

Eine Liebe verschwindet

Die Beziehung der Deutschen zum Automobil schien unverwundlich. Mit dem Crash der Finanzmärkte kommt auch sie ins Schleudern. Eine Reise zu Waschanlagen, Tankstellen und anderen Sehnsuchtsorten

Henning Sussebach, Die Zeit, 06.11.2008

Die Bilder sind noch im Kopf. So klar, so viele, als sei die ganze Kindheit mit Erinnerungen ans Auto zugeparkt. Der neue Wagen vor dem Haus, ein wenig größer als der alte. Der Vater mit Eimer und Schwamm. Die Mutter, wie sie sich zaghaft den Zweitwagen aneignet. Urlaubsfahrten, hingenommen wie Schicksal, vorne die Eltern, hinten die Kinder, an Sonnentagen Handtücher am Fenster, an Regentagen Tropfenrennen. Und dann wieder der Vater, nun an der Zapfsäule, im Fachgespräch mit dem Tankwart. Ein Bild voller Autorität.

Wann genau hat Autofahren aufgehört, eine Selbstverständlichkeit zu sein? Dieses Tanken, Fahren und wieder Tanken?

Der Sommer 2008 verliert sich gerade an den Herbst, als diese Reise beginnt. 1550 Kilometer, um dem Mythos Auto nachzufahren, auf dem schon erste Kratzer sind. 1550 Kilometer durchs deutsche Gemüt, von Nord nach Süd durch dieses Erfinderland, dieses Ingenieurland, das sich jahrzehntelang im Glanz seiner Neuwagen gespiegelt hat. Der Spritpreis war hoch und eine erste Gewinnwarnung von Daimler – »wegen zurückgehender Nachfrage«, insbesondere bei Geländewagen in den USA – bereits einige Wochen alt, doch die Nachricht wirkte fern wie ein Gewitter.

Es war ein Freitag und die »Saugehalle« bei Best CarWash in Flensburg voller Männer auf Knien, Männer am Boden, Männer voller Sorgfalt und Hingabe. Ein altes Motiv, das es in die Gegenwart geschafft hatte. Zwei Milliarden Euro spenden die Deutschen jährlich für den guten Zweck; genauso viel geben sie für die Pflege ihrer Autos aus. Ein Mercedes in vollem Chrom-Ornat glitt in die Waschstraße, ein Audi, ein Golf. Die Fahrer stiegen aus und liefen in einem Tunnel neben ihren Wagen her wie durch ein Meerwasseraquarium. Hinter Panoramafenstern ein Spritzen und Schäumen, in den Augen vorweggenommener Glanz. Am Ende teilte sich ein Vorhang, Bühne frei, Ihr Wagen erhielt: Superschaum + Heißkonservierung + Glanzpolitur + Unterbodenkonservierung. Und ein blondes Mädchen wischte letzte Tropfen weg.

Noch eine Stunde nach der Schaumgeburt lief draußen ein Mann mit Namen Jacobsen um seinen Audi, akribisch tupfend wie ein Maler kurz vor der Vollendung seines Werks. Hier ein wenig Chrompolitur auf die vier Ringe, da ein Tropfen Insektenlöser, dort ein Spritzer destilliertes Wasser gegen Kalkränder. Eine Kiste voller Autokosmetika hatte Jacobsen dabei, mit Caramba-Cockpitspray, Nigrin-Reifenpflege, Aluteufel-Spezial. Und einer Zahnbürste –

für die Felgen. Zweimal in der Woche sei er hier, sagte er, manche kämen öfter, die hätten dann eine Flatrate. Beim Autowaschen sei die Nacharbeit alles, erklärte Jacobsen, und dass sein Wagen »nie untern Baum kommt«. Wegen der Vogelkacke. Er gab noch den Tipp, in der Nacht zu fahren. »Nachts ist Feuer frei.« Aber der Verbrauch... »Ach, Kraft kommt von Kraftstoff.«

In seinen Augen war Trotz.

