

Die automobile Republik

Von Harald Welzer

Fragen des Verkehrs sind in modernen Menschen tief verwurzelt. Kein Mensch, der in Europa aufgewachsen ist, käme heute mehr auf die Idee, dass Dinge wie Einbahnstraßen, Zebrastreifen, Autobahnen, Ampeln, Parkuhren usw. sukzessive mit der Automobilisierung gewachsene und daher historisch junge Einrichtungen unserer Lebenswelt sind: Die erste deutsche Ampel leuchtete 1924 in Berlin, die ersten Zebrastreifen wurden 1952 in München auf die Straße gemalt, die ersten Parkuhren führte Duisburg 1954 ein. Gefühlt sind solche Einrichtungen für heute lebende Menschen „schon immer“ da. Schließlich regeln sie unser Alltagsleben und unsere Bewegung durch öffentliche Räume so tief und mit derselben Selbstverständlichkeit ihres Da- und So-Seins, wie etwa die Infrastruktur der Abwasserentsorgung sicherstellt, dass unsere Ausscheidungen auf immer im Unsichtbaren verschwinden, oder die Stromversorgung gewährleistet, dass es hell wird, wenn man auf den Lichtschalter drückt.

Nun sind die dem Auto geschuldeten Infrastrukturen gerade mal 100 Jahre alt, aber es hat sicherlich nicht viele technologische Innovationen in der Moderne gegeben, die so tief nicht nur ins Bewusstsein, sondern auch in Verhaltensnormen, in den Lebensstil, kurz: in den Habitus eingelassen sind wie alles, was mit dem Auto zu tun hat. Dabei zeigt ein Blick in die Kulturgeschichte des automobilen Verkehrs, wie es innerhalb kurzer Zeit dem Rest der öffentlichen Bewegung, den vergleichsweise langsamen Fußgängern, Pferdefuhrwerken, Fahrrädern, die Regeln diktiert: Kinder können nicht mehr auf den Straßen spielen, auf denen frühe Automobilisten heranbrausen, Fuhrwerke nicht die Spuren blockieren, und dass Fahrrad- und Autofahrer natürliche Feinde sind, hat sich erst wieder mit der Renaissance des Fahrrads herausgestellt; über Jahrzehnte war das Fahrrad bzw. sein Fahrer rettungslos unterlegen, in Ruhrgebietsstädten auch heute noch auf Gehwege verbannt, sofern man sich nicht in suizidalen Anwandlungen auf eine jener unendlich vielen vierspurigen Straßen wagt, die diese ungleichzeitigen Großstädte bis heute durchziehen.

Tötungsgefährt Auto

Die Unfallzahlen nahmen in der Bundesrepublik denn auch bis 1970 kontinuierlich zu; da waren es 20000 Menschen, die jährlich bei Verkehrsunfäl-

len ums Leben kamen. Erst danach führten verbesserte Sicherheitsfeatures, Geschwindigkeitsbegrenzungen und bauliche Maßnahmen zu einer sukzessiven Verringerung der Opferzahlen. Gleichwohl gehört der Verkehrsunfall heute zu den allfällig akzeptierten Risiken; Flugzeugunglücke oder gefühlte Pandemien ziehen erheblich mehr Ängste auf sich als die weit höhere Wahrscheinlichkeit, im Straßenverkehr zu sterben.

Bei all dem sind die Versorgungsinfrastrukturen, die das Verkehrsmittel Auto benötigt – von Raffinerien, Pipelines, Tankschiffen, Tankstellen bis hin zu den Fabriken der Hersteller und Zulieferer – noch gar nicht angesprochen. Die Eindringtiefe des Autos in unsere mentalen Landkarten, in unsere „assumptive worlds“ (Alfred Schütz), lässt sich etwa daran ermessen, dass man Staus zur Urlaubszeit für völlig normal hält, 4000 Verkehrstote für wenig oder den Landschaftsverbrauch durch Straßen für gerechtfertigt – wenn’s denn dem Verkehrsfluss dient, darf’s gern noch eine Spur mehr sein, obwohl uns die Kybernetiker seit 30 Jahren vorrechnen, dass er gerade dann nicht fließt, der Verkehr, wenn besonders viel Bahn da ist. Unbeeindruckt davon fordert der ADAC gebetsmühlenartig den Ausbau der Autobahnen, und im Rahmen des Kulturhauptstadtjahres 2010 sind die Intendanten gar auf die grandiose Idee gekommen, auf der A 40 eine Essenstafel einzurichten, so dass man in diesem Jahr erstmals auf einer Bundesautobahn dinieren konnte.

Überhaupt sind die Autobahnen, trotz oder wegen ihres Ausbaus als „Straßen des Führers“, ein deutscher Erinnerungsort wie kein anderer – eine Ikone des nationalsozialistischen Projekts und ein Sehnsuchtsort des Autofahrers bis heute. Kein Ort, so eine bis heute unangetastete verkehrspolitische Doktrin, die unter dem sozialdemokratischen Verkehrsminister Georg Leber gesetzestörmig geworden ist, darf weiter als 25 Kilometer von einer Autobahnauffahrt entfernt sein – was bis heute zu jenen aberwitzigen Autobahnbauten in den menschenentleerten Teilen Brandenburgs oder Mecklenburg-Vorpommerns führt, die ein Vermögen kosten, aber letztlich völlig sinnlose Verbindungen zwischen Orten darstellen, wo niemand hin möchte.

