

Alt werden ist ja nie ganz einfach, aber wie schwierig ist es erst, wenn man Pop-Musiker ist? SEITE 36

Wie andere Städte tendiert auch Zürich dazu, das Aussehen eines seelenlosen Vororts anzunehmen SEITE 39



Man muss am Steuer nicht gleich die Augen schliessen wie Bridget Fonda. Aber Autofahren kann auch ein Genuss sein.

MICHAEL TIGHE / HULTON ARCHIVE / GETTY IMAGES

## Das Auto als Wille und Vorstellung

Ja, das Auto ist auch ein Verkehrsmittel. Vor allem aber ist es ein kulturelles Ereignis

MARCEL SCHMID

Visionen zur Zukunft des Autos haben zurzeit Hochkonjunktur. Und wo konkrete Vorstellungen zur künftigen Mobilität entwickelt werden, bilden Elektrofahrzeuge und selbstfahrende Autos stets die Konstanten. Interessanterweise gehen alle Szenarien davon aus, dass das Auto der Zukunft ausschliesslich ein Verkehrsmittel ist. Diese Vorstellung ist falsch, denn sie lässt völlig ausser acht, dass es das nie war: Autos befördern nicht nur den Körper von A nach B, sondern bringen auch den Geist und die Phantasie auf Touren. Sie sind nie nur Transportmittel, sondern auch «objets du désir».

Die Banalität unserer täglichen Autofahrten überdeckt diesen Aspekt nur vordergründig. Blickt man zurück in die Geschichte der Automobilität, so zeigt sich, dass die Vorstellungen und Phantasien, die sich mit dem Auto verbinden, von allem Anfang an äusserst wirkungsmächtig waren. Rennautos und Sportwagen sind Technologieträger, aber sie sind ebenso sehr Träger von Imaginationen. Sie vermitteln beim Fahren das, was der französische Psychoanalytiker Jacques Lacan als «jouissance» bezeichnete – Genuss. Das färbt ab bis in die Massenproduktion, wo selbst biedere Mittelklassewagen und günstige Kleinwagen ihren Besitzern nicht nur nützen, sondern sie auch bezaubern sollen.

Der «Fetischcharakter» der Ware wird nirgends so offen zelebriert wie beim Automobilität. Kaum ein anderes Objekt wird so sehr jenseits jeder Rationalität als Spass- und Genussobjekt gefeiert und angepriesen. Autofahren ist zumindest in unseren Imaginationen ein emotionaler Akt geblieben. Und diese Imaginationen werden auch das Auto der Zukunft antreiben. Auch wenn der Niedergang des Individualverkehrs bereits prophezeit wird: Aus kulturwissenschaftlicher Perspek-

tive ist die Erwartung alles andere als gerechtfertigt, der emotionale Aspekt des Autofahrens werde seine Bedeutung auf einmal verlieren.

Die geisteswissenschaftliche Erforschung der Kultur des Autos könnte Hinweise darauf liefern, wie die Automobilität der Zukunft aussehen müsste. Denn gerade die Kulturwissenschaft ist befähigt, das «Lustprinzip» zu deuten, das sich mit den Vorstellungen vom Auto verbindet. Nur, in der Kulturwissenschaft spielt die imaginäre Ebene des Autos eine marginale Rolle. Vor allem die deutschsprachige Forschung verhält sich sehr zurückhaltend. Bis auf einige Ausnahmen, wie etwa Ulf Poschardt's Text «Über Sportwagen», gibt es kaum nennenswerte Forschung dazu.

Selbst in den derzeit so beliebten Standardwerken zum Beschleunigungs- und Geschwindigkeitsdiskurs, Hartmut Rosas «Beschleunigung» etwa oder Peter Borscheids «Tempo-Virus», findet das Auto kaum Beachtung. Das ist seltsam, denn das Auto ist die sichtbarste Realisierung kulturell bedeutsamer Paradigmen wie Beschleunigung und Geschwindigkeit. Um das zu belegen, braucht es nicht einmal Statistiken. Ein Blick aus dem Fenster genügt: Wir sehen meist Autos und Strassen.

### Foucault fährt Jaguar

Dass sich die Kulturwissenschaft in Bezug auf das Auto so zurückhält, liegt vermutlich in einer politischen Eigenart der deutschsprachigen Forschung. Debatten über Alltagsgegenstände sind da viel stärker als beispielsweise in Frankreich, England und den USA durch eine Allianz von linksliberalen Kulturwissenschaften und der Ökobewegung geprägt. Das mag daran liegen, dass sich im deutschsprachigen Raum die «Zurück-zur-Natur-Romantik» der Lebensreformbewegung deutlicher als anderswo in einem intellektuellen Diskurs etabliert hat. Salopp gesagt: Während

Michel Foucault mit dem Jaguar durch die Gegend rauschte, haben sich linke Intellektuelle diesseits des Rheins lieber in die Bahn gesetzt, zumindest offiziell.

Das Schweigen der Kulturwissenschaft ist eine verpasste Chance. Denn der technologische Fortschritt des Autos darf sich nicht allein nach Effizienzüberlegungen und Rationalität bemessen. Auch die Imaginationen, die sich mit dem Auto verbinden, werden ihm die Richtung weisen. Politik und Wirtschaft werden zudem einen Weg aufzeigen müssen, die Umwelt- und Verkehrsprobleme zu lösen, ohne allein auf Verbote und auf die Verteufelung des Autos zu setzen.

