

# **Nachdenken über Corona**

**Philosophische Essays über die Pandemie  
und ihre Folgen**

Herausgegeben von Geert Keil und Romy Jaster

**RECLAM** 

2021 Philipp Reclam jun. Verlag GmbH,  
Siemensstraße 32, 71254 Ditzingen  
Druck und buchbinderische Verarbeitung: CPI books GmbH,  
Birkstraße 10, 25917 Leck  
Printed in Germany 2021  
RECLAM ist eine eingetragene Marke  
der Philipp Reclam jun. GmbH & Co. KG, Stuttgart  
ISBN 978-3-15-011349-3

Auch als E-Book erhältlich

[www.reclam.de](http://www.reclam.de)



## Inhalt

Vorwort: Die Philosophie und die Pandemie 7

Christian Budnik

Vertrauen als politische Kategorie in Zeiten von Corona 19

Luise K. Müller

Das Samariterprinzip. Warum der Staat in der Not  
zwingen darf 32

Emanuel Viebahn

Lob der Vermutung 45

Oliver Hallich

Verhindern oder Vorbeugen? Freiheitseinschränkungen  
in der Corona-Krise 59

Ludger Jansen

Masken, Abstand, Anschnallpflicht: Freiheitseinschränkungen  
im Straßenverkehr und in der Pandemie 73

Frank Dietrich

Medizin am Limit: Wie umgehen mit Versorgungsengpässen  
in der Pandemie? 84

Sebastian Schmidt

Wie vernünftig sind Verschwörungstheoretiker? Corona und  
intellektuelles Vertrauen 98

Alex Tiefenbacher

Das Prinzip der Freiwilligkeit belohnt die Falschen 110

Yannic Vitz

»Applaus, Applaus!« Über eine Ethik des Lobes und moralisch  
unangemessenen Applaus 121

Biografische Notizen 133

ren, wenn man zu bedenken gibt, dass eine Verschiebung von Rechtfertigungsbedingungen in einer Demokratie transparent und nachvollziehbar sein sollte. Andernfalls nämlich könnte sich herausstellen, dass die »neue Normalität«, die uns mit der zunehmenden Rücknahme der Freiheitsbeschränkungen in Aussicht gestellt wird, darin bestünde, dass wir auf dem Weg von der alten in die neue Normalität gelernt hätten, Freiheitsbeschränkungen treuherzig als gerechtfertigt abzunicken, da uns diese Verschiebung von Rechtfertigungsstandards entgangen ist. Das wäre wirklich ein Anlass zur Sorge.

Ludger Jansen

## **Masken, Abstand, Anschnallpflicht Freiheitseinschränkungen im Straßenverkehr und in der Pandemie**

Im Juli 2020, mitten in der sogenannten Corona-Krise, vermeldeten die Nachrichten, dass die Zahl der Verkehrstoten im Vorjahr auf ein Rekordtief gefallen war. Eine gute Nachricht, wie man meinen sollte. Auch die Zahl der Corona-Fälle war zu dieser Zeit, nach dem Ende der ersten Infektionswelle, auf einem erfreulichen Tiefstand. Doch viele reagierten auf diese Nachricht nicht mit Freude, sondern mit Wut und Verbitterung, zum Teil ins Groteske gesteigert, weil sie durch die niedrigen Infektionszahlen bestätigt fanden, dass die Corona-Maßnahmen überzogen oder verfehlt oder beides waren. Zehntausende selbsternannte Querdenker beteiligten sich an Protestaktionen gegen den von ihnen diagnostizierten »Corona-Wahnsinn«. Warum kommt es zu so unterschiedlichen Reaktionen? Und können wir vielleicht aus unserem Umgang mit den Risiken des Straßenverkehrs etwas darüber lernen, wie wir mit der Corona-Krise umgehen sollten?