Deutschland am Anfang dieser Reise, das waren Bilder, vertraut wie seit Kindertagen das Klick-Klack des Blinkers. Laster rechts, Mercedes links. Am Straßenrand Aral-Blau, Shell-Gelb und Baumärkte, so prächtig wie der Tadsch Mahal. Das war das Eisblau der Xenonscheinwerfer im Rückspiegel, die Lichtpflanzen der Autoritter. Und das war Stau oder stockender Verkehr auf folgenden Strecken: A1, Bremen Richtung Lübeck, zwischen Hamburg-Stillhorn und Kreuz Hamburg-Süd, Unfall, zwei Kilometer. A2, Dortmund Richtung Hannover, zwischen Bad Eilsen und Rehren... Vertraute Namen nie gesehener Orte, Metropolen eines Verkehrsnetzes, das wie eine zweite Wirklichkeit auf dem Land liegt, 650.000 Kilometer Straße, davon 120.000 Kilometer Autobahn – mehr gibt es nur in China und den USA, auf weit größerer Fläche. 41 Millionen Autos sind in Deutschland gemeldet, das Volk fände auf den Vordersitzen Platz. Das Auto steht 23 Stunden am Tag, wird selten mehr als 40 Kilometer bewegt, und das meist nur von einer Person. Es ist nach der Immobilie der größte private Kostenfaktor, durchschnittlich 312.000 Euro bezahlt der Deutsche in seinem Leben für Anschaffung und Unterhalt, davon 77.000 für Benzin. Die häufigste Todesursache junger Männer ist ein Verkehrsunfall. Der TÜV die vielleicht größte Prüfung nach der Schulzeit. Und das Nummernschild die wahre Visitenkarte.

Das erzählte, nach 151 Kilometern, Klaus Sahlmann, Leiter der Kfz-Zulassungsstelle Bad Oldesloe. Draußen im Gewerbegebiet die Buden der Schilderpräger und ein Imbiss mit »Truckermenü«, drinnen an den Schaltern ein Ringen um Buchstaben, Zahlen, vor allem um Identität. In Sahlmanns Gesicht lag eine Behäbigkeit, die ironische Distanz vermuten ließ, als er sagte, dass 78 Prozent der Menschen hier ein Wunschkennzeichen wollten. »Die meisten ihre Initialen und die 1.« Außerdem Porsche-Fahrer die 911, Oldtimerfahrer das Baujahr ihres Wagens, Mercedes-Fahrer MB und Installationsbetriebe WC. »Wenn eine Kombination schon vergeben ist, stehen wir manchmal Nase an Nase«, sagte Sahlmann. Es gibt dann Wut, Geschrei, Geschmeichel. Manche böten 1000 Euro, um an die Adresse desjenigen zu kommen, der mit »ihrem« Kennzeichen herumfahre. Sahlmann lehnt das Geld dann ab, leitet die Anfrage aber weiter. Einmal kaufte ein Rolls-Royce-Fahrer gleich ein ganzes Auto von der Straße, um sein OD-RR zu kriegen. So wird das Auto-Ich komplett, häufig noch veredelt mit einem Sylt-Aufkleber, den gekreuzten Säbeln der Sansibar.

Als Klaus Sahlmann nach Dienstschluss in seinem Opel Zafira vom Parkplatz fuhr, war kurz sein Nummernschild zu sehen. OD-KS 1.

Im örtlichen Anzeigenblatt, dem Markt, war in jener Woche eine kleine Anzeige erschienen: »Autofahren unbezahlbar? Jetzt umsteigen auf Nebenverdienst. Bis 320 € mtl. mgl. durch PKW-Werbung!«

Es ging dann auf der A24 nach Osten. An der Autobahnmeisterei Hagenow erzählte der Straßenbauarbeiter Volker Berger vom Herpes, der früher auf seinen Lippen blühte, als er sich noch nicht an die Kadaver gewöhnt hatte, die er täglich von der Straße schabt. Und Berger,

ein 59-Jähriger mit geerbtem Gärtnergesicht, sprach in kargen Worten von seiner Angst, mit einer Wanderbaustelle auf der linken Spur gefangen zu sein, den Blick zurück, in die grimmigen Autogesichter. Acht bis zehn Kollegen werden Jahr für Jahr auf deutschen Straßen überrollt. Das sind mehr Tote, als die Bundeswehr aus Afghanistan meldet. Unsere Verkehrsoffer, Opfer an den Verkehr.