Die deutsche Liebe zum Volkswagen

In Deutschland existiert eine besonders tiefe Liebe zum Auto. Der „Führer“, selbst ein Autofan, wenn auch ein passiver, hatte intuitiv das Auto als Sehnsuchtsobjekt identifiziert, an das sich Wünsche und Energien binden würden, und sich vorgenommen, die Volksgemeinschaft zu motorisieren. Die dazu in den Schulen des „Dritten Reiches“ erzählte Geschichte geht so, dass er zusammen mit dem damaligen Mercedes-Chef, Jakob Werlin, an einem verregneten Tag vom Obersalzberg herunterfuhr, als plötzlich vor ihnen ein Motorrad auftauchte, auf dem drei Personen saßen, ein Mann am Lenker, eine Frau auf dem Rücksitz und dazwischen ein Kind. Dieses Bild der durchnässeten, verkehrsmäßig völlig unterüsteten Deutschen auf dem Motorrad war es, das Hitler auf die Idee mit dem Volkswagen brachte; sie steht am Beginn der Stadt des KDF-Wagens, wie Wolfsburg bekanntlich ursprünglich hieß, und sie

wird kolportiert in dem bemerkenswerten Roman „Die Autostadt“ von Horst Mönnich, der wie kein Zweiter all jenen Hoffnungen und Mythen Ausdruck verliehen hat, die das Nachkriegsdeutschland mit dem Auto verband: Arbeit, Industrie, Politikferne, Freiheit, Technologie.

Wie man einen Teil des Attraktionswertes des nationalsozialistischen Projekts im KDF-Wagen und in den Autobahnen und den damit verbundenen kollektiven Aufstiegs- und Bewegungswünschen artikuliert sehen kann, so bleibt ein erheblicher Teil des emotionalen Haushalts der Nachkriegsgesellschaft bezeichnenderweise genau an das automobiler Projekt und sein sinnfälliges Objekt gebunden, den Volkswagen. Dieses Auto, vom politisch kodierten KDF-Wagen zum unpolitischen Käfer abgerüstet, bildete das Transportmittel, das die Wunschwelten der Deutschen zwanglos vom Nationalsozialismus in die Demokratie mitnahm. Das Wirtschaftswunder, das es terminologisch schon im „Dritten Reich“ gab, ist an das Auto ebenso gebunden wie viele der touristischen Expansionen der späten 50er und frühen 60er Jahre, die Fortsetzung der Eroberung Europas mit anderen Mitteln.

1950 gab es in der Bundesrepublik zwei Millionen motorisierte Fahrzeuge, davon mehr als die Hälfte Motorräder; 1973, kurz vor der Ölkrise, waren es 22 Millionen; heute sind es 50 Millionen. Dass unsere Städte und Ortschaften, ihre Bürgersteige und Freiflächen, völlig mit Autos zugestellt sind, fällt einem höchstens dann auf, wenn man alte Fotos betrachtet oder wenn man auf Hiddensee ist. Ansonsten gehören sie zu unserer Lebenswelt, so unauffällig selbstverständlich wie Straßenlaternen, Läden, Krankenhäuser oder Apotheken. Es gibt nur mehr davon.

Ohne Auto, so lässt sich bündig zusammenfassen, gäbe es die Bundesrepublik weder materiell noch mental so, wie sie heute ist, und die Imprägnierung dieser Gesellschaft mit dem Wirtschafts- und Gefühlsgut Auto lässt sich an der Abwrackprämie ebenso ablesen wie an den Opel-Rettungsversuchen oder an der nur als neurotisch zu bezeichnenden Weigerung, ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen einzuführen.

Der Vorgänger der aktuellen Bundeskanzlerin nannte sich selbst nicht ohne Stolz einen „Automann“, und diese Selbstbeschreibung deutet an, welche Rolle das Auto im Habitus vor allem männlicher, westlicher Menschen spielt. Das Auto ist, seiner symbolischen Potenz wie seiner infrastrukturellen Eindringtiefe und industriepolitischen Bedeutung wegen, *das* zentrale ikonische Objekt der Industriegesellschaften. Besonders in einer hoch individualistischen Gesellschaft, die sich technologisch als Spitze der automobilen Welt schlechthin fühlt, ist das Auto nicht mehr wegzudenken – und das offensichtlich auch dann, wenn man mehr für es aufwenden muss, als es abwirft. Als die Finanzkrise die Absatzmärkte für Neuwagen weltweit zu einem nie gekannten Einsturz brachte, wurde keineswegs intensiver über eine Welt ohne Autos nachgedacht, sondern es wurden Prämien auf die Vernichtung von Wirtschaftsgütern gezahlt – die sogenannte Abwrackprämie.

