

Thomas Vašek

Mobiler Autoismus: Der Deutsche und sein Auto

Tut uns leid, Goethe: Was Deutschland zusammenhält, sind keine Gedichte. Es ist das Automobil. Eine philosophische Sicht auf eine Branche in der Krise – und eine Nation, die (noch) nicht loskommt von einer alten Perspektive.

5 Eine Autobahn, irgendwo in Deutschland. Auf der linken Spur Fahrzeuge, die, einander permanent überholend und wegdrängend, in rasender Geschwindigkeit und mit drohend blinkender Lichthupe wie Geschosse über den Asphalt donnern. Darin: brave Bürger, die sich für die Dauer der Fahrt in Kampfpiloten verwandelt haben. Warum? Weil das Automobil für uns Deutsche Selbstbewegung, Selbstermächtigung,
10 Freiheit bedeutet. In fast allen Ländern gibt es ein generelles Tempolimit. Nur in Deutschland gestattet man dem Fahrer, was er sonst nirgends darf – so schnell zu fahren, wie er will.

„Freie Bürger fordern freie Fahrt“ – mit diesem Slogan startete der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC) im Februar 1974, mitten in der Ölkrise, seine
15 Kampagne gegen einen Tempolimit-Großversuch auf den Bundesautobahnen. Die Parole gehört noch immer zur automobilen „Leitkultur“ des Landes, ein generelles Tempolimit gilt als politisch nicht durchsetzbar. Die Frage des Automobils ist bis heute eng verbunden mit der Frage nach dem „Deutschen“, nach unserer Identität, nach unserer Perspektive auf die Welt. Aber nun steckt das Auto – und damit das deutsche
20 Selbstverständnis – in der Krise.

In der Debatte um die deutsche Autoindustrie verdichtet sich heute, wie im Zylinder eines Verbrennungsmotors, ein Gemisch aus zentralen Fragen unserer Zeit: Globalisierung, Klimawandel, Digitalisierung. Es geht nicht nur um Abgaswerte, betrügerische Manipulationen und Kartellverdacht, sondern auch um einen tief greifenden Wandel,
25 der die Autonation Deutschland in ihrem Innersten trifft. „Deutschland hat das Auto erfunden, perfektioniert und sich emotional und ökonomisch davon abhängig gemacht“, schreibt der Mobilitätsforscher Stephan Rammler in seiner Streitschrift „Volk ohne Wagen“.

Das Auto ist das Kultobjekt der Deutschen

30 Welche Bedeutung das Automobil für die Deutschen hat, zeigen die nackten Zahlen: Die Automobilindustrie hat heute 800.000 direkt Beschäftigte; rund 1,5 Millionen Arbeitsplätze hängen indirekt vom Auto ab. Die deutsche Automobilkrise hat nicht

nur eine wirtschaftliche, politische und ökologische Dimension. Sie ist auch die Krise eines nationalen Mythos, der das deutsche Selbstverständnis bis heute mitkonstituiert.

35 Wir müssen daher versuchen, ihre tiefere Bedeutung auch philosophisch zu begreifen. Das Auto ist das Kultobjekt der Deutschen, ihr Fetisch, ihre Religion.

Vom Komponisten Richard Wagner stammt das Diktum, „deutsch“ sei es, eine Sache um ihrer selbst willen zu tun. Wenn diese Definition zutrifft, dann ist Autofahren die deutsche Tätigkeit schlechthin. Es geht dem deutschen Autofahrer nicht primär um
40 den Nutzen, von einem Ort zum anderen zu gelangen. Es geht ums Fahren selbst. Neuwagen haben heute im Schnitt 150 PS, gegenüber 95 PS im Jahr 1995. Ginge es bloß darum, mit dem Auto einkaufen zu fahren, bräuchte man weder hohe Leistung noch ein Sportfahrwerk.