Hinter Ludwigslust führte die B189 durch Dörfer, die sich ganz der Straße zugewandt zu haben schienen, mit einem Willkommen in... am Ortseingangs- und einem Auf Wiedersehen in... am Ortsausgangsschild. Die Tankstellen hier wirkten wie die wahren Ortskerne, kirchenhelle Kioske, Jugendzentren, Nachtsyle. Die Autos waren älter und kleiner, die Fahrer rauer als im Westen. Auf ihren Heckscheiben Bekenntnisse: »Waffenschmiede Wolfsburg«, »Stoppt Tierversuche, nehmt Opelfahrer«, »Fehlende PS ersetzt durch Wahnsinn«. Viele Rückfenster zu einer Art Separee verdunkelt – mit »Fickfolie«, wie ein junger Kerl in Wöbbelin erklärte. Das war bei Kilometer 297.

Das Auto ist das wichtigste Werkzeug des Menschen. Diesen Gedanken hatte Hardy Holte, Verkehrspsychologe und Autor des Buches Rasende Liebe, mit auf die Reise gegeben. Es gab Feuerstein und Pfeil und Bogen, aber »das Auto ist ein Jagdgerät ganz anderer Art«: Multifunktionswerkzeug des Homo Fahrer, gebaut für die Jagd nach Status und Arbeit, vor allem nach Freiheit. »Das Erlangen von Unabhängigkeit braucht Bewegung«, hatte Holte gesagt, mit dem Auto könnten junge Menschen der Welt ihrer Eltern entkommen, »die ersten erotischen Erfahrungen machen viele Jugendliche auf den verstellbaren Sitzen eines Automobils«.

In den sechziger Jahren wurden in den USA 40 Prozent der Heiratsanträge im Auto gemacht, war ein eigener, oft geklauter Wagen in Filmen Symbol für Aufbruch und Veränderung. James Dean fuhr einen Porsche Spyder – und starb auch darin. Noch heute versucht mancher Mann, der Midlife-Crisis im Sportwagen davonzufahren. Eine Umfrage der Zeitschrift Men's Car ergab, dass BMW- und Mini-Fahrer am häufigsten Sex haben, jedenfalls behaupten sie das. Porschefahrer fühlen sich zwölf Jahre jünger, als sie sind. Autos machen Leute, sie funktionieren wie Anzüge. Wer auf dem Land an der Bushaltestelle sitzt, ist Kind oder Kauz. Autofahren gehört hier zu den zivilen Grundfähigkeiten.

Und das sollte bald vorbei sein? Es war Ende September. General Motors wollte jetzt seine Kraftprotzmarke Hummer loswerden. Bentley meldete einbrechende Verkäufe. VW berichtete von ersten Problemen auf einem »rückläufigen Gesamtmarkt«.

Bei Wetten, dass...? behauptete ein 27 Jahre alter, etwas pummeliger Student, auf Fotos jeden Autobahnkilometer im Land zu erkennen – und gewann. »Autofahren ist für mich wie Urlaub«, sagte er. Donnernder Applaus, die Zuschauer kürten ihn zum Wettkönig.

Das Auto sei eine dermaßen erfolgreiche Erfindung, hatte Hardy Holte noch gesagt, »dass unsere Umwelt nicht mehr nach dem Bedarf des Menschen gestaltet ist, sondern nach dem Bedarf des Menschen im Automobil«. Eine ganze Landschaft, die Verkehr fördert und fordert. In Anbetracht dessen ist Autofahren schon wieder rational: Ein Kind – in der Welt der Autos, Ampeln, Straßen extrem eingeschränkt – feiert mit dem Führerschein seine Initiation.

Für die Frau ist das Auto Emanzipationsmaschine und für den Mann rollender Herrensalon, eine »autonome Parzelle« mit Leder, Wurzelholz und freier Musikauswahl. Rauchen erlaubt,

Rasen auch. Als schütze es als faradayscher Käfig auch vor Bevormundung. Die Welt bleibt draußen, der Fahrer ist geborgen hinter der Windschutzscheibe, sein Wagen Pferd und Rüstung zugleich. Das Auto sei ein »Sofa als Rakete«, hat der Zeichner und Designer Otl Aicher einmal gesagt. Ein »lackierter Kampfhund«, hieß es in der ZEIT.

Da kam von hinten ein Sprinter mit Monteuren aus Mecklenburg.

Sankt Marien schlug zwölf, als Klaus Schmotz aus Stendals frisch geweißtem Renaissance-Rathaus kam und Platz nahm im Fond seines Audi A6, den sein Fahrer wie eine Königskutsche mitten auf dem Marktplatz geparkt hatte. Der Bürgermeister. Ein kleiner Mann im Anzug, auf den Knien eine Landkarte, im Herzen ein Anliegen: dass endlich diese Autobahn gebaut werde, bevor es zu spät ist! Da war klar: Auf Kilometer 393 dieser Reise war ein Ort gefunden, wie aus der Zeit gefallen. Hier war das Auto noch ein Wohlstandsversprechen.