Individuelle Mobilität ist heute gefühltes Menschenrecht. Dass sich die Politikerinnen und Politiker neben den Banken so intensiv der Automobilindustrie widmen, liegt eben daran, dass sie jenseits ihrer wirtschaftlichen Bedeutung

die symbolische Leitbranche der westlichen Gesellschaften ist. Systemisch beruht die Zentralstellung vor allem in den USA und Deutschland darauf, dass Autohersteller samt vor- und nachgelagerten Unternehmen einen großen Brocken des Bruttoinlandsprodukts einspielen und als Konjunkturbarometer dienen. Personen- und Lastkraftwagen sind – aller Vernunft zuwider – die Haupttransportmittel für Menschen und Güter geblieben, die ausgreifenden Zukunftsprojektionen der Logistikbranche gleichen Horrorszenarien. Auch sind Autounternehmen immer noch ein Motor der industriellen Beziehungen zwischen Kapital und Arbeit.

Dass auch vom Werbemittel und Werbeträger Automobil ganze Branchen leben, leitet zu seiner Kulturbedeutung über, die ebenfalls in den Vereinigten Staaten und in Deutschland am stärksten ausgeprägt ist. Das Auto gilt unbezweifelbar als *das* Freiheitsvehikel schlechthin, das für individuelle Mobilität sorgt und eng gesteckte Grenzen überwinden hilft. Road Movies und Autoshow haben den Besitz eines fahrbaren Untersatzes zu einer umfassenden Kulturdefinition gemacht, die das gesamte Berufs- und Alltagsleben strukturiert, bis hinein in die Nahrungsaufnahme und Grundversorgung: Kein *Fast Food* ohne Auto und auch kein *Wal Mart*, kein *American Graffiti* und kein *Manta, Manta*.

Schaffen „beim Opel“

Das Auto ist aber noch viel mehr: Es ist Identifikation für Belegschaften, die „beim Daimler“ schaffen; Städte wie Detroit oder Wolfsburg sind industrielle Monokulturen. Automobile strahlen immer noch – man betrachte nur die Jungs-Abteilungen der Spielzeugfabriken – eine nachhaltige technische und ästhetische Faszination aus. Die vier Räder stehen für das Ingenieurwissen ganzer Nationen, die sich im Grand Prix austoben können.

Das Auto ist, obwohl es ein Dino der Moderne ist, der Hauptindikator sozialen Fortschritts, für alle Schichten ein unschlagbares Statussymbol und genauer Reputationsindex. Der Aufsteiger in die Oberschicht erkennt seine Berufung an dem Tag, als ihm erstmals ein Fahrer für den Dienstwagen zur Verfügung steht, und wer trotz Führerschein im Regionalexpress hängen bleibt, weiß, dass er es nicht gepackt hat. Steve McQueen trieb als Bullitt den Ford Mustang durch San Francisco, und Paul Newman war auch in Wirklichkeit Autorennfahrer, Michael Schumacher eine Weile der bestverdienende Sportler der Welt. Der Volkswagen war ein Erinnerungsort fürs Wirtschaftswunder, Dreier-Cabrio und Porsche lieferten Persönlichkeitsentwürfe, der Golf schuf eine ganze Generation, und mit all dem ist ein vielseitig anschlussfähiges Vehikel für Werbung, Kino und Mode, kurz: ein Mythos des Alltags entstanden.

Selbst wenn heute überdeutlich ist, dass in einer klein und flach gewordenen Welt mit hervorragenden Kommunikationsmitteln und phantastischen Technologien für öffentlichen Nah- und Fernverkehr, die an zu viel Emissionen zugrunde zu gehen droht, das Auto nichts anderes als ein Anachronismus ist, ist seine Zeit noch lange nicht vorbei – es ist in unserer kulturellen Identität

verankert wie kaum etwas anderes. Der Kapitalismus befriedigt Sinnbedürfnisse über Konsumchancen, und das Auto liefert Spaß, Macht, Distinktion, Freiheit, Komfort, Fetisch, Technologie und Sound – also das Maximum an konsumierbarem Sinn. Deshalb will es niemand abschaffen, obwohl es längst von gestern ist. Das Auto bildet eine mentale Infrastruktur, und alle Infrastrukturen strukturieren nicht nur Gegenwart, sondern auch die Denkbarkeit von Zukünften. Sie sind geschaffene Sachverhalte und Determinanten von Möglichkeiten; als solche schränken sie Möglichkeitshorizonte ein. Sie bilden Gravitationszentren des Gegebenen.

Das Auto in uns

An dieser Stelle, wo es um die mentale Schwerkraft des Autos geht, scheint es mir notwendig, einen autobiographischen Einschub zu machen. Seit ich mich mit Fragen des Klimawandels beschäftige, steht mir die Notwendigkeit eines radikalen Wandels unseres Lebensstils, und das heißt notwendigerweise auch und vor allem unserer Mobilitätskultur, glasklar vor Augen. Diese verkörpert am direktesten die Sandwichstruktur der Zukunftsprobleme: Die Industriegesellschaften ruinieren das Klimasystem nämlich ausgerechnet mit den Emissionen jenes Rohstoffs, der sie in chronische Abhängigkeiten manövriert hat: Öl. Der Erdölverbrauch, der gegenwärtig ein Drittel des Primärenergieverbrauchs ausmacht, wird heutigen Prognosen zufolge von 84 Mio. Barrel täglich im Jahr 2005 auf 116 Mio. Barrel bis 2030 ansteigen, bei kontinuierlich erschwertem Zugang.¹ Erdöl, schreibt Wolfgang Sachs, „ist wichtiger, als Gold es je war. Ohne Öl würde das industriewirtschaftliche System zusammenbrechen: Industrie und Arbeitsplätze basieren in weiten Teilen auf der Nutzung und Verarbeitung von Rohöl; Verkehr und Mobilität – zu Wasser, zu Lande und in der Luft – sind hauptsächlich auf raffinierte Ölprodukte angewiesen; und ebenso sind es Plastik, Medikamente, Dünger, Baustoffe, Farben, Textilien und vieles mehr. Seit Mitte des vergangenen Jahrhunderts wuchs die Abhängigkeit vom Öl immer mehr; es avancierte zu einer politisch, ökonomisch, ja sogar kulturell unersetzlichen Ressource. Öl prägt wie kein anderer Stoff die Lebensstile in aller Welt.“²

