

bestehend aus Hunderten von Gouachen, gehört zu den Höhepunkten der Ausstellung. Und die Wege führen nach Dachau, denn hier war der katholische Dorfpfarrer, Nazigegner und Gärtner Korbinian Eichner (1885-1966) inhaftiert. In vier Jahren züchtete er heimlich vier neue Apfelsorten. Ihm zu Ehren werden im Fridericianum nicht nur seine unzähligen kleinen Apfelbilder ausgestellt, die in ihrer Strenge der

Konzeptkunst ähneln, sondern es wurde auch ein Korbiniansapfelbäumchen in der Karlsaue gepflanzt.

Mögen seine Früchte noch in vielen Jahren an die 13. documenta in Kassel anno 2012 erinnern.

(Die Ausstellung läuft noch bis zum 16. September 2012; täglich geöffnet von 10 bis 20 Uhr. Informationen: www.documenta.de) ■

Martin Tschechne

S-Bahn oder S-Klasse?

Mutmaßungen über eine Zeitenwende in der Mobilität

Kann sich noch jemand an die Mercedes-Baureihe W 140 erinnern? Die kantigen Modelle der S-Klasse kamen 1991 auf den Markt, vor gut 20 Jahren, auf dem Höhepunkt der Ära Kohl. Schnell wurden sie zum Gespött der Zeitkritiker: Dick und wuchtig waren sie, rücksichtslos und anmaßend, wie es auch dem Zeitgeist und der Politik der 90er Jahre attestiert wurde. Sie passten auf keinen Auto-Reisezug der Bahn und wogen leer schon mehr als zulässig war. Die fliegenden Dampfwalzen aus Stuttgart verschwanden 1998 aus dem Sortiment von Daimler Benz. Kurz darauf verließ auch Helmut Kohl das Kanzleramt. Das Ende einer Epoche?

Martin Tschechne

(* 1954) ist Journalist und lebt in Hamburg. 2010 erschien seine Biografie des Begabungsforschers William Stern (bei *Ellert & Richter*), der den Intelligenzquotienten IQ erfunden hat.



Kam es nach dem Aus für die Baureihe W 140 von Daimler Benz Ende der 90er Jahre auch zu einer Art Zeitenwende in der Automobilität? Nicht wirklich. Genau genommen: Bis heute nicht. Zunächst folgte der Phaeton, das Symbol-Auto der Ära Schröder. Kaum weniger protzig, zudem ungeschickt nach einem griechischen Göttersohn benannt, der mit dem Wagen des Sonnengottes Helios die ganze Welt

ins Unglück gestürzt hatte – jede Ähnlichkeit zu aktuellen Zuständen oder lebenden Personen wäre selbstverständlich rein zufällig. Es folgten Spaß-Autos, Konzept-Autos und Nostalgie-Autos mit spektakulär geschwungenen Kotflügeln und einem Luftwiderstand, als hätte es nie ein Problem mit dem Öl oder den Abgasen gegeben. Schließlich eroberten die bis heute überaus beliebten SUVs die Straßen, *Sport Utility Vehicles*, sportliche Nutzfahrzeuge also – in Wirklichkeit jedoch Isolationskokons in einer prinzipiell ängstigen Welt, automobile Anmaßungen, riesige, rollende Zwitterwesen aus der ledergepolsterten Sänfte eines Drittwelt-Potentaten und jenen rumpelnden Schießständen, mit denen sie in *Daktari* auf Nashornjagd gingen. Bei uns dienen diese

Monster eher dem Zweck, mit wuchtigem Auftritt die Überholspur auf der Autobahn frei zu räumen oder – in den besseren Wohngegenden – die Kinder zum Ballettunterricht zu chauffieren. Mit 400 PS bei einem Spritverbrauch von 25 Litern: Nimmt es mit der Unvernunft denn nie ein Ende?

