

*Herausgegeben von Gwendolin Engels, Claude Haas,
Dirk Naguschewski und Elisa Ronzheimer*



Im Fuhrpark der Literatur

Kulturelle Imaginationen des Autos



Im Fuhrpark der Literatur

Für Eva Geulen

Im Fuhrpark der Literatur

Kulturelle Imaginationen des Autos

Herausgegeben von
Gwendolin Engels, Claude Haas,
Dirk Naguschewski und
Elisa Ronzheimer



WALLSTEIN VERLAG

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten
sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

© Wallstein Verlag, Göttingen 2022

www.wallstein-verlag.de

Vom Verlag gesetzt aus der Adobe Garamond

Lektorat: Gwendolin Engels, Dirk Naguschewski

Umschlaggestaltung: Susanne Gerhards, Düsseldorf,

unter Verwendung von Fotos eines Auto-Quartetts (1970er Jahre);

Privat; Fotos: Nicola Chodan

ISBN (Print) 978-3-8353-5227-8

ISBN (E-Book, pdf) 978-3-8353-4961-2

ISBN (E-Book, epub) 978-3-8353-4962-9

Inhalt

GWENDOLIN ENGELS/CLAUDE HAAS/
DIRK NAGUSCHEWSKI/ELISA RONZHEIMER
Einleitung 9

Automobilität

GEORG TOEPFER
Das Auto und das Leben 19

HELMUT MÜLLER-SIEVERS
Kurbeln und Anlassen 31

HANS JÜRGEN SCHEUER
Mann ohne Führerschein. Die Rückkehr des höfischen Ritters
in Robert Musils *Der Riese Agoag* 36

LARS FRIEDRICH
Winken, Blinken, Ausweichen.
Heideggers Semiotik des Fahrtrichtungsanzeigers 49

HENNING TRÜPER
Ikonologisches zum Verkehrsunfall 61

ROSS SHIELDS
Motivating Accidents. Car Crashes in Literature and Film 73

MATTHIAS SCHWARTZ
Kraftwagen im Weltraum, oder: Wie die Menschheit doch nicht
verlernte, das Auto zu lieben 85

Marken und Modelle

MORITZ NEUFFER
The Horseless Age. Die Epochenwende in Automobilzeitschriften
um 1900 99

INHALT

STEPHAN KRAFT

Franz Werfels *Jacobowsky und der Oberst* ... und ihr Auto 109

FRANZISKA THUN-HOHENSTEIN

Mit Komfort über die russische Wegelosigkeit 126

ZAAL ANDRONIKASHVILI

Sujet-Fahrzeuge: Nabokovs Automobile 136

MORITZ BABLER

Utopische Fahrt. Frau am Steuer in den 1950er Jahren 150

STEFFEN MARTUS

Die ›Klassengrenzen‹ der ›Generation Golf‹ 163

PATRICK EIDEN-OFFE

Das teuerste Auto der Welt 176

HANNA HAMEL

›We go back?‹ Zur auto-ästhetischen Wende
in *Mad Max: Fury Road* 187

On the road

HANS ULRICH GUMBRECHT

Autos in der deutschen und amerikanischen Kultur.
Bemerkungen aus anthropologischer Perspektive 199

ERICA WEITZMAN

A(uto)nomie in Amerika 211

RÜDIGER CAMPE

Im Heimatlosen unterwegs.
Der Held und sein Auto in *The Big Sleep* 227

EVA AXER

Tiefenzeit erfahren. Roadtrips und andere Arten des Reisens
in John McPhees *Annals of the Former World* 240

JÜRGEN FOHRMANN

Deutsche in Amerika. Der Kopf in der Windschutzscheibe.
Ein Essay zu *Fargo*, zweite Staffel 254

PAUL FLEMING
 The End of the Road. New Nomads After the American Dream . . . 272

Zu zweit im Wagen

STEFAN WILLER
 Paare in Autos 287

BARBARA VINKEN/ ANSELM HAVERKAMP
 Elle et lui: *Un homme et une femme* 299

KIRK WETTERS
 Fahrvergnügen: The Limits of Autonomy in Societies of Control . . . 306

KYOUNG-JIN LEE
 Dialog im Auto. Die Erfindung eines filmischen Sujets 316

POLA GROß
 Zwischen Auto- und Internetlogik. Enis Macis Theatertext *Autos* . . . 327

MARIA KUBERG
 Auto-Fiktion.
 Taxifahren mit Müttern in Christian Krachts *Eurotrash* 340

Bildnachweis 354

Einleitung

Gwendolin Engels / Claude Haas /
Dirk Naguschewski / Elisa Ronzheimer

Ich glaube, daß das Automobil heute die ziemlich genaue Entsprechung der großen gotischen Kathedralen ist. Soll heißen: eine epochale Schöpfung, die mit Leidenschaft von unbekanntem Künstlern entworfen wurde und von deren Bild, wenn nicht von deren Gebrauch ein ganzes Volk zehrt, das sie sich als ein vollkommen magisches Objekt aneignet.¹

Mit diesen Sätzen eröffnete Roland Barthes seinen legendären Text über die Citroën DS. Barthes glaubte, die DS markiere einen »Wendepunkt in der Mythologie des Automobils«. ² Zunächst einmal dürfte es sich allerdings so verhalten haben, dass Barthes' eigene Untersuchung mit einem Wendepunkt zusammenfiel: Mitte der 1950er Jahre kündigte sich die massenhafte Verbreitung des Autos bereits an. Bezeichnenderweise besticht Barthes' Essay denn auch nicht dadurch, dass er eine tiefeschürfende Analyse der Auratisierungsstrategie eines bestimmten Automodells zu bieten hätte. Im Gegenteil betreibt er eine solche Auratisierung oder Mythologisierung ganz ungeniert selbst, etwa wenn er die »fehlenden Schweißnähte« der DS mit dem »ungenähten« Heiligen Rock Christi vergleicht. ³ Wie ernst Barthes solche Assoziationen im Einzelnen gemeint haben mag, steht dahin. Der Reiz seines Textes liegt jedenfalls nicht in der Kritik eines industriellen Produkts, sondern in dem Versuch einer Wiederverzauberung des Gewöhnlichen.

Es ist dieser Impetus, der seiner kleinen Eloge der DS heute ungeahnte Aktualität verleiht. Denn wir stehen seit einigen Jahren erneut an einem Wendepunkt in der Geschichte des Automobils, vielleicht sogar am Ende der von Barthes ausgerufenen »epochalen Schöpfung« als solcher: Klimakrise und Digitalisierung setzen dem Auto gleichermaßen zu. Wie immer die Umstellung von Verbrennungsmotoren auf sogenannte E-Autos sich in nächster Zeit ausnehmen mag: sie werde dem Auto womöglich seine

1 Roland Barthes: *Mythen des Alltags*, Berlin 2012 (frz. 1957), S. 196.

2 Ebd., S. 197.

3 Ebd.

Seele nehmen, wie der Journalist Ulf Poschardt vor einiger Zeit Klimaaktivist*innen vorhielt. Der Shitstorm in den sozialen Netzwerken folgte gewohnt zuverlässig. Es sind aber weniger die dort leidenschaftlich geführten Debatten, die das Auto in Bedrängnis bringen, als die medialen Möglichkeiten des Internets selbst. Während ein Helmut Kohl in den 1990er Jahren die ›Datenautobahnen‹ noch mit der A1 verwechseln durfte, gilt es längst als ausgemacht, dass die Digitalisierung zu einem tiefgreifenden Wandel traditioneller und vor allem massentauglicher Formen der Mobilität führen wird. Die Datenautobahnen haben die asphaltierten Autobahnen längst abgehängt. Die Möglichkeit raumtranszendierender Begegnungen in Echtzeit entziehen (auch) dem Auto einen wesentlichen Teil seiner Existenzgrundlage. Während für Roland Barthes »Bild« und »Gebrauch« des Autos alles in allem noch eine Einheit gebildet hatten – greifbar auch in dem Umstand, dass der Gebrauch ihm offenbar so banal anmutete, dass er über das Fahren einer DS kein Wort verlor –, dürfte es heute der entweder überflüssige oder geradezu inkriminierte Gebrauch des Autos sein, der dessen Bild vor entscheidende Herausforderungen stellt.