Wir stehen kurz vor einer automobilen Revolution, wie wir sie seit der Massenmotorisierung nicht mehr erlebt haben. Der prominenteste Kenner der deutschen Automobilindustrie, Ferdinand Dudenhöffer, bezeichnet Carsharing, Elektrifizierung und autonomes Fahren als die drei entscheidenden Faktoren dieser Revolution. Carsharing ist dabei, nicht zuletzt in der Schweiz, derzeit am weitesten fortgeschritten.

Aber hier regiert längst nicht mehr die reine Wirtschaftlichkeit. Das Angebot an verfügbaren Fahrzeugen zielt zunehmend auf das Fahrvergnügen. Seit einiger Zeit sind unter den Autos, die zur gemeinsamen Nutzung zur Verfügung stehen, auch luxuriöse Limousinen, schnittige Sportwagen und schicke Cabriolets zu finden. Die Flotte von DriveNow beispielsweise, einem Joint Venture von BMW und Sixt, besteht ausschliesslich aus Fahrzeugen von BMW und Mini.

Ein ähnlicher Wandel von der reinen Funktionalität zum Fahrspass findet bei den Hybrid- und Elektroautos statt: Auf Youtube sind Tesla-Elektroautos zu sehen, die auf der Viertelmeile zahlreichen Sportwagen davonfahren. Und auch wenn vollelektrische Autos trotz ihrem überragenden Beschleunigungspotenzial bei Automobilbegeisterten

noch immer Skepsis hervorrufen, hat es das Hybridauto geschafft: Die Supersportwagen McLaren P1, Porsche 918 und Koenigsegg Regera verbinden Verbrennungs- mit Elektromotor, Sparsamkeit mit Hochgeschwindigkeit. Der Elektromotor bietet den entscheidenden Vorteil, dass er die Hundertstelsekunden überbrücken kann, in denen Motor und Getriebe erst in die Gänge kommen müssen. Er ist also fähig, das umzusetzen, was bisher reines Wunschdenken war: verzugslose Beschleunigung.

### Herrschaft am Steuer

Das autonome Auto ist der wohl radikalste Eingriff in unser automobilistisches Dasein. Gerade da werden Akzeptanz und Erfolg des Konzepts entscheidend davon abhängig sein, ob die neue Form von Mobilität mit unseren Imaginationen von automobiler Fortbewegung zur Deckung gebracht werden kann oder nicht. Das ist heikel, denn der Verlust der Herrschaft über das Steuer steht in Konflikt mit der Sehnsucht nach Unabhängigkeit und Freiheit, die sich im Autofahren manifestiert. Andererseits werden nun endlich langgehegte Wünsche nach unmittelbarer Interaktion zwischen Mensch und Maschine erfüllt – mit Maschinen, die über ein menschenähnliches Einschätzungsvermögen verfügen.

Ob in der Science-Fiction der sechziger Jahre oder in der beliebten Achtziger-Jahre-Fernsehserie «Knight Rider»: Das Auto wurde immer auch als roboterähnliches Gefährt imaginiert. In diesem Punkt ist die Haltung der Industrie allerdings unschlüssig: Einerseits bedient sie den Markt mit Zukunftsvisionen der Hightech-Industrie, wie dem Google-Auto. Sein Raumfahrtkapsel-Design ist eine Reminiszenz an Science-Fiction-Vorstellungen. Nur ist das Gefährt so langsam, dass an wie Fahrspass nicht zu denken ist. Andererseits implementieren die traditionellen Automobilhersteller

selbstfahrende Technologien in ihren herkömmlichen Fahrzeugen, ohne im Design den landläufigen Vorstellungen entgegenzukommen, wie ein Auto der Zukunft aussehen müsste.

Interessant ist der Zwischenweg, den Tesla eingeschlagen hat. Ausser ist der Design den landläufigen Vorstellungen entgegenzukommen, wie ein Auto der Zukunft aussehen müsste. Tesla ist zudem ein Beispiel dafür, wie Vorstellungen die Realität beeinflussen. Elon Musk, Parade-Entrepreneur, Tesla CEO und Gründer der Weltraumfirma SpaceX, gibt offen zu, dass die Lektüre von Douglas Adams' «The Hitchhiker's Guide to the Galaxy» auf seine Automobil- und Raumfahrtvisionen abgefärbt hat.

Die Geschichte der Automobilität lehrt, dass der Erfolg eines Autos nicht zuletzt davon abhängt, ob sein Nutzwert mit unseren Wünschen und Phantasien von automobiler Freiheit und Luxus übereinstimmt. Die Lösung der dringenden Umwelt- und Verkehrsprobleme fordert also gerade beim Auto Technologien, die auch Spass machen, Genuss bereiten. Die Automobilindustrie hat das zum Teil erkannt. Die Politik muss es erst noch lernen. Bis jetzt ist sie blockiert zwischen zwei unversöhnlichen Lagern: Auf der einen Seite stehen jene, welche die Umweltprobleme nicht wahrhaben wollen und pauschal als Märchen abtun. Auf der anderen Seite stehen die Apologeten einer autofreien Zukunft, die am liebsten schon heute alle Autos verbieten und Strassen zurückbauen würden. Beide Lager zeichnen sich durch eine hartnäckige Technologieresistenz aus. Sie unterschätzen die Bedeutung des Autos als Gebrauchsgut der modernen Industriegesellschaft. Und sie verkennen das Potenzial der Imaginationen, die in ihm schlummern.

Marcel Schmid ist Literaturwissenschaftler und forscht an der Yale University. Er veröffentlichte Arbeiten zum Autopolis-Begriff und zur Geschichte der Lebensreform.