Der Straßenverkehr ist ohne Zweifel eine riskante Angelegenheit, mit jährlich mehreren Tausend Toten allein in Deutschland. Doch Unfalltote gibt es im Straßenverkehr ganz überwiegend durch den motorisierten Verkehr. Zwischen Radfahrern und Fußgängern oder auch unter Beteiligung von Pferdefuhrwerken kommt es kaum zu Unfällen mit Todesfolge. Würden Autos und Motorräder abgeschafft, würde es so gut wie gar keine Verkehrstoten mehr geben. Zwar wurde eine solche Maßnahme nicht umgesetzt und ihre Durchsetzung auch kaum einmal gefordert, doch wurde im Laufe der Jahrzehnte trotzdem viel dafür getan, um das Unfallrisiko im Straßenverkehr zu minimieren. Zunächst einmal gibt es mit dem Führerschein eine gewisse bürokratische und finanzielle Hürde, um überhaupt am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen zu dürfen. Geschwindigkeitsbegrenzungen sorgen für eine angepasste Fahrweise. Weil die Reaktionsgeschwindigkeit durch Alkoholgenuss vermindert ist, ist das Führen eines Kraftfahrzeuges ab einem bestimmten Blutalkohol-

gehalt untersagt. Seit den 1970er-Jahren wurde in Deutschland schrittweise die Gurtpflicht eingeführt, um die Unfallrisiken für Fahrzeuginsassen zu minimieren. Jeder, der ein Motorrad oder Mofa fährt, muss einen Schutzhelm tragen. Wer diese Regeln nicht einhält, muss mit einer Strafe rechnen, bis hin zum Ausschluss aus dem motorisierten Verkehr durch Entzug des Führerscheins.

Diese Maßnahmen sind von ganz unterschiedlicher Natur. Das Erfordernis des Führerscheins, die Geschwindigkeitsbegrenzungen und das Verbot des Autofahrens im alkoholisierten Zustand schützen den jeweiligen Fahrer, aber vor allem auch die anderen Verkehrsteilnehmer, die einem größeren Unfallrisiko ausgesetzt wären, wenn ungeschulte oder berauschte Autofahrer unterwegs wären – oder solche mit großer Geschwindigkeit.

Der Sicherheitsgurt schützt hingegen zunächst nur das Leben desjenigen, der ihn anlegt, so wie der Schutzhelm nur das Leben desjenigen schützt, der ihn auf seinem Kopf trägt. Die Strafbewehrung von Gurtpflicht und Helmpflicht könnte daher kritisiert werden: Warum sollte man jemanden bestrafen, der nur sich selbst gefährdet?

Pflichten zum Selbstschutz kennen wir aus vielen Lebensbereichen. Auch auf Baustellen und in Laboren sind Maßnahmen zum Schutz des eigenen Lebens und der eigenen Gesundheit vorgeschrieben. Denn selten ist der Mensch im Leben als isoliertes Individuum unterwegs. »No man is an island, entire of itself«, wie John Donne es formulierte: Niemand ist eine Insel. Menschen sind in der Regel in vielfältige soziale Beziehungen eingebettet. Bauarbeiterinnen und Chemikerinnen sind im Auftrag von Arbeitgeberinnen tätig, die im Falle eines Unfalls schadensersatzpflichtig werden würden. Sie haben Kundinnen, die damit leben müssten, dass bei der Abwicklung ihres Auftrags Menschen ums Leben gekommen sind. Zudem sind sie möglicherweise Ernährerinnen von Familien, die ohne sie in Not geraten würden, und wohl auch Mitglied in verschiedenen sozialen Solidargemeinschaften, die ein Interesse an der Minimierung der von ihnen zu tragenden Kosten haben.

Ähnliches könnte nun über die Helm- und Gurtpflicht gesagt werden. Sie schützen zunächst nur das Leben der sie erfüllenden Fahrer, indirekt schützen sie aber andere Fahrer davor, in Unfälle mit Todesfolge verwickelt zu werden, sei es nun verschuldet oder unverschul-

det. Außerdem schützen sie Familien vor existenzieller Not und die sozialen Solidarsysteme vor hohen Ausgaben.