Bei all dem ist nicht nur die horrible Emissionsmenge beachtenswert, die bei dieser Art Energieversorgung anfällt, sondern auch die politische Abhängigkeit von den Förderländern – allein der Iran und Russland verfügen über die Hälfte der weltweit verfügbaren Erdgasreserven. Von den 23 Staaten, „die den größten Teil ihrer Einnahmen dem Export von Erdöl und Erdgas verdanken, [ist] kein einziger eine Demokratie.“³ Wolfgang Sachs ist zuzustimmen, wenn er sagt, „dass die konventionelle, auf fossile Energieträger gestützte

1 Eva Berié u.a., *Der Fischer-Weltalmanach 2008*, Frankfurt a. M. 2007, S. 22.

2 Wolfgang Sachs, *Öl ins Feuer – Ressourcenkonflikte als Treibstoff für globalen Unfrieden*, in: Österreichisches Studienzentrum für Frieden und Konfliktlösung (Hg.), *Von kalten Energiestrategien zu heißen Rohstoffkriegen?* Münster 2008, S. 37.

3 Thomas L. Friedman, *Was zu tun ist. Eine Agenda für das 21. Jahrhundert*, Frankfurt a. M. 2009, S. 142.

Wirtschaftsentwicklung zu einem Großrisiko für die Sicherheit in der Welt geworden ist.“⁴

In jeder Diskussion seit der Veröffentlichung meines Buches „Klimakriege“⁵ komme ich auf die Themen Energie, Emissionen und Mobilität zu sprechen und verleihe überdies regelmäßig meiner tiefen Überzeugung Ausdruck, dass es pathologisch ist, mit großvolumigen Geländewagen durch Großstädte zu fahren. All dieses, die klimatische wie soziale Großgefahr, die Oilholiker-Gesellschaften wie die unsere eingehen, um an ihren Stoff zu kommen, steht für mich völlig außer Frage – aber nichts davon hat mich bis jetzt dazu bringen können, meine Autos abzuschaffen.

Ja, ich besitze dieses unzeitgemäße Verkehrsmittel sogar im Plural. Immerhin habe ich es letztes Jahr geschafft, meinen Bestand von drei auf zwei Fahrzeuge zu verringern, und ich darf zu meiner Entschuldigung vorbringen, dass ich die Autos zwar besitze und dafür Steuern, Versicherungen, Garagenmieten, Reparaturen, TÜV-Abnahmen sowie hin- und wieder Ersatzteile und Pflegemittel bezahle, sie aber kaum fahre. Warum? Weil sie mir zu unpraktisch sind. Auf Distanzen bis zu 10 Kilometern ist das Fahrrad in jeder Hinsicht überlegen, außer bei schlechtem Wetter, auf Distanzen über 50 Kilometern ist die Bahn weitaus besser, und dazwischen liegt bei mir nichts an, und wenn es das täte, gäbe es noch den öffentlichen Nahverkehr. Ich habe die Autos nur deswegen, um sie zu haben, sie haben keinerlei Gebrauchswert, sind, mit Marx gesprochen, reiner Fetisch. Und die paar tausend Kilometer, die sie im Jahr bewegt werden, muss ich mir nachgerade abringen, weil mir pausenlos Gründe einfallen, jetzt doch lieber nicht das Auto aus der Garage zu holen – weil es zum Beispiel gerade regnet.

Das ist zugegebenermaßen merkwürdig, denn ich sollte Autos meiner eigenen Überzeugung nach ja nicht lieben, sondern mindestens so verabscheuungswürdig finden wie zum Beispiel Kohlekraftwerke, und ich sollte mich von diesem Verkehrsmittel des 20. Jahrhunderts so einfach, schlicht und umstandslos verabschieden wie von meinem Stromanbieter. Um dieses merkwürdige, mir selber seltsam fremde Entscheidungsverhalten aufzuklären, hilft vielleicht ein Blick in meine Vergangenheit. Sie macht auf ganz eigene Weise deutlich, was es heißt, von einer automobilen Republik zu sprechen.