Doch da liest man plötzlich in der Tageszeitung ein Pamphlet, in dem der Vorstand eines großen Wolfsburger Automobilkonzerns auf die Vorzüge kleiner und kleinster Fahrzeuge aufmerksam macht. Wie ist das zu verstehen? Als Vorschlag zur Entwicklungshilfe für Schwellenländer, in denen der Markt noch Expansionspotenzial bietet, weil noch nicht, wie bei uns, jeder Zweite – Säuglinge und Greise eingerechnet – ein eigenes Auto hat? Nein! Jedenfalls: nicht nur. Von neuen Mobilitätskonzepten ist die Rede. Sogar das Wort »Car Sharing« taucht auf, also die gemeinsame Nutzung *eines* Autos durch *mehrere* Halter. Wo hat es das in der Broschüre eines Autoherstellers schon jemals gegeben? Muss es denen schlecht gehen!

Zurück in die Zukunft

Oder handelt es sich um erste Anzeichen einer von Einsicht geleiteten Zeitenwende? Da werden auf der großen Automobilschau in Frankfurt parklückentaugliche Kleinwagen ins Scheinwerferlicht getaucht, als wären sie Altäre der Selbstbeweihräucherung wie ein Acht- oder Zwölfzylinder. Da schwingen sich würdige Herren aufs Rad, um morgens in ihr Vorstandsbüro zu strampeln. Und sie schämen sich nicht, sind sogar stolz, wenn ein Untergebener sie dabei erkennt. Da arbeiten Entwicklungsabteilungen mit Hochdruck an ressourcenschonenden Antriebssystemen und Fahrräder mit zusätzlichem Elektromotor sind nur noch mit Wartezeit zu bestellen. S- und U-Bahnen fahren immer noch zu Preisen, die kaum jemanden in Versuchung brin-

gen, endlich und ganz auf das Auto zu verzichten; und die Bahn bietet immer noch keine Möglichkeit, das eigene Rad im ICE mitzunehmen, was streng genommen eine exquisite Unfreundlichkeit ist. Dafür stellt sie aber in größeren Städten City-Bikes bereit, Leih-Räder, die sich einfach per EC-Karte aufschließen und nach ein paar Kilometern Fahrt irgendwo wieder abstellen lassen. Sie gehören heute fest ins Straßenbild.

Ganz offensichtlich tut sich was im allgemeinen Verständnis von Mobilität, d.h. auch in der Geltung, die ein Auto seinem Nutzer verschafft, und von der Belastung, die es für die Umwelt allgemein und speziell auch für die Lebensqualität in den Städten mit sich bringt. Mehr als 42 Millionen Personenwagen sind in Deutschland zugelassen – viel mehr Straßen, Autobahnen und Parkplätze lassen sich kaum bauen, wenn noch ein Fleckchen Grün dazwischen übrig bleiben soll.

Doch ist das, was heute auf den Straßen zu beobachten ist, immer das Abbild einer lange vergangenen Zeit. 60 Monate, volle fünf Jahre also, dauert es, bis ein Auto konzipiert, durchgerechnet und fertig entwickelt ist, und endlich vom Hof des Händlers rollen kann. Als das heute nagelneue Modell in den Köpfen der Bedarfsanalytiker und Designer langsam herauf dämmerte, war Barack Obama noch Senator von Illinois, Fukushima arbeitete reibungslos, Deutschland lebte in der Gewissheit grenzenloser Energiereserven und die großen Krisen der Wirtschaft, der Banken und des Euro waren nicht absehbar. Jedenfalls nicht für Leute, die behaupten, sich im Finanzgeschäft auszukennen. Wer also von der Art der Fortbewegung auf den Erkenntnisstand der Menschen schließen will, der muss sich etwa fünf Jahre zurück versetzen: 2007...