Fahren um des Fahrens willen – das ist der Blick durch die Frontscheibe, die Perspektive des automobilen Subjekts, sein „Autismus“. Das ist bis heute auch die Perspektive
45 der deutschen Automobilindustrie. Aber ein Auto ist noch viel mehr als nur ein Fortbewegungsmittel. Es ist Lustobjekt, Designikone, Statussymbol, materialisierte Freiheit – und oft alles zugleich.

Normalerweise denken wir, dass es vom Fahrer selbst abhängt, wie er fährt. Das ist die
50 subjektzentrierte Sicht. Doch es ist eben nicht egal, in welchem Auto man sitzt. Beim Autofahren läuft eine Art Handlungsprogramm ab, bei dem wir nicht genau sagen können, wer da eigentlich agiert. Subjekt und Objekt, Fahrer und Fahrzeug bilden eine Einheit, eine Art Hybridwesen, ein „Quasi-Objekt“, wie es der französische Philosoph Bruno Latour nennt. Aber wenn das Autofahren ein solches Handlungsprogramm ist,
55 dann fragt sich, wer oder was dieses Programm geschrieben hat.

Das Automobil ist politisch

Eine Technologie wie das Auto ist nicht einfach neutral, meint der amerikanische Technikphilosoph Andrew Feenberg. Nach seiner Theorie enthalten technische Systeme einen „Code“, der bestimmte Regeln und Routinen festlegt, in denen sich
60 Werte und Interessen der jeweiligen industriellen Kultur ausdrücken. Das Automobil ist politisch, es hat zu tun mit Macht. Per Software lässt sich der technische Code eines Autos heute bis ins feinste Detail justieren. Wenn Andrew Feenbergs These stimmt, dann dienen alle diese Eingriffe letztlich dazu, unsere automobilen Lebensform und damit die Herrschaft der Automobilindustrie zu verfestigen.

65 Die Herrschaft des deutschen Automobilsystems ist heute praktisch total, sie reicht
von der direkten politischen Verflechtung, siehe Volkswagen, über die Lobbyarbeit
der Konzerne bis zum ADAC, dem größten europäischen Verkehrsclub. Die Macht
der Autoindustrie gründet auf dem sich selbstreproduzierenden System Automobil –
und auf der unhinterfragten Behauptung, dass der Wohlstand des Landes von ihr
70 abhängt.

Das Automobil unterminiert immer mehr seine eigenen Versprechen, seinen eigenen
Sinn. Die Freiheit schlägt um in Unfreiheit, Flexibilität in Zwang, Geborgenheit in
Bedrohung. Wenn es den Deutschen tatsächlich darum geht, eine Sache „um ihrer
selbst willen“ zu tun, wie Richard Wagner meinte, dann ist die Krise des deutschen
75 Automobils auch eine Krise der nationalen Identität.

Im Hinblick auf Wagners Diktum bemerkte Theodor W. Adorno (1903–1969) einmal,
dem „Um seiner selbst willen“ sei im „unerbittlich integren Mangel an Rücksicht auf
den anderen, auch Inhumanität nicht fremd“. Wenn man etwas als „spezifisch
deutsch“ vermuten dürfe, so Adorno, dann sei dies das „Ineinander des Großartigen,
80 in keiner konventionellen Grenze sich bescheidenden, mit dem Monströsen“. Vor
Augen stand Adorno dabei natürlich der Weg Deutschlands in den National-
sozialismus. Aber beschreibt seine Bemerkung nicht auch den Kern der deutschen
Autoleidenschaft?

Freiheit und Unabhängigkeit

85 Es ist von großer Bedeutung, dass das Automobil in einem Land erfunden wurde, in
dem man es nicht zwingend brauchte. In Deutschland musste man keine gigantischen
Distanzen in der Wildnis überbrücken wie in den USA. Als Carl Benz 1886 den Benz-
Patent-Motorwagen Nr. 1 erfand, gab es in Deutschland eine gut ausgebaute Eisen-
bahn – und bereits das Fahrrad für den Nahverkehr. Schon in den Anfängen stand das
90 Automobil für Freiheit und Unabhängigkeit, es war ein Symbol für Modernität. Doch
bis in die 1920er- und 1930er-Jahre blieb es ein Luxuspielzeug.