Ich bin 1958 geboren, also nicht ganz so alt wie die Bundesrepublik, aber doch alt genug, um den Hauptteil ihrer Entwicklung live miterlebt zu haben, als Zeitzeuge gewissermaßen. Da ich aus sogenannten kleinen Verhältnissen komme, gab es zunächst bei uns kein Auto, vom Opel Rekord Caravan meines Opas abgesehen, aber der hatte ein Geschäft und gehörte in meiner kindlichen Theorie über die Welt ohnehin einer anderen Seinssphäre an. Umso mehr wurde das Auto auch für mich zu einem Sehnsuchtsobjekt. So kann ich mich auch problemlos an den Kauf des ersten Familienautos erinnern, obwohl ich da erst fünf oder sechs Jahre alt war. Es war ein lindgrüner Käfer in Exportausführung, ein Gebrauchtwagen, den mein Vater mit Opas Hilfe beim Auto-

4 Sachs, a.a.O., S. 39.

5 Vgl. Harald Welzer, *Klimakriege. Wofür im 21. Jahrhundert getötet wird*, Frankfurt a.M. 2008; vgl. ders. *Klimakriege*, in: „Blätter“, 5/2008, S. 31-47.

haus Hentschel erstand. Ich war dabei, als er den Wagen kaufte, und ich weiß noch, dass alternativ eine gleichfarbiges Modell ohne Exportstoßstangen zur Auswahl stand, das zum Glück nicht gekauft wurde. Das Fahrzeug bekam das Kennzeichen BU – KH 38, was gewiss die idiotischste aller Erinnerungen ist, die in meinem Autogedächtnis abrufbar ist. Der Käfer bekam einen Namen, wie das damals üblich war (er hieß Konrad), und alles, was ihm folgte, konnte ihm an Bedeutung niemals gleichkommen, woran sich zeigt, dass Erstmaligkeitserlebnisse entscheidenden Wert für das individuelle autobiographische Gedächtnis und damit für den Habitus einer Person und wahrscheinlich auch einer Gesellschaft haben.

Die weiteren Autos, die mein Vater fuhr, waren demgegenüber nicht mehr so wichtig – er absolvierte den damals typischen VW-Aufstieg vom 1200er auf den 1300er Käfer und dann auf den 1600er, schreckte anschließend allerdings vor dem spektakulär missratenen 411 zurück und stieg auf Ford um. Mein Bruder war da treuer und kaufte sich einen der allerersten Golf I, in Zitronengelb, ohne jegliche Ausstattung. Ich fuhr da noch Quickly, habe dann aber im Verlauf meines promiskuen Autolebens eine ganze Kollektion Käfer, Variants, Sciroccos und Audis jeder Spielart besessen und bin auch markentreu mit einem Faltdachkäfer bei Glatteis gegen einen Alleebaum geknallt. Gerade für die ländliche Jugend war das Auto damals – und ist es heute noch – der mobile Freiheitsraum, das Transportmittel zur Erweiterung des Horizonts in mehrfacher Hinsicht, und damit viel mehr als ein bloßes Fortbewegungsmittel.⁶

Seit ich nicht mehr viel fahre, weil ich faktisch kein Auto mehr brauche, hat sich meine Rolle in die eines Dieners meiner Fahrzeuge verwandelt; schließlich müssen sie manchmal bewegt werden, damit sie sich nicht kaputt stehen, und dann ist immer irgendetwas zu reparieren oder eins muss zum TÜV oder die Inspektion ist fällig oder es gibt mal wieder neue Reifen. Kurzum: Der Gebrauchswert meiner Autos hat sich ins Gegenteil verkehrt; hauptsächlich gebrauchen sie mich und nicht ich sie.

„Benzin im Blut“: Die Schwerkraft mentaler Infrastrukturen

Soweit meine Autobiographie. An ihr ist mühelos abzulesen, dass sich das Auto ganz jenseits meines kognitiven Vermögens so in meinen Habitus eingeschrieben hat, dass es weder aus meiner physischen noch aus meiner mentalen Welt wegzudenken ist. Die Autopresse benutzt dafür die treffende (dort allerdings anerkennend gemeinte) Redensart: „Er hat Benzin im Blut.“

Ich glaube, dass man an meiner Nachkriegsautobiographie zum einen sehr gut beschreiben kann, was sich hinter einer sperrigen Begriffsbildung wie „Schwerkraft mentaler Infrastrukturen“ lebenspraktisch verbirgt – nämlich ein Lebenslauf, der sich weniger nach den institutionellen Statuspassa-

6 Es gibt eine mir äußerst plausibel erscheinende Theorie, dass es das Auto und das Kino sind, die in modernen Gesellschaften die höchste Innovationskraft auslösen – beide machen die Loslösung vom Gegebenen möglich, beide erschließen Wunschwelten und Vorstellungsräume, beide imaginieren Idealrollen jeglicher Art.