Weitere fünf Jahre zuvor, 2002, war das Ein-Liter-Auto vorgestellt worden. Von VW, jenem Hersteller also, der zeitgleich den Phaeton auf den Markt schob, die

Luxuslimousine mit dem unglücklichen Namen, und wenig später den Bugatti Veyron, den schnellsten und stärksten Sportwagen der Welt. 300 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit und 1.000 PS Motor-Leistung auf der einen Seite, 0,9 Liter Benzin-Verbrauch pro 100 Kilometer auf der anderen – klar, wer da das Rennen machte. Der Sportwagen war ausverkauft, noch bevor das erste Exemplar montiert wurde; die Studie zum umweltschonenden, verbrauchsgünstigen Leichtauto wanderte in die Ablage für später mal.

Denn Eines haben die Automobilhersteller geschafft, seit sich in den 20er Jahren ein gewisser Alfred Sloan fragte, wie die Erfolgsserie des Konkurrenten Henry Ford mit seinem berühmten Modell T doch zu knacken sei. Sie haben es geschafft, das Auto vom Gebrauchsgegenstand zum Mythos zu erheben, zum erkennbaren Zeichen von Macht, Erfolg und Potenz – oder zum voll tauglichen Ersatz dafür.

»Geplante Obsoleszenz«

Ein Kraftwagen für jedermann, preisgünstig, praktisch und »unkaputtbar«: Das war Henry Fords Mission. Aber wo – so mag sich der schlaue Konkurrent damals gedacht haben – wo liegt da der dauerhafte Nutzen für die Industrie? Wo die Chance auf Wachstum? Alfred Sloan war Generaldirektor von General Motors. Er baute schäbigere Autos, aber schickere. Und vor allem solche, die nicht alle gleich waren, sondern ersichtlich gestaffelt: das schlichte Modell für den Einsteiger und der protzige Cadillac für den Erfolgsmenschen. Alle paar Jahre änderten sich Stil und Linie. Wer also seinen Ruf unter den Kollegen oder in der Nachbarschaft nicht aufs Spiel setzen wollte, der folgte Sloans Vorgaben und kaufte immer das neueste Modell und nahm lieber einen Kredit auf als sich aus dem Wettbewerb auszuklinken.

Das beschriebene Phänomen trägt den eher kryptischen als erhellenden Namen »geplante Obsoleszenz«. Es bezeichnet den damals revolutionären Plan, ein Produkt von seinem Ende her zu entwickeln – also dafür zu sorgen, dass Verbrauchern möglichst bald nach dem Kauf schon wieder die Lust überkommt, etwas Neues zu kaufen bzw. zu besitzen. Weil das Alte überholt ist, sich rasch abgenutzt hat – oder aber nicht mehr das Prestige verschafft, das es einst versprochen hatte, als es noch im Schaufenster glänzte. »Geplante Obsoleszenz« wurde zu einem Grundprinzip für Aufschwung und Wachstum der Wirtschaft in den westlichen Industrienationen. Dereinst könnte es zu ihrem Zusammenbruch führen, wenn die Rohstoffe nicht mehr ausreichen, um den angeheizten und sich immer rasanter beschleunigenden Bedarf zu erfüllen. Oder wenn die Müllhalden der Welt all die Modelle vom letzten und vom vorletzten Jahr nicht mehr aufnehmen können.

Warum aber machen sich auf unseren Straßen immer größere und protzigere Autos breit, gegen die das so herzhaft verspottete Symbol-Modell W 140 aus der Ära Kohl geradezu grazil erscheint? Warum steigen vernunftbegabte Menschen in Dinosaurier aus Kunststoff, Blech und Elektronik, die zum Geländewagen hochgerüstet wurden, um dann anschließend zum Rennwagen tiefer gelegt zu werden? Solche Autos sind ungefähr so gaga wie ein zehn Kilo schweres Schweizer Taschenmesser mit 257 Klingen, Feilen und Zangen – aber sie stellen das Angebot der Industrienationen an Länder wie Indien oder China dar, deren Eliten auf dem Weg nach oben Autos als Symbole ihres Erfolgs, ihrer Macht und ihrer Gleichwertigkeit benötigen. Dorthin soll verkauft werden, was der glorreiche Westen ihnen vorlebt: ein Menschenbild. Ein Lebensmodell. Und eine Technik, die sich selbst ad absurdum führt. ■