fahrbahn nach rechts ausweichen.

Die entsprechende Regelung der Verordnung von 1810 wird wiederholt. Auch 1854, also 44 Jahre später, waren viele Chausseen so schmal, dass eine Regelung für die Begegnung zweier Fuhrwerke notwendig war. Die Vorfahrt des beladenen gegenüber dem unbeladen Fuhrwerk findet sich nicht mehr in der Ordnung; auch wir machen heute ja die Vorfahrt nicht vom Gewicht der Ladung oder gar von der Motorleistung abhängig, obwohl letzteres sicher ein Wunschdenken mancher Fahrer von PS-starker Autos ist.

§ 2

Ein vorfahrendes Fuhrwerk muß dem hinter ihm folgenden und schneller fahrenden auf ein gegebenes Zeichen mit der Peitsche oder dem Posthorn, nach rechts ausweichend, so viel Platz machen, als zum Vorbeifahren nöthig ist.

Im Gegensatz zur Ordnung von 1825 wird erläutert, auf welche Weise dem Vorausfahrenden ein Zeichen gegeben werden kann, dass man überholen möchte. Das Zeichen mit der Peitsche war eine praktische Sache; das Posthorn war der Postkutsche vorbehalten; aber jeder Fuhrmann hatte eine Peitsche. Wir benutzen heute die Hupe, besonders aber die Lichthupe, mit der wir uns, auf der dritten Fahrbahn über die Autobahn rasend, den Weg freikämpfen. Vorsicht sei geboten; drängeln kann teuer werden.

§ 3

An schmalen Brücken muß Derjenige, der mit dem Fuhrwerk zuletzt ankommt, so lange warten, bis der Andere hinüber ist.

Die Bestimmung von 1825 wird wortwörtlich übernommen.

§ 4

In bestehenden Gleisen darf nicht gefahren werden, vielmehr ist die Radspur stets zu übersetzen.

§ 5

Auf den Fußwegen darf weder gefahren, noch geritten, noch Vieh getrieben werden, ausgenommen, wenn und wo ein besonderes Reitbanquett bestimmt und durch Anschlag bezeichnet ist, auf welchem

⁷ Verordnungsblatt für das Herzogthum Nassau, 1854, Num. 25 vom 23. December 1854.

bei trockenem Zustand der Straße das Reiten und Führen einzelner Stücke Vieh gestattet ist. Auch dürfen die Räder des Fuhrwerks die Vorrathshaufen nicht berühren.

§ 6

Der Fuhrmann darf sich auf der Straße nicht über fünf Schritte von seinem Fuhrwerk entfernen, und ebenso wenig auf dem Karren oder Wagen liegen, schlafen, oder hinter demselben hergehen, letzteres ausnahmsweise dann, wenn er die Mechanik auf- oder zudreht.

Ging's bergab, musste der Wagen gebremst werden, damit er nicht zu schnell wurde. Das Bremsrad der Mechanik befand sich hinten am Wagen. Ein Nickerchen während der Fahrt war dem Fuhrmann verwehrt. Bei Übermüdung droht uns heute der Sekundenschlaf; er kann fatale Folgen haben.

§ 7

Wenn er [der Fuhrmann] hinter dem Pferde auf dem Karrenbaum oder Wagen sitzen oder stehen will, so muß er ein doppeltes Leitseil in Händen haben; sind aber zwei oder mehr Pferde hintereinander, oder Ochen oder Kühe allein oder bei Pferden an den Wagen gespannt, so darf er nicht auf dem Fuhrwerk sitzen.

§ 8

Hengste müssen an Riemen oder Ketten geleitet, und sobald als stille gehalten wird, angebunden oder gehalten werden.

§ 9

Die Straße darf weder durch Fuhrwerk noch andere Gegenstände gesperrt oder beengt werden; wenn ein Fuhrwerk Schaden leidet, oder die Ladung los wird und umgeladen oder aus sonstigem Grund still gestellt werden soll, dann muß es auf Seite gefahren und die Straße geöffnet werden. Bleib ein solches Fuhrwerk über Nacht auf der Straße stehen, dann muß es durch brennende Laternen bis zum Tagesanbruch bemerkbar gemacht werden.

Auch heute müssen parkende Fahrzeuge des nachts beleuchtet sein, entweder durch Parkleuchten oder durch die Straßenbeleuchtung. (StVO § 17 Abs. 4)

§ 10

Die Räder dürfen nur durch Hemmschuhe oder Mechanik gehemmt werden.

Auch der 1825 noch erwähnte Klapperstock war nicht mehr erlaubt.

§ 11

Es dürfen weder durch Bespannung, noch durch Menschen Holz oder sonstige Gegenstände über die Straße geschleift werden.

§ 12

Unkraut, Schutt, Kehricht und anderer Unrath dürfen weder auf die Straße, noch in die Gräben, Rinnen oder Canäle gebracht werden.

§ 13

Es dürfen keine Wasserleitungen und keine Abflüsse in die Gräben und Straßenrinnen geführt, noch Wasserstauen in denselben angebracht werden.