Die beinahe naturwüchsigen Versprechen von Individualität und Freiheit, die sich einst im Auto verdichtet hatten, werden heute jedenfalls zusehends infrage gestellt. So hat die Kommunikationsberaterin Katja Diehl jüngst ein Traktat mit dem Titel *Autokorrektur. Mobilität für eine lebenswerte Welt* vorgelegt.⁴ Als »erste Regel der Verkehrswende« betrachtet Diehl die Frage: »Muss ich diesen Weg wirklich antreten?«⁵ Ursprünglich dürften sich die Erfindung und die massenhafte Verbreitung des Autos in eine kulturhistorische Entwicklung der ›Geschwindigkeit‹ und der ›Beschleunigung‹ einfügen,⁶ die das Raumempfinden seit dem 19. Jahrhundert stark modifizierte, indem sie den Raum mehr und mehr zu einer Funktion der Zeit verkommen ließ. Wenn Katja Diehl meint, das »Autoland Deutschland« müsse insbesondere in Ballungsgebieten und Städten lernen, in jedem »Parkplatz ein mögliches Kinderzimmer«

4 Katja Diehl: *Autokorrektur. Mobilität für eine lebenswerte Welt*, Frankfurt a. M. 2022.

5 So die Autorin in einem Interview mit dem *Spiegel*: »Der Zwang zum Auto ist krass in uns verankert«. Interview mit Katja Diehl, in: *Der Spiegel*, 06.02.2022, www.spiegel.de/auto/katja-diehl-zur-verkehrswende-der-zwang-zum-auto-ist-krass-in-uns-verankert-a-co1fb66c-3333-460a-a943-9dat858c9263 (aufgerufen am 15.02.2022).

6 Vgl. etwa Paul Virilio: *Geschwindigkeit und Politik. Ein Essay zur Dromologie*, Berlin 1980; Hartmut Rosa: *Beschleunigung. Die Veränderung der Zeitstruktur in der Moderne*, Frankfurt a. M. 2005.

zu sehen,⁷ dann könnten systematische Rückeroberungsversuche des Raums zu den paradoxesten Konsequenzen einer ultimativen durch Digitalisierung bewirkten Beschleunigung gehören, die nunmehr auf Kosten des Automobils geht. Die Verkehrswende wäre damit weit mehr als ein umweltpolitisches Projekt. Sie würde nicht allein anzeigen, dass alte Formen der Akzeleration durch neue digitale ersetzt oder verdrängt werden. Die Kollateralschäden alter Beschleunigungsträger scheinen dank neuer, wesentlich rasanterer Medien und Techniken auf einmal restaurierbar.

Dass dies eine recht rezente Tendenz bildet, mag ein Blick in das dem Auto gewidmete *Konkursbuch* aus dem Jahr 2004 verraten. Hier stand etwa über den Parkplatz noch etwas ganz anderes zu lesen. Das mehr am Raunen als an analytischer Schärfe interessierte Vorwort hob an mit den Sätzen: »Weil Auto und Selbst zu verwechseln sind, gibt es keinen Halt. Die Geschichte und ihre Geschichten sind automobil, sie fahren über uns hinweg und in uns hinein. Das Unbewusste ist ein Parkplatz, und das Imaginäre eine Himmelfahrt.«⁸ Das Auto erscheint in diesen Sätzen als passgenaue Entsprechung (und Erfindung) eines hektischen, haltlosen und nie bei sich selbst ankommenden Subjekts. Wenn der Parkplatz damals mit dem Unbewussten gleichgesetzt wurde, ist das ein schönes Emblem dafür, dass das Auto vor knapp zwanzig Jahren noch als ein Phänomen durchgehen konnte, das historisch nie zu bremsen sein würde. Das Unbewusste zeichnet sich schließlich dadurch aus, dass es nicht zum Stillstand kommen, mithin weder eine Entwicklung noch eine Geschichte kennen kann. Wenn der Parkplatz das Unbewusste ist, ist er keine Endstation, sondern ewiger Statthalter des Mobilien und Transitorischen. Den Parkplatz radikal umfunktionieren und das Auto zum Verschwinden bringen zu können, lag 2004 offenkundig noch jenseits der Vorstellungskraft einer ›kritischen‹ kulturgeschichtlichen Reflexion des Automobils. Es schien weder realisierbar noch wünschenswert.

Was aus dem Auto in den nächsten Jahren noch alles werden oder nicht werden kann, lässt sich derzeit schwer abschätzen. Zeitgenössische Angriffe auf die Automobilität könnten nicht zuletzt ganz neuen Strategien einer kulturellen Glorifizierung des Autos Vorschub leisten. Möglicherweise hat sich eine Dialektik von Tempo und Unbeweglichkeit längst sogar im Auto(-Design) selbst versinnbildlicht. Stand zu Beginn des 20. Jahrhunderts noch die gerade Linie symbolisch für Geschwindig-

7 Vgl. Diehl: »Der Zwang zum Auto ist krass in uns verankert« (Anm. 5).

8 Gerburg Treusch-Dieter/Claudia Gehrke/Ronald Düker: Vorwort, in: dies. (Hg.): *Konkursbuch Auto*, Tübingen 2004, S. 5.

keit ein und verband sie die Karosserie mit dem Straßenbau,⁹ so beherrschen mit den SUVs seit einigen Jahren Autos die Straßen (und die Parkplätze), die immer noch größer und noch dicker werden. Fast hat es den Anschein, als würde ihre enorme technische Leistungskraft mit einer Ikonographie der Immobilität von ihren eigenen Produzenten immer schon durchkreuzt. Parallel bringt die Entwicklung selbstfahrender Autos deren ursprüngliches Versprechen – eben ohne fremdes Zutun fahren zu können – schon wortgeschichtlich im Augenblick überhaupt erst zu sich selbst. Vollendung, Selbstkasteiung und Diskreditierung des Autos gehen derzeit vielfältige Formen der Liaison ein.

Der vorliegende Band verfolgt keine prognostischen Absichten. Nicht die Zukunft des Autos wollen wir eruieren, sondern Schlaglichter auf einige aufschlussreiche Stationen und Konstellationen seiner kulturellen, philosophischen, literarischen und filmischen Geschichte werfen. Mittels dieser lassen sich Gemengelagen seiner gegenwärtigen Situation zweifellos genauer verstehen als anhand nostalgischer Beschwörungs- oder entrüsteter Verabschiedungsversuche. Dabei haben sich vier Schwerpunkte ergeben: das Phänomen der Automobilität vor und unabhängig vom modernen Automobil, die kulturelle Faszinationskraft von Automarken und -modellen, die nationalkulturellen Unterschiede in Autobesitz und Fahrgewohnheiten in Deutschland und den USA sowie das Autoinnere als sozialer Raum.