gen (Grundschule, Gymnasium, Studium, Beruf) strukturieren lässt als nach den Fahrzeugen, die ihn sequenziert haben, und der durch eine kontinuierlich tiefe Verbundenheit mit einem im Lauf der Zeit dysfunktional gewordenen Objekt geprägt ist. Damit passt meine Biographie sehr gut zu jener der Bundesrepublik, die in jeder Hinsicht auf das Engste an das Auto gebunden ist – von der Generation Kübelwagen bis zur Generation Golf. Die stetige Zunahme des Fahrzeugbestands begleitet ihre Geschichte ebenso wie der Ausbau der daran hängenden Infrastrukturen. Dabei fällt deren explosionsartige Ausweitung ziemlich genau mit meiner eigenen Lebenszeit zusammen: Denn 1960 verabschiedete der Bundestag das Gesetz, dass die Zweckbindung der Mineralölsteuer an den Straßenbau festschrieb. Das ständig wachsende Steueraufkommen übt seither „einen permanenten Zwang zum Straßenbau aus“⁷ – auch hier sind die materiellen Infrastrukturen aufs Engste mit den mentalen verknüpft. „Straßenbau statt Rüstung“ forderte die SPD seinerzeit im Wahlkampf, und der ADAC nahm seinen erfolgreichen Kampf gegen die Alleebäume auf. All dies ging mit einem Rückgang der Investitionen in die Bahn einher. Auch das Ideal der autogerechten Stadt, schon in den Planungsstäben Albert Speers vorausgeträumt und durch die Bomber der Royal Air Force ermöglicht, begann sich in den 60er Jahren in Wirklichkeit zu verwandeln, nach vereinzelt Vorläufern wie etwa in Gestalt Hannovers. Die besonders im Ruhrgebiet anzutreffende Stadtautobahn, die jede nicht-automobile Fortbewegung zerschneidet, war die Folge. (Sie wurde nur noch überboten durch die grandiose Maßnahme in Hannover, die Fußgänger innerstädtisch unterirdisch flanieren zu lassen, damit oben die Autos besser fahren können.)

Aus meiner Sicht zeigt das Ruhrgebiet bis heute am deutlichsten jenes Bild, das die automobilen Republik bis in die Zeit der Ölkrise und des industriellen Strukturwandels von sich selber hatte: Hier wurde nicht nur der Stahl produziert, den man unter anderem für die Autos brauchte, sondern auch die Energie für eine Industriegesellschaft, die ihre Ideale von Fortschritt, Wohlstand und Freiheit gerade nach der schmerzhaft falschen Option Faschismus im weltanschaulich neutralen Auto verkörpert sehen konnte. Das Ruhrgebiet hat mit dem Strukturwandel von der Produktions- zur Dienstleistungsgesellschaft bis heute große Schwierigkeiten; und der Autoverkehr wie der öffentliche Raum, der ihm zugestanden wird, ist hier noch so intensiv wie eh und je. Man sieht dort sogar noch Autos mit Spoilern, und Fußgänger tun gut daran, ihre Rechte auf Straßenüberquerung auch dann nicht einzufordern, wenn sie „Grün“ haben.

Der Soziologe Norbert Elias hat in seinen „Studien über die Deutschen“ den bemerkenswerten Gedanken entwickelt, dass Gesellschaften dazu neigen, jenen Habitus zu konservieren, der in ihrer besten Zeit entwickelt worden ist: So bleibt es ein Bestandteil des nationalen Habitus der Niederländer, dass sie mal eine bedeutende See- und Handelsmacht waren, oder der Italiener, dass sie mal in der europäischen Kunst führend waren. Auf ähnliche Weise sind wir gegenwärtig mit dem seltsamen Phänomen konfrontiert, dass die Bun-

7 Joachim Radkau, *Technik in Deutschland: Vom 18. Jahrhundert bis heute*, Frankfurt a. M. 2008, S. 344.

desrepublik sich am liebsten als das technoide Wirtschaftswunderland imaginiert, das die automobiler Republik vor einem halben Jahrhundert tatsächlich war. Dieses Selbstbild und der daran geknüpfte automobiler Habitus hat eine solche Schwerkraft entwickelt, dass das Auto genauso wenig aus der Welt wegzudenken ist wie der konsumistische Freiheitsbegriff, den es verkörpert. Zukunftsentwürfe des 21. Jahrhunderts sehen denn auch so aus: Im Jahr 2020 haben wir fünf Prozent des Fahrzeugbestands durch Elektrofahrzeuge ersetzt. Und mit Hilfe der beiden Konjunkturprogramme, mit denen die Bundesregierung der Finanzkrise gegensteuerte, wurde auf geradezu surreale Weise die Zeit des Wirtschaftswunders nachgespielt: Leute, deren Jobs mit Kurzarbeitergeld bezahlt wurden, stehen in mit Abwrackprämie gekauften Autos vor auf Pump bezahlten Baustellen im Innenstadt-Stau.

Die Gesellschaft der Zukunft

Kommen wir nun zu den Zukunftsproblemen unseres Typs von Gesellschaft und vermutlich der globalisierten Welt überhaupt zurück, dann ist schlicht zu konstatieren, dass es so wie bisher nicht weitergeht. Das westliche Wirtschafts- und Produktionsmodell ist nicht globalisierungsfähig, weil es erstens mehr Ressourcen vernutzt als es nachhält und damit zweitens so viel Emissionen produziert, dass sich das Klimasystem so verändert, dass ein Überleben in einigen Teilen der Welt künftig unmöglich werden wird. Deshalb wird es – insbesondere dann, wenn das Bevölkerungswachstum so ansteigt wie prognostiziert wird, auf 9,5 Milliarden Menschen im Jahr 2050 – heiße Konflikte um Ressourcen geben, wobei wir von verschiedenen Konflikttypen auszugehen haben: Diese reichen von geostrategischen Konflikten um Zugang zu und Transport von fossilen Rohstoffen über Gewalt im Zusammenhang schwindender Trinkwasser- und Nahrungsressourcen bis hin zur Abwehr unerwünschter Migration – die zugehörigen Szenarien habe ich in den „Klimakriegen“ entwickelt.