Alle genannten Maßnahmen dienen also direkt oder indirekt sowohl dem Selbstschutz als auch dem Schutz der anderen Verkehrsteilnehmer. Darin liegt gewissermaßen ihre positive Gemeinsamkeit. Gemeinsam ist all diesen Maßnahmen aber auch, dass sie das legitime Handeln der Verkehrsteilnehmer einschränken. Das Fahren ohne Führerschein ist ebenso verboten wie das Fahren mit beliebiger Geschwindigkeit oder das Fahren ohne Gurt oder Helm. Ob dies einschneidende Einschränkungen sind, wird vermutlich unterschiedlich empfunden. Wer ohne Gurt- oder Helmpflicht aufgewachsen ist, musste sich erst einmal an diese neue Regelung gewöhnen. Heute wird es vielen so ergehen, dass sie umgekehrt das Fahren ohne diese Sicherheitsmaßnahmen als unangenehm empfinden. Die Ankündigung neuer Geschwindigkeitsbeschränkungen provoziert zwar regelmäßig heftige Diskussionen, insbesondere wenn es um die deutschen Autobahnen geht. Freie Fahrt für freie Bürger, heißt es dann; oder man hört, dass das Fahren ohne Geschwindigkeitsbegrenzung ein Stück »gelebte Freiheit« sei. Aber im Großen und Ganzen werden die Regelungen des Straßenverkehrs allgemein akzeptiert. Nichtsdestoweniger sind und bleiben sie: Einschränkungen der Freiheit.

Als im Juli 2020 der Niedrigrekord der Verkehrstoten verkündet wurde, ging kein Sturm der Entrüstung durch die Gesellschaft. Niemanden habe ich sagen gehört, dass man es doch wohl übertrieben habe mit den Regelungen und dass man diese jetzt doch endlich lockern müsse. Es wurde nicht gefordert, Spielstraßen abzuschaffen, Verbotsschilder abzumontieren und Freiheitsrechte zurückzugeben. Es kam nicht zu Autokorsos, in denen demonstrativ die Gurtpflicht missachtet wurde, oder zu Auseinandersetzungen zwischen Motorradfahrerinnen und Polizistinnen, weil jene der Helmpflicht nicht mehr nachkommen wollten. All diese Reaktionen blieben aus. Das Rekordtief der Verkehrstoten war: eine gute Nachricht.

Auch der glimpfliche Verlauf der ersten Welle der Corona-Infektionen in Deutschland wurde von vielen als eine gute Nachricht aufgefasst. Die Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Infektionen wurden von dem überwiegenden Teil der Bevölkerung befolgt, sei es aus Einsicht in den Sinn der Maßnahmen oder aus Angst vor mögli-

chen Sanktionen. Doch entwickelte sich in manchen Kreisen eben auch ein lautstarker und medienwirksamer Protest gegen die Maßnahmen.

Was war hier anders? Für die unterschiedliche Reaktion könnte eine Reihe von Faktoren verantwortlich sein, die möglicherweise auch zusammenwirken. Zum einen könnten alle einfach zu sehr damit beschäftigt gewesen sein, über Corona nachzudenken, so dass die Verkehrsregeln gar nicht in den Fokus gerieten. Die Gelegenheit für die Gurtpflicht-Skeptiker und die Tempolimit-Gegner könnte einfach ungünstig gewesen sein, weil die öffentliche Aufmerksamkeit, ein knappes Gut, gerade einem anderen Thema galt.