Der Bürgermeister ließ losfahren, seine Stadt zerfiel ziemlich schnell, Schmotz schaute auf Wiesen und Weiden und sagte: »Die Altmark hier, das ist die autobahnleerste Region Deutschlands.« Auf seiner Karte ein grünes Dreieck zwischen Hamburg, Hannover und Berlin – in der Mitte Stendal, die einst stolze Hansestadt, weitab von allen Handelswegen. Seit Jahren ist hier die A14 geplant, der Lückenschluss zwischen Magdeburg und Schwerin. Stendal läge dann nicht mehr im altmärkischen Nichts, »sondern zwischen Ostsee und Tschechien! Und hier wäre die Anschlussstelle Stendal-Nord«, sagte der Bürgermeister – mit Blick auf eine Herde Kühe. Doch in seinen Augen schien sich ein Gewerbegebiet zu spiegeln.

Eigentlich sollte die Autobahn in diesem Jahr eröffnet werden, und alles wäre gewesen wie früher: Blaskapelle, Flatterband, vorn der Verkehrsminister mit Schere, dahinter der Bürgermeister. Aber der Bau wurde noch nicht mal begonnen. Umweltschützer von auswärts hatten geklagt, und die Politik schien anderweitig beschäftigt. So sind mit den Jahren aus 775 Millionen Euro Baukosten 1,3 Milliarden geworden. Ist es das noch wert? Nicht nur die Kosten sprechen ja immer mehr dagegen, sondern auch die Klimadebatte. »Die schafft in Stendal aber keine Arbeitsplätze, das schafft nur die A14«, sagte Schmotz. Sie haben in Stendal in den letzten sieben Jahren 4000 Wohnungen abgerissen und 18.000 Unterschriften für die Autobahn gesammelt. Es gibt hier Bürgerinitiativen für den Bau, die Stadt ist voller autobahnblauer Plakate. Selbst die Meldung 3 Kilometer Stau auf der A14 zwischen Stendal-Nord und Stendal-Süd würde der Bürgermeister begrüßen. Damit wäre seine Stadt zurück auf der Landkarte. Und hätte noch Anschluss an die Gegenwart gefunden, bevor die vielleicht Vergangenheit ist.

»Bitte schreiben Sie positiv!«, rief seine Sekretärin.

Ihre Worte hallen lange nach, bis hinauf auf die A39 Richtung Wolfsburg, wo wieder Waren und Wohlstand rollen, begleitet von diesem hohen Singen der Lastwagenreifen. Könnten die Stendaler für Deutschland das sein, was Chinesen und Inder derzeit für die Welt bedeuten? Menschen mit Nachholbedarf, jetzt eigentlich auch mal dran, obwohl das Problem damit noch größer wird? Was dem Einzelnen nützt, schadet ja meist der Allgemeinheit. Und andersherum. Um diese banale Wahrheit dreht sich die gesamte Debatte zum Thema Auto, auch jeder innere Monolog. Es ringt nicht nur Bauch mit Kopf, Vergnügen mit Vernunft, es steht der konkrete eigene Vorteil gegen die vage Verantwortung fürs Ganze. Die eigene

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

Agenda gegen CO₂-Beschränkungen aus Brüssel. Das persönliche Argument gegen das globale Gewissen, wenn man so will.

Es ist Anfang Oktober. In den Nachrichten im Autoradio schleicht die Finanzkrise nach vorn. Mit den Appellen, sich keine Sorgen zu machen, wachsen die Sorgen. Plötzlich ist da ein persönliches Argument gegen das Auto, jedenfalls gegen ein neues: Verunsicherung. In Detroit sucht General Motors mittlerweile einen Käufer für die eigene Firmenzentrale. In Stockholm verkündet Volvo die Entlassung von 6000 Mitarbeitern. In München meldet BMW für September ein weltweites Absatzminus von 14 Prozent, in Deutschland von elf. Selbst Russen und Chinesen, die Neureichen der Globalisierung, kaufen nicht mehr. In Deutschland berichten die Händler den Konzernen: Wir kriegen kaum noch Bestellungen. Opel stoppt die Bänder in Bochum und Eisenach, Ford drosselt die Fertigung in Saarlouis.