I. Automobilität

Anders als vielfach angenommen, wurde das Automobil nicht erst Ende des 19. Jahrhunderts von Carl Benz oder Gottlieb Daimler erfunden. Seine Geschichte lässt sich bis in die antike Philosophie zurückverfolgen. Automobilität wurde dabei zunächst als Spezifikum der Tierwelt verstanden. Erst seit der kantischen Philosophie erscheint Automobilität als technisches oder mechanisches Phänomen (Georg Toepfer). Dabei begegnet die Kurbel, die zu Beginn des 20. Jahrhunderts ein unerlässliches Werkzeug zum Starten des Motors war, bereits in mittelalterlichen Darstellungen von Engeln. Die Engel kurbeln dabei freilich keine Autos an, sondern die Welt (Helmut Müller-Sievers). Auch mittelalterliche Ritter und Kampftechniken beherrschen die Imagination des Autos bis weit in

9 Vgl. Erik Wegerhoff: Realitätsraum Geschwindigkeit. Die Nurautostraße, in: ders. (Hg.): On the road. Über die Straße. Automobilität in Literatur, Film, Musik und Kunst, Berlin 2016, S. 133-153, hierzu insb. S. 134 f.

die moderne Literatur hinein, wie sich bei Robert Musil zeigen lässt (Hans Jürgen Scheuer). Dass das Auto das menschliche Raum- und Körperempfinden am Beginn seiner Erfolgsgeschichte zutiefst irritieren musste, lässt sich bis in die Tabuisierung des Blinkers in der Heidegger'schen Philosophie hinein verfolgen, schien der Blinker doch eine »Enteignung der Hand« zu indizieren (Lars Friedrich). Spezifisch modern ist das Interesse am Autounfall und seiner Inszenierung. So erweist sich zum einen, dass die Ikonographie des Verkehrsunfalls auf historische Vorbilder wie den Schiffbruch zurückgreift (Henning Trüper), und zum anderen, wie sich in der Moderne das Problem einer narrativen Motivierung der unwiderlegbaren Kontingenz des Verkehrsunfalls auf eine neue Weise stellt (Ross Shields). Vermutlich sind es gerade das Risikopotential und die Fehleranfälligkeit des Autos, die den Menschen dazu bewogen haben, angesichts überlegener moderner Verkehrsmittel wie der Raumfahrt an der Automobilität festzuhalten (Matthias Schwartz).

II. Marken und Modelle

Die Geschichte des Autos und seiner technologischen Entwicklung lädt dazu ein, gängige Narrative der Moderne neu zu denken. Dabei überraschen etwa Parallelen zwischen der aktuellen Situation und der Epochenwende um 1900. Denn bereits am Ende des »Pferdezeitalters« und vor dem Siegeszug des Verbrennungsmotors wurde mit batteriebetriebenen Fahrzeugen experimentiert (Moritz Neuffer). Auf den Spuren verschiedener Marken, Modelle oder gänzlich singulärer Fahrzeuge lassen sich die Wege des Autos in die Moderne und aus ihr heraus verfolgen. Ihre jeweilige Bedeutung erschließt sich vor zeit- und sozialgeschichtlichem Hintergrund.

So treten Automarken und -modelle in der Literatur des 20. Jahrhunderts oft als Vehikel von Flucht und Zwangsmigration in Erscheinung. In Franz Werfels Theaterkomödie *Jacobowsky und der Oberst* (1944) ist es eine immer wieder personalisierte Limousine, in der ein Jude und ein polnischer Oberst vor der in Frankreich einmarschierenden deutschen Wehrmacht fliehen (Stephan Kraft). Im Roman *Das Goldene Kalb oder Die Jagd nach der Million* (1931) von Ilja Ilf und Jewgeni Petrow bewegen sich die Protagonisten in einer »Antilope Gnu« über die unzureichend ausgebauten sowjetischen Straßen, wobei deutlich wird, dass es auch in der automobilisierten Moderne Räume gibt, die sich der Erschließung durch das Auto verweigern (Franziska Thun-Hohenstein). Ad absurdum geführt wird die soziokulturelle Bedeutungsaufladung bestimmter Marken im Werk von Vladimir Nabokov, der sich mit dem von ihm erfundenen

denen Melmoth mehr an der sujetgenerierenden Funktion des Autos als an ›realen‹ Fahrzeugen interessiert zeigt (Zaal Andronikashvili).

Oft ist es aber die Inszenierung handfester Marken und Modelle, die in Literatur oder Film ein solides Stück Mentalitätsgeschichte transportiert. In der unmittelbaren Nachkriegszeit tauchten im deutschen Film verstärkt Frauen hinter dem Steuer eines Ford Taunus de Luxe oder eines ultramarinblauen Cadillacs auf. Erst das Wirtschaftswunder bereitete diesen weiblichen Formen von Stilsicherheit und Eleganz ein Ende (Moritz Baßler). Mit den Männern übernahmen in der Regel Angeber das Steuer. Während die Automarke jahrzehntelang ein robuster Indikator der Klassenzugehörigkeit gewesen war, machte ein neues Verständnis der Generation im Rahmen einer umfassenden Kulturalisierung des Sozialen dieser Tendenz im Jahr 2000 den Garaus: ablesbar an dem Umstand, dass der VW Golf zum Namengeber einer ganzen Generation werden konnte (Steffen Martus). In der Gegenwartsliteratur behaupten demgegenüber wieder Visionen autofreier Räume ihr Recht, so etwa in Johanna Volkmanns Roman *Auwald* (2020), in dem ›das teuerste Auto der Welt‹ ein schwer zu definierendes Messfahrzeug ist (Patrick Eiden-Offe). Wie sich aus den unterschiedlichsten ikonischen Automodellen – Fords aus den 1930er und 1970er Jahren, einem alten VW-Käfer oder einem Mini Cooper aus den 1960er Jahren – neue hybride Fahrzeuge bilden lassen, zeigt die ›retrofuturistische Ästhetik‹ des Blockbusters *Mad Max: Fury Road* aus dem Jahr 2015 (Hanna Hamel). Dass diese von Männern gelenkten Modelle in der Zukunft des Films nicht gegen das von einer Frau geführte War Rig ankommen, darf hier nicht verschwiegen werden.

III. On the Road

Jenseits der sozialen Bedeutungsstiftung von Marken und Modellen lassen sich einschneidende kulturelle und nationale Unterschiede im Umgang mit dem Auto wahrnehmen. Dass das Auto in Deutschland und in den USA einen sehr unterschiedlichen Stellenwert besitzt, wird jede*r bestätigen, der einmal auf nordamerikanischen Straßen unterwegs war und diese mit hiesigen Autobahnen vergleicht. In Amerika, so ließe sich aus anthropologischer Perspektive zuspitzen, ist das Fahren wichtig, in Deutschland das Auto (Hans Ulrich Gumbrecht). Zentral für die US-amerikanische Mythologisierung des Autos ist eine ausgeprägte Kultur des Liberalismus, deren Autonomiestreben ihr Sinnbild im Auto findet, das Emanzipation und Abhängigkeit gleichermaßen generiert (Erica Weitzman). Wie das Auto zur Heimat wird, lässt sich an Philipp Marlowe,

dem Protagonisten von Raymond Chandlers Detektivroman *The Big Sleep* (1939) zeigen, dessen Warten und Fahren im Auto zum narratologischen Prinzip avanciert (Rüdiger Campe). Und wie die Heimat der USA aufgrund der für die Highways notwendigen Veränderungen der Landschaft, der sogenannten Roadcuts, zu einem geologisch lesbaren Buch wird, analysiert der Sachbuchautor John McPhee in seiner Buchreihe *Annals of the Former World* (1978-1998). Seine Roadtrips bilden den Rahmen für Zeitreisen mit dem Auto, die für die Narrativierung von Tiefenzeit auf kulturell vertraute Erzählmuster zurückgreifen (Eva Axer). Der Umgang mit dem Auto ist also stets ein Schlüsselindikator für den gesellschaftlichen Strukturwandel im 20. Jahrhundert. Das ist in der zweiten Staffel der Fernsehserie *Fargo* (2015), die das Publikum in den Mittleren Westen der 1970er Jahre mitnimmt (Jürgen Fohrmann), ebenso unzweifelhaft wie bei Jessica Bruder, deren Buch *Nomadland* (2017) das Zwangsnomadentum von Menschen beschreibt, die kein Haus, sondern nur noch ein Auto oder ein Wohnmobil ihr Zuhause nennen können, und so mit romantischen Klischees von Mobilität und Flexibilität aufräumt (Paul Fleming).