Zum anderen ist bei Corona der Zusammenhang zwischen Ursache und Wirkung weniger augenscheinlich als bei einem Verkehrsunfall. Ein Auto und die Auswirkung eines Aufpralls mit hoher Geschwindigkeit sind gut sichtbar und auch für einen Laien nachvollziehbar. Die Gefahr, die von einem Virus ausgeht, ist hingegen unsichtbar. Außerdem gibt es viele Viren von ganz unterschiedlicher Gefährlichkeit, mit denen wir zum Teil schon lange leben. Warum sollte es mit diesem neuen Virus nicht auch so weitergehen wie bisher? Denn: Über das neue Virus war zunächst nicht viel bekannt. Es kann von kleinen Details abhängen, welche Schutzmaßnahmen tatsächlich wirksam und nötig sind, und diese Details müssen erst einmal entdeckt werden. Das kann leicht übersehen werden, wenn die Experten allabendlich im Fernsehen Rede und Antwort stehen und sagen, was ihrer Meinung nach getan werden müsste. Entscheiden unter Unwissenheit ist ein komplexes Thema. Auch im Straßenverkehr ist die Wirksamkeit bestimmter Maßnahmen nicht immer unumstritten gewesen. Dass ein Tempolimit Menschenleben rettet, ist in belebten Innenstädten offensichtlicher als auf leeren Autobahnen, und Gurte hindern Autoinsassen möglicherweise daran, nach einem Unfall schnell das Fahrzeug zu verlassen.

Vor allem kamen die Corona-Maßnahmen plötzlich und in einem nicht gekannten Ausmaß: Es gab keine Routine für die Pandemie-Bekämpfung, keinen Masterplan für den nationalen Shutdown. Die Regulierung des Straßenverkehrs erfolgte in kleinen Schritten, doch der Shutdown kam von jetzt auf gleich. Und er griff in fast alle Bereiche des privaten und öffentlichen Lebens ein. Soziale Kontakte wur-

den eingeschränkt, viele Geschäfte geschlossen, Konzerte und Theatervorstellungen abgesagt. Der Lebensalltag der meisten Menschen wurde radikal geändert. Ganze Konzerne wurden ins Homeoffice verlegt, Angestellte in Kurzarbeit geschickt. Kindergärten, Schulen und Universitäten wurden geschlossen und durch einen aus dem Boden gestampften Fernunterricht ersetzt. Krankenhauspatienten und Altenheimbewohner durften über Wochen keinen Besuch empfangen. Bundesligaspiele fielen aus. Als Geschäfte wieder geöffnet hatten, musste man zuweilen Schlange stehen und warten, bis genügend Kunden das Ladenlokal verlassen hatten.

Vor allem aber griffen die Regelungen auch in Lebensbereiche ein, die eigentlich unter besonderem grundgesetzlichen Schutz stehen. Gottesdienste durften nicht mehr gefeiert werden (trotz Art. 4 GG). Ausstellungen und Kulturveranstaltungen waren nicht möglich, und die Wissenschaftsfreiheit war wenig wert, wenn Bibliotheken geschlossen wurden und der Zutritt zu Labors verboten war (trotz Art. 5, Abs. 3 GG). Die Freizügigkeit im Bundesgebiet wurde eingeschränkt, Urlauber an Stadt- und Ländergrenzen zurückgeschickt (trotz Art. 11 GG). Die Wirtschafts- und Berufsfreiheit war gegenstandslos, wenn der möglicherweise frei gewählte Beruf vorübergehend nicht ausgeübt werden durfte (trotz Art. 12 GG).

Noch einschneidender für eine funktionierende Demokratie war hingegen das epidemiologische Veto gegen Versammlungen aller Art (trotz Art. 8 GG): Meinungsbildung in Parteien, Meinungskundgebung durch Demonstrationen und Beschlussfassung in Gremien fanden nun unter deutlich erschwerten Bedingungen und verstärkt online statt, zum Teil unter unklaren rechtlichen Rahmenbedingungen.