Die kumulierte Problemzukunft infolge Klimawandel, Ressourcenmangel und Bevölkerungszuwachs sieht so aus, dass man entweder nach dem Motto von Groucho Marx „Was kümmert mich die Nachwelt – hat sich die Nachwelt je um mich gekümmert?“ *business as usual* so lange weitertreibt, wie es irgend geht. Oder aber eine radikale Umsteuerung vornimmt – wobei für die zweite Alternative nicht nur Argumente von Gerechtigkeit und Verantwortung sprechen, sondern auch so einfache Dinge wie Überlebensrationalität und intergenerationelle Verpflichtungen – etwa für die eigenen Kinder und Enkel.

Will man aber den derzeit laufenden Raubbau an der Zukunft der kommenden Generationen stoppen, bedeutet das nicht nur die Substitution der fossilen Automobilität durch Elektrofahrzeuge, sondern eine ganz und gar veränderte Vorstellung von Mobilität, so wie überhaupt der notwendige Umbau der Industriegesellschaften nicht substitutionslogisch gedacht werden kann, sondern nur als eine tiefgreifende Transformation der materiellen, institutionellen und mentalen Infrastrukturen.

Warum aber gelingt das nicht? Warum droht unsere Gesellschaft an den Herausforderungen der Gegenwart zu scheitern?

Warum Gesellschaften überleben oder untergehen

Jared Diamond hat in seinem bahnbrechenden Buch „Kollaps. Warum Gesellschaften überleben oder untergehen“ die normannischen Wikinger mit den Inuit verglichen, die beide um das Jahr 1000 herum Grönland besiedelten – eine Weltgegend, die bekanntlich nicht gerade den idealen Raum für menschliche Überlebensgemeinschaften darstellt. Die Wikinger haben bis etwa 1500 durchgehalten, die Inuit sind bis heute dort.⁸ Im Zusammenhang unserer Frage, warum Menschen nicht tun, was sie wissen (können), interessieren im Fall des Scheiterns der Wikinger vor allem zwei kulturelle Faktoren: nämlich erfolgreiche Überlebensstrategien, die tradiert werden, und das Bild, das eine Gruppe von sich selbst hat.

Die Wikinger versuchten ihr Überleben durch eine Kombination aus Weidewirtschaft und Jagd zu sichern, wobei sie dieses Modell von der norwegischen Heimat, aus der sie kamen, auf Grönland übertrugen. Sie hielten zunächst Kühe und Schweine und in geringerem Umfang Schafe und Ziegen, die den klimatischen Bedingungen Grönlands prinzipiell viel besser standhalten können. Die Schweine erwiesen sich deshalb als ungeeignet, weil sie die wenigen nutzbaren Bodenflächen durchwühlten und die empfindlichen Pflanzungen zerstörten; die Kühe, weil die Saison, in der man sie auf die Weide schicken kann, in Grönland viel zu kurz ist. Die Kühe mussten daher einen Hauptteil des Jahres im Stall gehalten werden, und im kurzen Sommer ging jede Menge Energie dafür drauf, genug Heu für die Zeit zu machen, in der die Kühe nicht selbstständig weiden konnten. Diese Rechnung war natürlich eine mit vielen Unbekannten – es ist überliefert, dass Kühe nach zu langen Wintern so abgemagert waren, dass sie nicht mehr laufen konnten und auf die Weiden getragen werden mussten. Im Laufe der Jahrhunderte ging daher die Haltung von Kühen und Schweinen zugunsten der Zucht von Schafen und Ziegen zurück. Kühe wurden schließlich nur noch aus Statusgründen gehalten, spielten aber für die Wirtschaft der Wikinger keine Rolle mehr – und beschleunigten somit deren Niedergang.

Und damit komme ich zurück zu meiner Autobiographie: Es ist ja ohne Weiteres denkbar, wenn auch noch lange nicht machbar, die materiellen und institutionellen Infrastrukturen von Gesellschaften unseres Typs zu verändern, auch wenn der Totalumbau von der karbonen zur postkarbonen Gesellschaft ein Projekt ist, das von seiner Eindringtiefe in die Lebenswelten und kulturellen Praktiken her gigantisch ist. Was aber besonders schwer vorstellbar ist, ist der Umbau der mentalen Infrastrukturen – und zwar deshalb, weil sich die automobilen Republik in die kleinsten Nischen unserer Lebenswelt eingenis-

8 Sie werden aber infolge des Klimawandels auch bald verschwunden sein.

tet hat und eben einen festen Bestandteil unseres mentalen und emotionalen Haushalts darstellt.

Dies ist exakt der Punkt, an dem Aufklärung an ihre Grenze stößt und immer gestoßen ist: Sie erreicht nämlich lediglich den kognitiven Teil unseres Orientierungsapparats; der weitaus größere Teil unserer Orientierungen, der über Routinen, Deutungsmuster und unbewusste Referenzen – kurz: über den Habitus – organisiert ist, bleibt davon völlig unbeschadet. Wäre das anders, würde ich schon lange keine Flugzeuge mehr benutzen, hätte meinen Wohnraum nicht ständig vergrößert und hätte schon gar nicht diese beiden Autos in der Garage, als sei ich der Dr. Jekyll der kulturwissenschaftlichen Klimaforschung.