IV. Zu zweit im Wagen

Wie der intime Innenraum des Autos zu einem Ort der sozialen Bedeutungstiftung und der medialen Reflexion werden kann, zeigen die Beiträge des vierten Kapitels. In Literatur und Film dient das Auto seit jeher als Setting für Versuchsanordnungen, die die Dynamiken von menschlichen Beziehungen ausloten. Die Paarkonstellationen können aus Mann und Frau, aus Geschwistern, aus Mutter und Sohn oder Taxifahrer und Passagier bestehen – stets fungiert das Auto als »Katalysator der Affekte« (Stefan Willer). So können Beziehungen im Auto beginnen, wie in Claude Lelouches Film *Un homme et une femme* (1966), der die raffiniert medialisierte Liebesgeschichte zwischen einem Rennfahrer und einer jungen Witwe erzählt (Barbara Vinken / Anselm Haverkamp); oder aber böse enden, wie in J. G. Ballards postmodernem Roman *Crash* (1973), in dem der Autounfall zum Objekt des sexuellen Fetischismus wird und so die abgründige Seite des ›Fahrvergnügens‹ offenlegt (Kirk Wetters). Am Beispiel von Filmen des Weltkinos (Roberto Rossellini, Im Kwon-taek, Abbas Kiarostami) wird deutlich, wie das Auto selbst zu einem Autor des filmischen Dialogs aufsteigt (Kyoung-Jin Lee). Enis Macis Theatertext *Autos* (2019) stellt die sequenzielle, diachrone Logik der Autofahrt der hypertextuellen, synchronen Logik des Internets gegenüber, so dass Au-

tofahrt und Internetsuche als konkurrierende textgenerierende Prinzipien in Erscheinung treten (Pola Groß). Und wie in Macis *Autos* dient auch in Christian Krachts *Eurotrash* (2021) eine Autofahrt dem Nachvollzug familiengenealogischer Verwicklungen. Die gemeinsame Taxifahrt von Mutter und Sohn ist hier Anlass zur Aufarbeitung einer ganzen Familiengeschichte, die von Kracht poetologisch zugeschnitten und so zu einer ›Auto-Fiktion‹ im doppelten Wortsinn wird (Maria Kuberg).

* * *

Unter dem Decknamen »Operation Ferdinand« wurde dieser Band in den letzten anderthalb Jahren am Leibniz-Zentrum für Literatur- und Kulturforschung zusammengestellt, denn an seinem Ursprung stand das gemeinsame Nachsinnen über den Nimbus eines dunkelblauen Porsche Boxster. Dass sich der thematische und analytische Radius entschieden erweitern würde – von einem einzelnen Auto und seiner Fahrerin hin zu den kulturellen Imaginationen des Autos allgemein –, war von Anfang an klar. Welche Wege sich aber im Ausgang dieser Überlegungen eröffnen sollten, hat uns mitunter überrascht. Ihre Vielfältigkeit dürfte vor allem auf die intellektuelle Neugierde und Großzügigkeit der Beitragenden zurückzuführen sein. Ihnen allen sei dafür gedankt, dass sie sich mit uns auf diesen gemeinsamen Ausflug begeben haben. Ebenso herzlich ist einigen Beifahrer*innen zu danken, ohne die wir nicht am Ziel angekommen wären, namentlich Niki Fischer-Khonsari, Max Kappelt und Georgia Lummert. Den Porsche Boxster haben wir dabei aus den Augen verloren, seine Fahrerin hingegen nicht.

Berlin, im Februar 2022

Automobilität

Das Auto und das Leben

Georg Toepfer

Die Automobilität war lange Zeit ein Privileg der Tiere. Sie allein waren es, die sich ›von selbst‹ bewegen konnten. Begrifflich wurde die Beziehung auf »sich selbst« spätestens mit Kant zur Demarkationslinie zwischen den natürlichen Organismen und künstlichen Maschinen.¹ Im Kern dieser fundamentalen ontologischen Differenz anzusetzen und die Maschine als das zu benennen, was lange Zeit ihr Gegenteil meinte, als Automobil, war eine Verheißung, die eine nicht nur lokomotorische, sondern auch ontologische Revolution versprach.

I. Das Auto und das *auto*

Allerdings funktionierte das mit der Begriffsprägung einhergehende Versprechen zunächst lediglich als großer Marketingerfolg. Denn eine der bemerkenswertesten Eigenschaften des Autos ist, dass es nicht ›von selbst‹ fährt. Es bedarf eines Fahrers, der es startet und lenkt, mit Kraftstoff tankt und gelegentlich das Öl wechselt (oder tanken und wechseln lässt). Die ersten sogenannten Automobile enthielten nicht einmal eigene Motoren, in denen chemische Energie (durch Verbrennung) in kinetische umgewandelt wird, sondern bestanden aus Hebeleinrichtungen, die vorhandene Bewegungen oder Kräfte in eine bestimmte gewünschte Richtung umlenkten. So beziehen sich die ersten Verwendungen des Ausdrucks im Französischen (als Adjektiv) seit den 1850er Jahren auf Einrichtungen zur Regulierung von Schleusen oder Bewässerungsanlagen in Gärten (›un appareil automobile à élever de l'eau«²). Erst seit 1875 gibt es ein *voiture automobile*, das zunächst eine Straßenbahn auf Schienen bezeichnete.³ Auch sprachlich ist es mit dem ›Automobil‹ nicht

1 Immanuel Kant: Critik der Urtheilskraft, Berlin 1790, S. 288.

2 Anatole François Marquis de Caligny: Note sur un appareil automobile à élever de l'eau, employé utilement depuis plus d'une année dans un jardin maraîcher de Versailles, in: Comptes rendus de l'Académie des sciences 34 (1852), S. 174-177. Dies ist der früheste Beleg für den Ausdruck, den ich ausfindig machen konnte.