All diese Eingriffe waren ihrerseits rechtlich durch das Infektionsschutzgesetz abgesichert und geregelt. Einige Regelungen wurden richterlich geprüft, manche daraufhin bestätigt und manche richterlich verworfen. Demonstrationen, gerade auch gegen diese Maßnahmen, wurden bald wieder zugelassen, vorübergehende Verbote teils richterlich aufgehoben. All das zeigt das Funktionieren des gewaltenteiligen Rechtsstaates.

Trotzdem erhob sich ein lauter und medienwirksamer Protest, wie er gegen die freiheitseinschränkende Regelungen im Straßenverkehr nicht vorstellbar ist. Wer wollte wegen eines drohenden Tem-

polimits den Bundestag stürmen, die Regierung stürzen und gar eine neue Verfassung aufsetzen, wie all dies anlässlich der Demonstrationen Ende August 2020 in Berlin versucht wurde? Wer würde auf die Idee kommen, Brandbomben auf das Kraftfahrzeugbundesamt in Flensburg zu werfen, so wie es Ende Oktober 2020 mit dem Robert-Koch-Institut in Berlin geschehen ist?

Einige Erklärungsversuche für die unterschiedlichen Reaktionen habe ich schon genannt: mangelnde Routine im Umgang mit Pandemien und die drastischen Auswirkungen auf die Lebensführung. Ein wichtiger Punkt kommt hinzu: Für viele der extremen politischen Reaktionen auf die Corona-Krise ist diese nicht der Grund, sondern nur der Anlass des Protests. Reichsbürger, Rechtspopulisten und Verschwörungstheoretiker gab es schon vor Corona, aber nun fanden sie einen Kristallisationspunkt und konnten vereint auftreten. Diese seltsame politische Gemengelage sollte aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die wirksamen Corona-Maßnahmen tatsächlich drastische negative Auswirkungen haben: Einsame konnten nicht besucht, Sterbende nicht begleitet werden. Schüler bekamen über Wochen und Monate hinweg keinen oder schlechteren, auf jeden Fall aber weniger Unterricht. Ganze Wirtschaftszweige lagen über diese Zeit hinweg brach, konnten nicht produzieren oder nicht verkaufen oder beides.

Die negativen Auswirkungen werden kaum von jemandem bestritten. Umstritten ist vielmehr, ob Maßnahmen mit solchen Konsequenzen gerechtfertigt sein können. In Frage steht insbesondere, ob Einschränkungen mit solchen Konsequenzen verhältnismäßig sein können – oft im juristischen Sinne erläutert als geeignet, erforderlich und angemessen. Diesen Bedenken trug auch Angela Merkel Rechnung, als sie am Ende ihrer Regierungserklärung Anfang November 2020 zur Rechtfertigung der Maßnahmen zur Bekämpfung der zweiten Infektionswelle explizit in Anspruch nahm, dass die Maßnahmen eben diese drei Kriterien erfüllten. Geeignet ist eine Maßnahme dann, wenn sie hilft, das angestrebte Ziel zu verwirklichen; erforderlich ist sie, wenn das angestrebte Ziel ohne sie nicht verwirklicht werden könnte; angemessen ist sie, wenn die negativen Folgen der Maßnahme in einem vertretbaren Verhältnis zum angestrebten oder verwirklichten Ziel stehen. Über alle drei Punkte lässt

sich trefflich streiten, insbesondere als zu Beginn der Maßnahmen wenig über Verbreitung und Wirkung des Corona-Virus bekannt war. Man wusste gerade einmal, dass eine Infektion mit dem Virus in vielen Fällen zum Tod der Patienten geführt hatte.

Rückblickend lässt sich sagen: Die erste Welle der Infektionen konnte erfolgreich gestoppt werden. Die Infektionsrate blieb in Deutschland relativ niedrig. Aufgrund des exponentiellen Anstiegs der Infektionsraten vor Beginn der Maßnahmen können wir begründet vermuten, dass es ohne irgendwelche Gegenmaßnahmen zu einer um mehrere Größenordnungen höheren Zahl von Infektionen und Todesfällen gekommen wäre. Da die Infektionsrate tatsächlich abgesenkt wurde, war die Gesamtheit der Maßnahmen also mit großer Wahrscheinlichkeit wirksam.