§ 14

In den Gräben und auf den Böschungen darf kein Vieh weiden, nicht ohne besondere Ueberfahrten darüber getrieben, und dasselbe nicht herrenlos auf der Straße betroffen werden.

§ 15

Lange, über die Wagen hinausgehende Bauhölzer dürfen bei Nacht nur dann transportirt werden, wenn durch eine Laterne die Ladung erkenntlich gemacht worden ist.

§ 16

Die Uebertretung einer jeden der vorstehenden Vorschriften wird mit einem halben bis fünf Gulden bestraft, und dem Denuncianten wird die Hälfte der eingehenden Strafe zur Belohnung zugesichert.

§ 17

Auf den Landstraßen des Herzogthums darf nur solches Fuhrwerk gebraucht werden, an dessen Radfelgen

- 1. die Köpfe der Radnägeln, Stifte oder Schrauben nicht über die Ebene des Radreifens hervorstehen, und*
- 2. dessen Radbeslag bei der Anfertigung so construirt worden ist, dass derselbe eine ebene Oberfläche bildet.*

Hervorstehende Schrauben oder Stifte könnten die Straße beschädigen.

§ 18

Die Ladung eines vierrädrigen Wagens darf keine größere Bespannung als mit acht Pferden, und die eines zweirädrigen Fuhrwerks keine größere als mit vier Pferden erfordern.

Von diesem Verbot sind nur Ladungen einer untheilbaren Last ausgenommen, auch kommen Vorspannpferde, wenn das Ansteigen einzelner Straßentheile über vier Grade beträgt, nicht in Anrechnung.

Ein vierrädrigen Wagen hatte damals also maximal 4 PS (Pferdestärken) = 2,94 Kilowatt. Der Leser, die Leserin wird an dieser Stelle angeraten, einmal den Kraftfahrzeugschein herauszuholen und auszurechnen, mit wieviel Pferden wir normaler Weise durchs Land kutschieren. (Umrechnungskurs: 1 KW = 1,36 PS) Ab 1. Januar 2010 dürfen wir dank der EG-Richtlinie 80/181/EEC [1] die Leistung unseres Autos weder in PS (Pferdestärke) noch in KW (Kilowatt) angeben, sondern in SI-Einheiten (Internationales System für Einheiten im Messwesen).

Die Paragraphen 19 und 20 betreffen die Felgenbreite. Eine schmale Felge kann die Straße mehr beschädigen als eine breitere Felge. Daher wurden Mindestbreiten vorgeschrieben.

§ 21

Bei der Bespannung werden zwei Ochsen, Kühe oder Esel einem Pferde gleichgerechnet.

§ 22

Der Gebrauch von Hemmschuhen mit Zacken der Schrauben ist nur dann erlaubt, wenn die Straßenfläche mit Eis bedeckt ist.

Auch wir dürfen bei normaler Witterung nicht mit Schneeketten fahren.

§ 23

Die Pferde an den auf den Landstraßen fahrenden Fuhrwerken dürfen nicht mit solchen Hufeisen versehen sein, deren Stollen mehr als 6 Linien Werkmaß über die Hufeisenfläche hervorragten.

Es folgten noch Übergangsbestimmungen für die Einführung anderer Felgenbreiten sowie Strafbestimmungen bei einer Übertretung der Vorschriften über die Felgenbreite; eine Übertretung wurde mit drei bis fünfzehn Gulden geahndet. „Dem Denuncianten wird die Hälfte der eingehenden Strafen zugesichert.“

Die Verordnung von 1810 kam mit drei Bestimmungen aus; die von 1825 hatte immerhin schon 20 Paragraphen. Die Polizeiverordnung des Jahres 1854 bringt es bereits auf 27 Paragraphen. Die heute Straßenverkehrsordnung ist in 53 Paragraphen eingeteilt, von denen einzelne umfangreichen sind als die ganze Ordnung von 1810. Wie mag die Straßenverkehrsordnung des Jahres 2050 aussehen?

Der gravierendste Unterschied zur heutigen Situation ist sicher die Geschwindigkeit. Beeindruckend ist die Langsamkeit des Lebens in früheren Zeiten. Wir wollen heute unser Leben permanent beschleunigen, wollen dauernd auf der Überholspur sein. *„Der Mensch ist die einzige Spezies, die ihre eigene Geschichte beschleunigen kann.“*⁸ Wen wundert es, wenn wir dabei ins Schleudern geraten und keine Zeit mehr haben? *„Es gibt wichtigere Dinge im Leben, als beständig dessen Geschwindigkeit zu erhöhen.“*⁹ Oft genug laufen wir hinter der Zeit, hinter unseren Terminen her. Vielleicht hat man mehr von jedem Augenblick, wenn das Leben etwas langsamer fließt. Aber „time is money“. Geld und Geschwindigkeit scheinen die modernen Götter zu sein. Selbst Goethe träumte vom Verweilen: *„Könnt ich zum Augenblicke sagen, verweile doch . .“*. Aber für solche Gedanken haben wir oft genug – keine Zeit.

⁸ Hans Magnus Enzensberger, Text im Heinz-Nixdorf MuseumsForum, Paderborn.

⁹ Mahatma Gandhi