3 Eugen Lerch: Aristoteles, die Lokomotive und das Automobil, in: Studia Neophilologica 12 (1939/40), S. 210-236, hier S. 221.

ganz so einfach, wie man denken könnte. Denn der Ausdruck heißt übersetzt nicht ›sich selbst bewegend‹ (das wäre *automovens*), sondern ›von selbst bewegt werdend‹ (von lat. *mobilis*, ›was bewegt wird‹) – und ist mit dieser Aktivität im Passiven eine »unlogische Bildung«. ⁴

Ob überhaupt und wie sich etwas ›von selbst‹ bewegen kann, ist seit der Antike grundsätzlich umstritten. Aristoteles ist diesbezüglich skeptisch: Der älteren Tradition folgend kontrastiert er anfangs zwar die Lebewesen hinsichtlich ihrer Fähigkeit zur Selbstbewegung mit den unbelebten Gegenständen. Für diese gelte: »[E]s setzt sie je ein von ihnen verschiedenes Äußeres in Bewegung; von Lebewesen dagegen sagen wir: Es bewegt sich selbst« (*heauto kinein*), die Bewegung »entsteht aus ihm selbst«. ⁵ Dieser Schein einer Selbstbewegung trägt nach Aristoteles aber. Denn bedingt sei die Bewegung auch der Lebewesen durch eine andere, vorhergehende Bewegung, die zunächst in der »kleinen Ordnung« ihres Körpers verursacht ist – Aristoteles beobachtet, dass sich im »Mikrokosmos« des lebendigen Körpers immer irgendetwas bewegt, ⁶ dieses habe aber wiederum in etwas anderem unbewegt Bewegendem seinen Ursprung, so dass die Lebewesen für Aristoteles letztlich keine Selbstbeweger sind. ⁷

Allerdings blieb es doch auch in der Antike ein schlagender phänomenaler Befund, dass sich die Lebewesen im Gegensatz zu den anorganischen Dingen in irgendeinem Sinne von selbst bewegen. Mit den Lebenskraftmodellen des späten 17. Jahrhunderts und der Philosophie autonomer Subjekte des späten 18. Jahrhunderts wurde es dann zur festen Überzeugung, dass die Fähigkeit zur Selbstbewegung dem Leben eigen ist oder sogar dessen zentrales Bestimmungsstück bildet: »Selbstbewegungsprozeß ist mit Lebensprozeß identisch«, behauptet der romantische Naturphilosoph Lorenz Oken 1810: »Die Selbstbewegung ist der einzige aber wesentliche und erschöpfende Unterschied zwischen dem Organischen und Unorganischen«. ⁸

Vor dem Hintergrund eines solchen Verständnisses ist das technische Automobil eine Provokation. Der innere Bewegungsursprung ist jedoch nur eine, und isoliert gesehen nicht einmal die wichtigste Form der Selbstbezüglichkeit von Lebewesen. Was den Autos und den anderen ›selbstbeweglichen‹ Maschinen fehlt, ist die für alles Lebendige funda-

4 Ebd., S. 222.

5 Aristoteles: Physik, übers. von Hans Günter Zekl, Hamburg 1995, 252b 22–24.

6 Ebd., 253a.

7 Vgl. ebd., 259b 1–31.

8 Lorenz Oken: Lehrbuch der Naturphilosophie, Bd. 2, Jena 1810, S. 23 f.

mentale *Selbstnützlichkei*t. Für die Tiere ist ihre Selbstbewegungsfähigkeit nicht nur ein bequemes Feature, vielmehr beruht ihre gesamte Lebensform auf ihr: Sie müssen, anders als Pflanzen, die alles an ihrem Platz haben, immer von einem Ort zum anderen, um das zu finden, von dem sie leben – nur um die Energie zu erhalten, die notwendig ist, um weiter suchen zu können. Diese ontologische Zirkularität geht dem Auto ab. Es kann auch monatelang stehen, ohne dass es ihm schadet (und tatsächlich steht es die meiste Zeit: das durchschnittliche private Auto mehr als 23 von 24 Stunden am Tag⁹). Darin liegt sein Hauptunterschied zum Lebewesen: Es fehlt ihm die »Autophelie«, die Selbstnützlichkei

der eigenen Aktivität, die alles Lebendige auszeichnet.¹⁰ Das (individuelle) Auto ist ein Werkzeug für andere Zwecke als seine eigenen; die von ihm ausgehenden Mittel-Zweck-Reihen sind nicht auf es selbst zurückbezogen und auf diese Weise geschlossen. Daher ist das *auto* im Auto ein anderes als das der Lebewesen.

Trotzdem fungiert auch das Auto, wie im 17. Jahrhundert die mechanischen Automaten und hydraulischen Apparaturen, als ein fruchtbares Modell zur Beschreibung von Lebensvorgängen. Die Deutung des Lebens *sub specie automobilis* zeigt sich besonders deutlich in der biologischen »Auto«-Terminologie: Diese kommt erst richtig in Schwung, nachdem die Auto-Rede von der Technik übernommen (oder usurpiert) wurde. Zwar finden sich auch schon vor dem Auto auf der Straße einzelne Auto-Begriffe in der Sprache der Biologie – wie etwa »Autonomie« (Virchow 1856), »Autogonie« (Haeckel 1866) oder »Automorphose« (von Hanstein 1882)¹¹ –, zu einem wahren begrifflichen Wettrennen wird die biologische Auto-Sprache aber erst in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts. Bei dem diesbezüglich besonders verdienten Entwicklungsbiologen Wilhelm Roux erfolgt dies erst, nachdem er 1908 in seinen Schriften auf die Autos der Technik verwiesen hatte.¹² Danach wurde bei Roux

9 Vgl. Weert Canzler / Andreas Knie / Lisa Ruhrort / Christian Scherf: Erloschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende. Soziologische Deutungen, Bielefeld 2018, S. 28.

10 Wilhelm Roux: Ziele und Wege der Entwicklungsmechanik, in: ders.: Gesammelte Abhandlungen über Entwicklungsmechanik der Organismen, Bd. 2, Leipzig 1895, S. 55-94, hier S. 58 (der Ausdruck findet sich noch nicht in der ersten Version des Aufsatzes von 1892).

11 Vgl. Georg Toepfer: Historisches Wörterbuch der Biologie, 3 Bde., Stuttgart 2011.

12 Vgl. Wilhelm Roux: Weitere Bemerkungen über Psychomorphologie und Entwicklungsmechanik, in: Archiv für Entwicklungsmechanik der Organismen 25 (1908), S. 720-725, hier S. 723.

auf einmal jedes organische Vermögen zu einem Auto-Vermögen: 1914 unterscheidet er zehn Selbstverhältnisse aller Lebewesen, darunter die »Autoergasie« (Selbsttätigkeit), »Autodissimilatio« (Selbstveränderung), »Autocrescentia« (Selbstwachstum), »Autokinesis« (Selbstbewegung), »Autoproliferatio« (Selbstvermehrung), »Autophaenesis« (Selbstentwicklung) und »Autosustentation« (Selbsterhaltung).¹³ In Roux' *Terminologie der Entwicklungsmechanik* sind es 32 Einträge zu Begriffen, die mit ›Auto-‹ beginnen.¹⁴ Offensichtlich vollzieht sich über die Schaltstelle des ›Auto-‹ zugleich die Mechanisierung des Lebens wie die Animierung der Materie.

II. Die Tierform des Autos und seine Evolution

In einem Auto ein Fortbewegungsmittel zu sehen, gilt manchen als ein verbreitetes Missverständnis, weil es aus ihrer Sicht doch primär anderem dient, etwa sozialem Prestige, sexueller Werbung oder einfach der persönlichen Lust und dem Lifestyle. Aufgrund seiner extremen »symbolischen Aufladungsfähigkeit« seien diese Sekundärfunktionen des Autos daher sein Primäres.¹⁵ Jeder Versuch, das Auto allein als Transportmittel zu verstehen, habe daher als naiv und verfehlt zu gelten. Allerdings steht dieser Deutung entgegen, dass die Erscheinungsform von Autos – im Verlauf des 20. Jahrhunderts in wachsendem Maße – von ihrer Bewegungsfunktion geprägt ist. So wie die Tiere verkörpern Autos einen bestimmten Symmetriotypus, entsprechend einer »dreiseitigen Pyramide, deren Basis ein gleichschenkeliges Dreieck ist«, der *Eudipleura*, wie Ernst Haeckel sie 1866 getauft hat.¹⁶ Die Eudipleuren-Form entspricht der Bilateralsymmetrie und hat nur eine Symmetrieebene, die Sagittalebene, die in der Richtung der Kraftlinien des Gravitationsfeldes und in der Fortbewegungsrichtung verläuft. Die Bilateralsymmetrie kann damit gedeutet werden als eine Anpassung an die schnelle Fortbewegung in dem asymmetrischen Kraftraum des Gravitationsfeldes der Erde. Die Gerich-

13 Wilhelm Roux: Die Selbstregulation, ein charakteristisches und nicht notwendig vitalistisches Vermögen aller Lebewesen, Halle 1914, S. 10 f.