Ob nun tatsächlich jede Einzelmaßnahme wirksam war, kann so leicht natürlich nicht festgestellt werden. Beispielsweise hat das Desinfizieren von Oberflächen vermutlich nicht die Bedeutung, die man ihm anfangs zuschrieb, wenn das Virus tatsächlich vorwiegend durch die Luft (durch direkte Tröpfcheninfektion oder durch Aerosole) verbreitet wird. Doch für viele Einzelmaßnahmen liegen die Daten, die man für das Beurteilen der kausalen Relevanz benötigt, noch gar nicht vor – obwohl Corona derzeit vermutlich die Krankheit mit dem höchsten Aufmerksamkeitspotenzial ist und Tausende von Forschern weltweit sich der Erforschung dieser neuen Krankheit widmen.

Eine solche Unsicherheit hinsichtlich der Wirksamkeit ist jedoch keine Besonderheit der Pandemie-Bekämpfung. Ihr liegt ein allgemeines Problem zugrunde, dass sich bei den verkehrspolitischen Maßnahmen genauso bemerkbar macht: Die Maßnahmen sind in Kraft und die Zahl der Verkehrstoten befindet sich auf einem historischen Tiefstand. Doch ist das Erstere wirklich die Ursache des Letzteren? Und wenn ja, trägt tatsächlich jede Einzelmaßnahme zum Senken der Opferzahlen bei? Vielleicht sind einzelne Maßnahmen sogar kontraproduktiv? Um das herauszufinden, braucht man aussagekräftige Daten. In der Pandemie können wir diese beispielsweise durch medizinische Studien oder Ländervergleiche erheben, doch selbst dann lassen sich Fragen der Ursächlichkeit stets nur mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit beantworten. Entschieden werden muss aber sofort, trotz aller Unsicherheit.

Dass die Infektionsrate lange niedrig blieb, war für viele nun aber nicht so sehr Begründung der Wirksamkeit der Maßnahmen, sondern Anfrage an ihre Angemessenheit: Wenn die Infektionsrate so niedrig war, warum wurde über Wochen nahezu das gesamte Wirtschaftssystem stillgelegt? Das war dann doch gar nicht nötig.

Dieser Reflex wird gerne als *Präventionsparadox* bezeichnet: Gerade die Wirksamkeit der Intervention lässt an ihrer Notwendigkeit zweifeln. Mit dem Rekordtief der Verkehrstoten hatte ich jedoch ein Beispiel genannt, in dem das Präventionsparadox interessanterweise nicht zum Tragen kam. In theoretischer Hinsicht ist es natürlich unbefriedigend, wenn es nie klar sein wird, welche Einzelmaßnahme nun welchen Anteil am Präventionserfolg gehabt hat. In moralischer Hinsicht scheint es hingegen ein zynisches Geschacher zu sein, wenn man überlegt, wie viele zusätzliche Tote man für wie viel zusätzlichen Umsatz in der Wirtschaft in Kauf zu nehmen bereit ist. Hier steht das Lebensrecht des einen gegen den wirtschaftlichen Gewinn des anderen, und es ist klar, welches Gut höher steht. Man wird um solche Überlegungen allerdings dann nicht herumkommen, wenn durch Vereinsamung, fehlende Bildung und Arbeitslosigkeit nicht nur die Lebensqualität, sondern auch die Lebenserwartung derjenigen gesenkt wird, deren Leben durch die Schutzmaßnahmen zunächst gerettet werden. Dann steht Lebensrecht gegen Lebensrecht, und es bleibt nichts anderes übrig, als für die moralische Bewertung der Maßnahmen in konsequenzialistischer Manier die geretteten Lebensjahre mit den dafür geopfert Lebensjahren zu vergleichen. So ähnlich würden wir vermutlich argumentieren, wenn es um die Frage geht, warum bestimmte Verkehrsregeln für Rettungswagen im Einsatz außer Kraft gesetzt sind: Es ist sehr viel wahrscheinlicher, dass jemandes Leben durch die schnelle Fahrt mit Blaulicht und Martinshorn gerettet wird, als dass jemand durch sie ums Leben kommt.