Du selbst bist das Problem

Mit anderen Worten: Ich selbst bin das Problem, das gelöst werden muss, wenn unsere Welt zukunftsfähig werden soll. Seit mir das klar geworden ist, habe ich intensiv darüber nachgedacht, was eine Transformation der mentalen Infrastrukturen eigentlich bedeutet. Jedes Produkt, vom VW Scirocco bis zu einem beliebigen Duschgel, erzählt in Konsumgesellschaften eine Geschichte über seinen Nutzer, wie eben ein Autobahnssystem eine Geschichte über unsere Vorstellungen von Mobilität und ein Autohaus eine Geschichte über unsere libidinösen Bedürfnisse erzählt. So betrachtet ist die Welt des angeblichen *homo oeconomicus* eine Welt der Gefühle, Wünsche, gelernten Bedürfnisse und nur zu begrenzten Teilen von Rationalität geprägt, und so handfeste Dinge wie die Wachstumsraten eines Unternehmens und das Funktionieren eines Arbeitsmarktes hängen von solchen nur scheinbar weichen Faktoren wie emotionalen Optionen ab.

Deshalb ist die Geschichte, die man gegen den Status quo setzen könnte, grundsätzlich ganz unvollständig und unrettbar hilflos, wenn sie die Geschichten, die die Produkte und ihre Infrastrukturen immer schon erzählen, ignorieren zu können glaubt. Die Geschichte, welche die Aufklärung erzählt, setzt auf der intentionalen und leider auch moralischen Ebene an und hat die wenig überzeugende Botschaft mitzuteilen, dass das Leben zwar weniger lustvoll, aber für künftige Generationen aussichtsreicher wäre, wenn man es denn veränderte. Deshalb kann man noch so viele „Grenzen des Wachstums“ schreiben und sich wundern, dass die Entwicklung moderner und sich modernisierender Gesellschaften ihre Richtung nicht wechselt: weil wir uns in einer Geschichte befinden, die uns in den Begriffen von Fortschritt, Wettbewerb und Wachstum konstruiert. Bevor wir etwas gegen diese Geschichte einwenden können, hat sie uns immer schon erzählt.

Wollte man also etwas an den mentalen Infrastrukturen verändern, müsste man die Praxis selbst verändern, die das Bewusstsein so nachhaltig und tief prägt, dass einem selbst das Benzin ins Blut übergeht. Das bedeutet: Wir brauchen Produkte, die uns in anderen Formaten erzählen, und wenn wir über die automobiler Republik nachdenken, dann brauchen wir eine Autoindustrie, die

eine andere Geschichte über sich selbst, über ihre Produkte und damit über uns erzählt. Diese Geschichte ist der Drei-Liter-Lupo und nicht der Phaeton.

An dieser Stelle möchte ich ausnahmsweise einmal die Marke wechseln und von Aston Martin erzählen, dessen Konzernleitung künftig dem Käufer eines luxuriösen DB 9 noch einen Toyota IQ mitgeben will. Damit erhält der Käufer sein Fetischobjekt zum Anfassen, Reinsetzen, Vorführen und auch gelegentlichen Herumfahren, für den automobilen Restgebrauchszweck aber auch den sparsamen, emissionsoptimierten Gebrauchswagen, der zugleich der Mitwelt Distinktion signalisiert – dass man den Kleinwagen nämlich nicht aus Verzichtsgründen, sondern ganz im Gegenteil deswegen fährt, weil man ihn sich leisten kann. Der „richtige“ Aston Martin wird damit zur Skulptur, zum technoiden Kunstwerk, zu etwas, was man nicht braucht, aber trotzdem gern hat. Das bewegte Fahrzeug, in diesem Fall der IQ, wird dagegen auf jene Restfunktion reduziert, die es auch in einer Welt nach der großen Transformation der materiellen, institutionellen und mentalen Infrastrukturen einnehmen kann: als Verkehrsmittel, das individuelle Mobilität dort sicherstellt, wo es – zum Beispiel in strukturschwachen Regionen – ökonomisch wie ökologisch Sinn macht, mittlere Distanzen individuell zu überwinden. Erst in einem solchen Kontext macht übrigens auch das viel propagierte Elektroauto Sinn, denn es wird mittelfristig eben nur kurze und mittlere Distanzen bedienen können und das auch nur dann, wenn der benötigte Strom regenerativ erzeugt wird – wovon wir ja gegenwärtig noch weit entfernt sind.

Das skizzierte Modell Aston Martin markiert die exakte Gegenrichtung des Weges, den die Automobilindustrie bislang beschritten hat: nicht in Richtung größer, schwerer, stärker, schneller läuft der Fortschritt (wenn man auf diesen antiquierten Begriff nicht verzichten möchte), sondern in Richtung diversifizierter Mobilität: zum reinen automobilen Fetisch auf der einen Seite und zum bloßen Vernunftauto im Dienste der Mobilität auf der anderen Seite. Denn eines steht fest: Die Zeit, in der man Fetisch und Vernunft in ein- und demselben automobilen Produkt vereinen zu können glaubte, sind vorbei – auch wenn sich das bislang noch nicht zu jedem herumgesprochen hat.