14 Wilhelm Roux (Hg.): Terminologie der Entwicklungsmechanik der Tiere und Pflanzen, Leipzig 1912, S. 34-40.

15 Kurt Möser: Geschichte des Autos, Frankfurt a. M. 2002, S. 336; vgl. ders.: [Gesprächsbeitrag], in: ders./Jens Badura/Gerd de Bruyn: Auto und Autopsie, in: Kurt Möser/Marcus Popplow/Elke Uhl (Hg.): Auto. Kultur. Geschichte, Stuttgart 2013, S. 122-128, hier S. 124 f.

16 Ernst Haeckel: Generelle Morphologie der Organismen, Bd. 1, Berlin 1866, S. 520.

tetheit der Fortbewegung bedingt außerdem die Asymmetrie von Vorder- und Hinterpol des Körpers und die funktional unterschiedliche Anforderung an die Ober- und Unterseite deren ungleiche Gestalt. Allein die Symmetrie der beiden Körperseiten ist bei Auto und Tier im Hinblick auf die Fortbewegung zweckmäßig.

Erstaunlich ist allerdings, dass sich die Formen heutiger Autos meist noch immer dem Diktat des Fortbewegungsfunktionalismus beugen. Darin sind sie deutlich von den Tierformen unterschieden. Denn (männliche) Tiere weisen doch manche Merkmale auf, die sich als extrem dysfunktional im Hinblick auf das schnelle räumliche Fortkommen erweisen: riesige Schwanzfedern, mächtige Geweihe, voluminöse Mähnen sind dafür nur lästiger Ballast. Zu erklären sind sie durch »sexuelle Selektion«: Ihre Funktion liegt darin, die weiblichen Tiere zu beeindrucken, bei denen die Macht der Wahl liegt (*female choice*). Dazu erwies sich in der Tier-Evolution gerade das Hinderliche als nützlicher Indikator der eigenen Fitness (gemäß der »Handicap-Hypothese«): Es demonstriert, was sich der starke Mann an Einschränkungen leisten kann, ohne sein individuelles Fortkommen zu gefährden. Die Auto-Evolution zeigt solche Phänomene kaum. Autos mit Geweihen an der Front oder Pfauenschwänzen am Heck sind doch allein etwas für Umzüge – kleine Kühlerfiguren in Form von strahlenden Himmelskörpern oder wilden Dschungeltieren sind das Maximum, das die Ingenieure an Störungen der Stromlinienform durchgehen lassen (zudem befinden sich diese Dinge dort nicht, wie es bei den Tieren wäre, wegen, sondern trotz ihrer aerodynamischen Dysfunktionalität). Dies gilt, obwohl Autos erwießenermaßen eine wichtige Rolle in der sexuellen Selektion des Menschen spielen: Studien belegen, dass Frauen (statistisch gesehen) solche Männer als kurzfristige Sexualpartner (nicht unbedingt als Lebenspartner) bevorzugen, die ein auffälliges Luxusauto fahren.¹⁷ Bisher sind es also vornehmlich die teuren, schnellen Autos, die kurzfristige Paarungsinteressen signalisieren und erfüllen, nicht die schlecht fahrenden, die man sich auch leisten können muss. Vielleicht aus Gründen der kulturellen Konsistenz ist im Bereich technologischer Konsumgüter das technisch Optimierte und damit finanziell Kostspielige der alles dominierende Attraktivitätsmarker.

Bisher jedenfalls haben die Ingenieure mit ihren Optimierungsprogrammen die Gestaltung des Autos noch fest im Griff. Seit den frühen

17 Christine Hennighausen/Liselot Hudders/Benjamin P. Lange/Hanna Fink: What if the rival drives a Porsche? Luxury car spending as a costly signal in male intrasexual competition, in: *Evolutionary Psychology* 14 (2016), S. 1-13.

1930er Jahren wird das immer wieder »neue Auto« beworben mit technologischer Effizienzsteigerung, etwa durch die »aerodynamische Fahrzeugveredelung«, die »halbierte Stromlinienform« mit einer »wagrechten Schneide« hinten als die »Zweckmäßigungsform«, die bei sich schnell bewegenden Körpern vom Aerodynamiker zu bestimmen sei.¹⁸ Vier Kriterien leiten die Evolution des Autos seit dieser Zeit: Die Rede ist von der »Einheit des schnellen, bequemen, sicheren und sparsamen neuen Autos«.¹⁹ Diese vier Eigenschaften finden sich allerdings in der Folge oft nicht in gleichem Maße in einem Autotyp verwirklicht; sie liefern vielmehr die Grundlage für eine Differenzierung von Autotypen: Die neuen Autos wurden schnell wie ein Jaguar, bequem wie eine Ente, sicher wie ein gepanzerter Käfer oder sparsam wie ein über allem schwebender Adler. Die divergierenden Designziele finden sich in den Tiernamen beliebter Automodelle wieder, wobei nicht die Sparsamkeit in den erhabenen Bewegungen des Adlers diejenige Eigenschaft gewesen sein mag, die dieses Tier zum Emblem eines der ersten deutschen Automobilhersteller gemacht hat. Bemerkenswert ist daran auch, dass die Evolution des Autos zu einer hierarchischen Gliederung in Typen führte, die der der Lebewesen entspricht: Es gibt nicht nur Autoindividuen, sondern Arten, Gattungen und Familien.

III. Das Auto und sein Stoffwechsel

Eine wesentliche Differenz von Auto und Tier liegt in der Art ihres Stoffwechsels: Während das Tier die zu seiner Lebenszeit von anderen Organismen gebundene organische Materie konsumiert und nach seinem Leben wieder anderen zur Verfügung stellt, greift das Auto (mit Verbrennungsmotor) auf fossile Energieträger zurück und macht mit diesen die Zufuhr und Entsorgung der Stoffwechselprodukte zu einem ökologischen Problem. Tiere ernähren sich von anderen Lebewesen, auch ihr »Leben lebt immer auf Unkosten andern Lebens«,²⁰ dabei handelt es sich aber um zeitgenössisches Leben. Dagegen besteht die meta-

18 Franz Kollmann: Aerodynamik im Automobilbau. Wann kommt das neue Auto?, in: Die neue Stadt. Internationale Monatsschrift für architektonische Planung und städtische Kultur 6 (1932/33), S. 5-7, hier S. 5 f.

19 Ebd., S. 7.

20 Friedrich Nietzsche: Nachgelassene Fragmente (1885-87), in: ders.: Kritische Studienausgabe, Bd. 12, hg. von Giorgio Colli/Mazzino Montinari, Berlin 1999, S. 167.

bole Grundstruktur des Autos darin, vor langer Zeit vergangenes Leben in Bewegung zu transformieren, und durch die damit verbundenen Umweltprobleme geschieht dies auf Kosten zukünftigen Lebens. Für seine große Fortbewegungskraft ist das Auto angewiesen auf brennbare Stoffe mit einer so hohen Energiedichte, wie sie das gegenwärtige Leben nicht zu erzeugen vermag (die Energiedichte von Benzin ist mit 40 MJ/kg mehr als doppelt so hoch wie die von Holz). Der Antrieb des Autos muss auf die über viele Jahrmlionen akkumulierte Lebensenergie der fossilisierten organischen Stoffe ehemals lebender Tiere und Pflanzen zurückgreifen. Das Auto transformiert also die in den fossilen Lagerstätten extrem verdichtete Zeit, die Tiefenzeit der Fossilien, in Bewegung mit hoher Geschwindigkeit durch den Raum.