Dieselben Abwägungsüberlegungen können uns auch dazu bringen, bestimmte Maßnahmen *nicht* gutzuheißen. Zur Minimierung der Verkehrstoten würden wir nicht so weit gehen, den motorisierten Verkehr völlig zu verbieten, obwohl dadurch die Zahl der Verkehrstoten gegen Null gehen würde. Damit würden wir aber auch auf die mit dem motorisierten Straßenverkehr verbundene Mobilität

verzichten, *de facto* die Freizügigkeit der Bürger einschränken und den überregionalen Warenaustausch deutlich erschweren.

Ganz allgemein kann nicht jedes Risiko vermieden werden: Nur wer tot ist, kann nicht mehr sterben. Und eine Maßnahme wird nicht schon dadurch gerechtfertigt, dass sie einem guten Ziel dient. Denn jede Maßnahme hat Risiken und Nebenwirkungen, und es gibt eine Vielzahl von Gütern, die in Konkurrenz miteinander stehen können. Das alles muss berücksichtigt werden. Das Unterbinden von Kundenverkehr und das Abschotten von Heimbewohnern schützen vor Infektionen, führen aber zu wirtschaftlicher Not und Einsamkeit. Beides ist auf Dauer nicht tragfähig.

Oft sind es aber gar nicht die großen wirtschaftlichen oder existenziellen Konsequenzen, die den Protest auslösen. Vielmehr ist es oft einfach der Zwang zum Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung, der auf Ablehnung stößt. Ungewohnt und lästig, so wie einst der ungewohnte Sicherheitsgurt im Auto oder der Helm beim Mofa-Fahren. Und doch handelt es sich in all diesen Fällen nur um kleine Unannehmlichkeiten. Nur wenigen dürfte aus medizinischen Gründen das Tragen einer solchen Gesichtsmaske nicht zumutbar sein (und diese können durch ärztliche Atteste von der Pflicht zum Maskentragen entbunden werden), und vermutlich wird niemandes Leben durch das Tragen der Maske verkürzt. Hier steht also Leben gegen Unannehmlichkeit, und es scheint klar, welcher Wert bei diesem kleinlichen egoistischen Verweigern des Maskentragens gewinnt, zumal es hier vor allem um das Leben anderer geht. Denn die Maskenpflicht wird ja auch schon durch das Bedecken von Mund und Nase durch einen Schal oder ein Tuch erfüllt, die, so wie die meisten Masken, nicht so sehr den Träger vor einer Infektion durch seine Mitmenschen schützen, sondern die Mitmenschen vor einer Infektion durch den Träger.

Auch im Straßenverkehr haben wir Regeln, deren Einhalten vor allem die anderen Verkehrsteilnehmer schützt. Der Unterfahrschutz eines LKW verhindert, dass bei einem Auffahrunfall ein kleinerer PKW unter den LKW gerät und von diesem zerquetscht wird. Auch das Verbot des alkoholisierten Fahrens und das Tempolimit dienen, wie gesagt, primär dem Schutz anderer Verkehrsteilnehmer. Allerdings schützen sie zugleich auch den Fahrer selbst. Schals und soge-



nannte Alltagsmasken tragen allerdings nichts oder nur wenig zum Selbstschutz bei. Die Analogie zum Verbot des alkoholisierten Fahrens oder zum Tempolimit scheint somit unvollkommen zu sein.