Doch der deutsche Automobilmythos bröckelt. Immer mehr Menschen können sich
heute vorstellen, auf andere Verkehrsmittel umzusteigen; der Anteil der Privatkäufer
an den Neuzulassungen geht zurück. In der älteren Generation ist es bis heute üblich,
95 am Sonntag den Wagen zu waschen oder beim Vorbeifahren an der Tankstelle die
Benzinpreise zu kommentieren. Die Jungen haben zum Automobil schon ein viel
entspannteres Verhältnis. So ermöglichen digitale Kommunikationsgeräte eine ganz
neue Form von Selbstbewegung – nämlich ohne sich vom Fleck zu rühren, wie der

Journalist und Autor Hanno Rauterberg in seinem Buch „Wir sind die Stadt!“ schreibt:
100 „Die Ich-Kapsel des Automobils bekommt Konkurrenz durch das iPhone.“

Der digitale Wandel verändert auch das Autofahren. Das Elektroauto steht nach Ansicht vieler vor dem Durchbruch; das autonome Auto, gesteuert von künstlicher Intelligenz statt vom menschlichen Fahrer, ist in greifbare Nähe gerückt. Eine Kombination dieser Technologien, zusammen mit Carsharing, könnte die Mobilität
105 revolutionieren. „Das selbstfahrende Auto ist mehr als intelligente Technik“, schreibt Automobilexperte Ferdinand Dudenhöffer: „Es verändert unser Denken, unsere Gesellschaft, unsere Werte.“ Das selbstfahrende Auto würde nicht nur mehr Sicherheit bringen, sondern auch Zeitgewinn. Der „Fahrer“ könnte sich mit anderen Dingen beschäftigen, er wäre nicht mehr der Held hinter dem Lenkrad. Das autonome Auto
110 bedeutet das Ende der Fahrerperspektive auf die Welt.

Gesucht: Eine radikal neue Idee

Seit Jahren entwickelt sich das Automobil immer mehr zum rollenden Computer, mit über 100 vernetzten IT-Systemen und kilometerlangen Kabelsträngen, von der Motorsteuerung bis zum automatischen Einparksystem. Was die digitale Vernetzung wirklich
115 bedeutet, das beginnen die Autohersteller erst allmählich zu begreifen. Was sich verändert, ist nicht bloß das Auto selbst. Es ist das Paradigma des Fahrens. Das automobiler Subjekt verschwindet. „Das Auto der Zukunft wird nicht mehr nur isoliertes Fortbewegungsmittel sein, sondern Teil einer in sich vernetzten Mobilitätswelt“, schreibt Dudenhöffer.

120 Der deutsche Automythos ist von gestern, was wir brauchen, das ist eine radikal neue Idee, die am deutschen Ingenieursgeist, am Qualitätswillen anknüpft, aber nicht bloß den Selbstzweck des Fahrens im Auge hat, sondern eine bessere, lebenswertere Welt. Wir können und wir müssen den „technischen Code“ des Automobils radikal umschreiben, auf demokratische Weise – als eine Art Programm für eine neue Form
125 der deutschen Selbstbewegung. Die Freiheit der Deutschen realisiert sich nicht bei Tempo 200 auf der Autobahn, sondern in einer intelligenteren Mobilität, in einer neuen Leichtigkeit des deutschen Fahrens. Diese neue Mobilität könnte dem automobilen Subjekt – jenem Hybridwesen aus Mensch und Technik, das in Deutschland seine am höchsten entwickelte Gestalt angenommen hat – eine neue Subjektivität, eine
130 neue Lebensform schenken. Eine Identität, die vielleicht sogar mehr Freude macht als das Autofahren selbst.