In dieser Eigenschaft wurde es zum »Raumfresser«²¹ und fand sein ideales Biotop in Ländern mit weiten Räumen, wie Amerika. Es fügte sich so sehr in die Rast- und Wurzellosigkeit eines von Pionieren geprägten Lebensgefühls, dass ihm gegenüber alles andere zurücktrat. Selbst die Häuser wurden zu Autos oder von ihnen so sehr an den Rand gedrängt, dass C. G. Jung bei einer Amerikareise Vorgärten und Gartenzäune zu vermissen begann und konstatierte: »Alles scheint Straße zu sein ...«.²²

IV. Die Nischenkonstruktion des Autos

Autos betreiben auf diese Weise – wie viele Lebewesen – ›Nischenkonstruktion‹: Sie verändern die Umwelt nach ihren Bedürfnissen.²³ Wohl von bisher keinem anderen Industrieprodukt der Moderne ging ein so massiver Eingriff in die Umwelt aus wie vom Auto.²⁴ Der Bedarf des Autos nach langen, glatten Oberflächen, die sich miteinander vernetzen, hat die Landschaft wie nichts anderes verändert. Was im 20. Jahrhundert den größten Landschaftswandel bewirkte, begann nach der glücklichen Erfahrung der ersten wohlhabenden Pendler als Verheißung für viele: »Mit dem Automobil läßt es sich ermöglichen, ein paar Bahnstunden

21 Canzler u. a. (Anm. 9): Erloschene Liebe?, S. 27.

22 Nach Gert Raeithel: »Go West«. Ein psychohistorischer Versuch über die Amerikaner, Hamburg ²1993, S. 88.

23 Zu dem Konzept in der Biologie vgl. F. John Odling-Smee / Kevin N. Laland / Marcus W. Feldman: Niche Construction. The Neglected Process in Evolution, Princeton, N.J. 2003.

24 Vgl. Glenn D. Lowry: Foreword, in: Juliet Kinchin: Automania, New York 2021, S. 6.

von der Stadt entfernt zu wohnen und doch in der Stadt seiner Beschäftigung nachzugehen. [...] Auch die eigentlichen Landbewohner würden kulturell davon Nutzen haben« – so wird 1906 die »Kraft Automobilia« gepriesen.²⁵

Von Anfang an lautete das zentrale Motiv des Auto-Marketings: Freiheit. Im Auto gilt, wie es in einem der frühen Auto-Journale verkündet wird: »[F]rei waltet der Mensch über Raum und Zeit«. Und weil das noch nicht genug an Freiheit ist, wird das Auto gleich noch mit zum Akteur und Willensträger erklärt: »[D]as Automobil [...] will dem Menschen die Herrschaft über Raum und Zeit erobern«.²⁶ Anders als in der Bahn, die ein nur »passives Reisen« ermögliche, stehe das Auto für das aktive: »Wir werden nicht mehr gereist [...] – wir reisen wieder selbst.«²⁷ Zu ihrer größten Entfaltung kam die Verbindung von Auto, Individualismus und Freiheit in Amerika: *Freedom as Motion* lautet die hobbesianische Kraft hinter der Popularisierung des Autos, nach der derjenige die größere Freiheit hat, der sich auf mehr Weisen bewegen kann (»hic quoque, quo quis pluribus viis movere se potest, eo majorem habet libertatem«).²⁸ Weil Individualismus und dieses Verständnis von Freiheit in nichts so gut zusammenfinden wie im Auto, galt es schon 1907 als glücksnotwendig (»essential to comfort and happiness«²⁹), so dass es in den 1920er Jahren in den USA angeblich mehr Autos als Badewannen gab.³⁰

Auch im wanderfreudigen späten deutschen Kaiserreich konstruierte das Auto seine soziale Nische: Eine »Auto-Wanderung zwecks Erholung und Zerstreuung« durch den Schwarzwald³¹ wurde schon vor dem ersten Weltkrieg organisiert. Im Zuge dieser »Autowanderbewegung«³² wurde das Auto sogar zu einem Mittel und Weg der Naturbegegnung, nachdem

25 Otto Julius Bierbaum: *Mit der Kraft Automobilia*, Berlin 1906, S. 321.

26 Heinrich Pudor: *Zur Philosophie des Automobils*, in: *Allgemeine Automobilzeitung*. Offizielles Organ des Kaiserlichen Automobil-Clubs, des Deutschen Automobil-Verbandes, sowie des Vereins Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller 7.17 (27. April 1906), S. 33 f., hier S. 33.

27 Bierbaum: *Mit der Kraft* (Anm. 25), S. 333.

28 Thomas Hobbes: *Elementa philosophica de cive* (1642), Amsterdam 1647, S. 157 (Kap. IX, § 9); vgl. Leslie Dale Feldman: *Freedom as Motion*, Lanham 2001, S. 56 f.

29 Zit. nach James Flink: *America Adopts the Automobile, 1895-1910*, Cambridge, Mass. 1970, S. 50.

30 Vgl. Feldman: *Freedom* (Anm. 28), S. xviii.

31 Märkischer Automobil-Club e. V.: *Zum Anfahren nach Luckenwalde am Osterfest*, in: *Automobil-Rundschau* 13 (1914), S. 131 f., hier S. 132.

32 Heinrich Hauser: *Autowandern, eine wachsende Bewegung*, in: *Die Straße* 3 (1936), S. 455-457, hier S. 455.

man feststellte: »[A]uch auf Feld- und Waldwegen kann man fahren. – Während das Kraftfahrzeug uns früher eigentlich von der Natur entfernte, bringt es uns heute der Erde wieder näher.«³³ Dementsprechend wurde der deutsche Straßenbau auf Natur- und Landschaftserfahrung ausgelegt (zumindest rhetorisch): Das Fachjournal *Die Straße* weiß 1936, »die Formen der Landschaft liegen klar zutage«, wenn man auf der Straße fährt, es werde dann und nur dann möglich, »das Landschaftsbild in seinen wesentlichen Kennzeichen zu erfassen, in seinem Aufbau zu begreifen«.³⁴ In einer metaphernreichen Sprache beschreiben nationalsozialistische Landschaftsplaner die auf ihren Straßentrassen mögliche ganzkörperliche Landschaftserfahrung: Die »schwingende Straße« versetze den ganzen Menschen in Resonanz mit der Landschaft und ermuntere ihn zum Singen am Steuer.³⁵ Die Straße wurde auf diese Weise als »Bestandteil der Landschaft«³⁶ begriffen; Straßen seien ihrem Wesen nach »naturgemäß«, »mit der Natur oft schon völlig eins«, »in die Natur [...] eingewachsen«,³⁷ also insgesamt »[n]icht Zerstörung der Natur [...], sondern der Landschaft höchste Krönung«.³⁸

An diesen Erfahrungen und Erwartungen zeigt sich, wie das Auto nicht nur ein »Vehikel der Individualisierung«³⁹ war und einen »Individualisierungsschub«⁴⁰ bewirkte, indem es von der Gebundenheit an einen Ort befreite, sondern immer auch räumliche wie soziale Durchmischung nach sich zog, als Medium der Verschränkung fungierte, geradezu als ein Immersions- und Fusionsvehikel zur Verbindung von Mensch und Landschaft, Technik und Natur, Stadt und Land, von Familie, Volk und Welt. Für die USA und Deutschland ist im Detail belegt, wie die Automobilität in der Zeit zwischen den Weltkriegen eine mäch-

33 Ebd.

34 Stanislaus M. Zentzytzki: Neues Wandern mit dem Kraftwagen, in: *Die Straße* 3 (1936), S. 85-88, hier S. 88.

35 Alwin Seifert: Im Zeitalter des Lebendigen. Natur, Heimat, Technik, Dresden 1941, S. 121.

36 Zit. nach Thomas Zeller: Straße, Bahn, Panorama. Verkehrswege und Landschaftsveränderungen in Deutschland von 1930 bis 1990, Frankfurt a. M. 2002, S. 144.