Diese Lücke in der Analogie kann allerdings geschlossen werden, wenn das Maskentragen als kollektive Handlung verstanden wird. Denn auch wenn mein individuelles Maskentragen überwiegend die anderen schützt, ist es doch zugleich ein Beitrag zum kollektiven Maskentragen der Gruppe. Und das durch die Beteiligung aller zustande kommende kollektive Maskentragen schützt ebenso mich wie auch die anderen. Für die maskentragende Gruppe als kollektiven Akteur ist das Maskentragen daher auch ein wirksamer Selbstschutz.

Außerdem sollte man Verkehrsregeln wie Corona-Maßnahmen nicht nur als Einschränkungen unserer kleinen oder größeren Freiheiten, sondern auch als Ermöglicher verstehen. Das zeigt ein berühmtes Gedankenexperiment in der politischen Philosophie: In Thomas Hobbes' Krieg aller gegen alle verfügt jeder über unbegrenzte Freiheit, führt aber ein kurzes und elendiges Leben in beständiger Angst vor den anderen. Erst durch die Einschränkung der Freiheit und die freiwillige Einschränkung der eigenen Rechte durch ihre Übertragung an den Souverän wird, so Hobbes, ein gutes Leben möglich. In ähnlicher Weise würde ein anarchischer Straßenverkehr Mobilität eher verhindern als erlauben. Erst durch strikte Verkehrsregeln wird es möglich, schnell, sicher und zuverlässig von A nach B zu gelangen.

Für was sind aber die Corona-Maßnahmen Ermöglicher? Ihr explizites Ziel ist die Aufrechterhaltung aller »systemrelevanter« Aktivitäten – ein extrem vager Begriff, der vom Klopapier zur Energieversorgung ein weites Feld abdeckt, aber wohl genügend Aspekte unter sich fasst, die die meisten ermöglicht wissen wollen. Insbesondere wurde angestrebt, die Zahl der Infizierten so niedrig zu halten, dass alle Notfallpatienten, die eine intensivmedizinische Behandlung benötigen, diese auch erhalten können. In Zeiten der Pandemie gilt: Das Maskentragen stört nicht das Einkaufen, den Unterricht oder das Busfahren – es ermöglicht, diesen Tätigkeiten mit verringerter Infektionsgefahr nachzugehen. Wenn die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht ausbremst, sondern gerade das Fließen des Verkehrs gewährleistet, dann sollte sie auch nicht als beengend wahrgenommen werden. Entsprechendes gilt für die Corona-Maßnahmen.

Viele Schutzmaßnahmen gegen die Verbreitung des Corona-Virus sind damit tatsächlich jenen Regelungen im Straßenverkehr analog, die zur Verhinderung von Verkehrstoten erlassen wurden. Wenn es angemessen war, das Rekordtief der Verkehrstoten als eine gute Nachricht zu sehen, die den Erfolg der Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte bestätigt, dann hat man mit dieser Analogie einen guten Grund an der Hand, auch die Corona-Maßnahmen positiv zu bewerten, denn diese haben im Sommer 2020 zu einem schnellen Rückgang der Neuinfektionen beigetragen. Ich habe mögliche Ursachen dafür benannt, warum die emotionale Reaktion auf die Corona-Maßnahmen angesichts niedriger Corona-Neuinfektionen anders ausfällt: Die Maßnahmen kamen plötzlich und in einem drastischen Ausmaß, so dass keine Zeit zur Gewöhnung blieb; die Maßnahmen hatten drastische existenzielle Folgen und griffen in wichtige Grundrechte ein. Solche Regelungen sollten daher nicht leichtfertig eingeführt und immer wieder auf ihre Angemessenheit geprüft werden. Die Analogie zu den Verkehrsregeln zeigt aber, dass es einen guten Grund für ihre moralische Rechtfertigung gibt – und dass die im Sommer 2020 erreichten niedrigen Infektionszahlen ein Grund zur Freude waren.