37 Walter Ostwald: Am Rande der Reichsautobahn, in: *Die Straße* 5 (1938), S. 436-439, hier S. 437.

38 Wilfried Bade: Das Auto erobert die Welt. Biographie des Kraftwagens, Berlin 1938, S. 317.

39 Canzler u. a. (Anm. 9): Erloschene Liebe?, S. 59.

40 Wolfgang Ruppert: Das Auto. »Herrschaft über Raum und Zeit«, in: ders. (Hg.): Fahrrad, Auto, Fernsehschrank. Zur Kulturgeschichte der Alltagsdinge, Frankfurt a. M. 1993, S. 119-161, hier S. 145.

tige Kraft zur Gemeinschaftsstiftung und Volksverbindung wurde.⁴¹ Aber keine Verbindung ohne Trennung: In der Landschaft manifestierte sich die Autokraft der Verschränkung – mit ausgebauten Straßen, die Stadtkerne »sprengen« und die Grenze von Stadt und Land »verwischen«, wie sich schon 1926 abzeichnete⁴² – als Aufbau von Barrieren für die Tier- und Pflanzenwelt, seit Mitte der 1950er Jahre beklagt als »Zerschneidung« und »Zersiedelung« der Landschaft.⁴³

V. Dem Auto das *auto* nehmen

Die Herstellung vielfältigster Verknüpfungen zwischen heterogenen Bereichen macht das Auto zu einem »großen technischen System«.⁴⁴ Funktionale Interdependenzen schafft es beispielsweise zwischen verkehrstechnischen Wegen, sozialem Austausch, Siedlungsstruktur, Arbeitsorganisation und individuellen Bedürfnissen. Diese Bereiche werden so eng verwoben, dass es zu einer selbstbezüglichen, sich aufschaukelnden Dynamik kommt, einer Eigendynamik, die weit über den Eigenantrieb der bloßen Selbstbewegung hinausgeht. Das Auto wurde zum Element seiner eigenen Verursachung: »Verkehr schafft Verkehr«.⁴⁵

Dass so etwas überhaupt möglich ist, dass sich anfängliche Werkzeuge aus ihrem instrumentellen Status befreien und ihren eigenen Lebensraum schaffen können, »ein Auswachsen eines Mittels zum Zweck«,⁴⁶

41 James Flink: *The Car Culture*, Cambridge, Mass. 1975, S. 156f.; Erhard Schütz: »... Eine glückliche Zeitlosigkeit ...«. *Zeitreise zu den »Straßen des Führers«*, in: Peter J. Brenner (Hg.): *Reisekultur in Deutschland. Von der Weimarer Republik zum »Dritten Reich«*, Berlin 1997, S. 73-99, hier S. 90.

42 Hannes Meyer: *Die neue Welt*, in: *Das Werk* 13 (1926), S. 205-224, hier S. 205.

43 W. Lorch: *Das System der Landschaftspflege im Hinblick auf die Internationale Dezimalklassifikation*, in: *Umschuldienst des Forschungsausschusses »Landschaftspflege und Landschaftsgestaltung« der Akademie für Raumforschung und Landesplanung* 6.3/4 (1956), S. 1-20, hier S. 7.

44 Renate Mayntz: *Große technische Systeme und ihre gesellschaftstheoretische Bedeutung*, in: *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie* 45 (1993), S. 97-108, hier S. 104.

45 G. Wolfgang Heinze: *Verkehr schafft Verkehr. Ansätze zu einer Theorie des Verkehrswachstums als Selbstinduktion*, in: *Berichte zur Raumforschung und Raumplanung* 23 (1979), S. 9-32; vgl. Klaus Kuhm: *Moderne und Asphalt. Die Automatisierung als Prozeß technologischer Integration und sozialer Vernetzung*, Pfaffenweiler 1997, S. 184.

46 Georg Simmel: *Lebensanschauung. Vier metaphysische Kapitel*, München 1918, S. 46.

gehört offenbar zum Signum des kulturellen Systems des Menschen. Bei Tieren sind die Zweckreihen zu kurz, um eine kulturelle Eigendynamik dieses Ausmaßes zu erreichen, sie sind zu schnell immer wieder bei dem einen: der Fortpflanzung.

Die Autonomisierung der menschlichen Kulturbereiche kann sich allerdings gegen die Interessen des Menschen richten, bis zur »Zerstörung seiner Lebensqualität«,⁴⁷ und einige von uns vielleicht sogar zu »Gefangenen und Sklaven des Automobils« machen.⁴⁸ Trotzdem kann doch nur wenig Hoffnung bestehen, dass Appelle an die ökologische Vernunft, Plädoyers für eine »Politik der Gemächlichkeit«⁴⁹ oder eine wiedergewonnene »Wertschätzung der Nähe«⁵⁰ letztlich Erfolg haben werden. Dafür hat sich die Logik des Autos zu sehr verselbständigt, zu weitgehend ihre eigene Nische geschaffen, so dass sie zentrales Element eines Lebensentwurfs geworden ist, »der sich über Jahrzehnte in die Gemüter der Menschen eingesenkt hatte«.⁵¹ Daher dürfte noch immer und vielleicht sogar verstärkt gelten, was Kurt Möser vor zwanzig Jahren konstatierte: »Alle gesellschaftlichen Megatrends laufen auf ein Mehr an Privatheit, an Komfort und an Distinktion hinaus, die alle das Auto begünstigen«.⁵²

Hoffnung besteht vielleicht nur insofern, als dass dieses System transformiert werden kann, dass es von dem Fossilenergiesystem zu entkoppeln ist, das ihm allererst die enorme Wucht verliehen hatte, mit der nicht nur menschliche Lebenswelten, sondern die gesamte großflächige Raumordnung umgestaltet wurde. Jetzt, wo diese Umgestaltung vollzogen ist, die universale Vernetzung alle menschlichen Orte immer ähnlicher werden lässt, die Unterschiede in den virtuellen Welten größer werden als die in den realen, könnte Lokomotion immer weniger als der primäre Weg erscheinen, Individualität und Freiheit zu erleben. Die Entwicklung würde dann zurückführen zum großen Antihelden der Lokomotion, zu Immanuel Kant in Königsberg, der es vorzog, dort zu

47 Hermann Knoflacher: [Gesprächsbeitrag], in: ders./Markus Friedrich/Gerd de Bruyn: *Auto und Autopsie*, in: Kurt Möser/Marcus Popplow/Elke Uhl (Hg.): *Auto. Kultur. Geschichte*, Stuttgart 2013, S. 132-138, hier S. 138; vgl. ders.: *Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Freiheit vom Zwang zum Autofahren* (1993), Wien ²1996, S. 35.

48 Knoflacher: *Harmonie* (Anm. 47), S. 140.

49 Wolfgang Sachs: *Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche*, Reinbek b. Hamburg 1984, S. 260.

50 Ebd., S. 259.

51 Ebd., S. 118.

52 Möser: *Geschichte* (Anm. 15), S. 343.