Smart verkündet zum ersten Mal seit seinem Bestehen Gewinn.

Die Autos, deren »Premieren« in ADAC Motorwelt, Auto Bild und auto motor und sport die Deutschen eben noch wie Kulturleistungen bewundert haben, erscheinen ihnen nun zu groß, zu teuer, zu schmutzig. Und Geländewagen in der Großstadt auch dem Letzten peinlich – schreiben ADAC Motorwelt, Auto Bild und auto motor und sport. Ist das die Revolution? Oder nur eine dieser Medienwirklichkeiten, weitab vom Boden der Tatsachen, der in Deutschland nun mal asphaltiert ist? 11 Prozent Minus heißt ja auch, dass 89 Prozent kaufen wie immer, und das in unsicheren Zeiten.

In Wolfsburg, bei Kilometer 529, hatten die 48.000 VW-Arbeiter summa summarum wieder viermal die Erde umrundet, um auch am nächsten Morgen ins Werk zu kommen, an die Arbeit. Von den Bändern läuft der Golf, der Golf, der Golf, seit dreißig Jahren das Ebenbild der deutschen Mittelschicht. Jetzt ist das neue Modell erstmals ein paar Millimeter kürzer als das alte. Das Wirtschaftswunderwachstum ist nun also auch beim Auto vorbei. Tief im Werksinneren sagt die Leiterin der Abteilung Color & Trim, die Innenausstatterin der deutschen Sofarakete: »Die Opulenzphase geht zu Ende, wir kommen jetzt in die spartanische Phase.« Weniger Knöpfe, weniger Chrom. Auch weniger Leder, das sie kürzlich noch auf Lüftungslamellen geklebt hat. Bald könnte die Verbrauchsanzeige den Tacho als Zentrum der Armaturen ablösen. Das Display rot leuchten, wenn die Drehzahl zu hoch steigt.

»Bei kleineren Autos werden sich Status und Sinnlichkeit anders transportieren. Wir experimentieren jetzt mit Wolle und Baumwolle«, raunt sie wie eine Revolutionärin.

In Bochum, bei Kilometer 845, verlängert Opel noch einmal den Produktionsstopp. Alle Rabatte haben nicht geholfen, die ganze Selbsterniedrigung der einst stolzen Marke, die ihre Fahrer zu Kadetten, Kapitänen und Senatoren gemacht hatte. Bochum ist jetzt das deutsche Detroit, der Parkplatz vor dem Opel-Werk so leer wie die Straßen an den autofreien Sonntagen der Siebziger.

In Köln, bei Kilometer 929, streicht eine Hand immer wieder Staub vom Lenkrad, der gar nicht da ist – eine Geste, die halb aus Liebe und halb aus Anspannung besteht. »Was ich glaube: Die Menschen werden nicht auf die individuelle Mobilität verzichten wollen, die sie vor hundert Jahren entdeckt haben«, sagt Alain Uyttenhoven, Vizepräsident von Toyota Deutschland, ein blonder Belgier, dessen französischer Akzent seinen Sätzen einen sanften Klang gibt, etwas Beruhigendes: Soll die Autowelt da draußen Probleme haben, er sitzt schon

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

in der Lösung. Dem neuen Toyota iQ, keine drei Meter lang, mit dem kleinsten Motor 4,3 Liter Verbrauch und weniger als 100 Gramm Kohlendioxid-Ausstoß pro Kilometer. »Sie können das entweder visionär oder glücklich nennen. Die Welt geht in Richtung kleinere Autos, deswegen könnten die Karten neu gemischt werden. That's the battleground.«

Es ist kein Autohaus, in dem Uyttenhoven prallstolz sein Schlachtengemälde entwirft, auf dem Toyota natürlich auf dem Vormarsch ist. Uyttenhoven hat in den Innenstädten von Köln, Berlin, Hamburg, Frankfurt, München und Stuttgart Boutiquen angemietet, den neuen Wagen wie beiläufig zwischen Jeans und Shirts platziert, Bars aufgestellt und Discjockeys engagiert, das Auto aus dem Kontext von Dreck und Lärm gelöst, in einer Lifestylewelt geparkt – und das Ganze Johns Appartement genannt. Wenn die Menschen nicht mehr zum Auto kommen, kommt das Auto zum Menschen. Aber warum Johns Appartement? »John klingt gut«, sagt Uyttenhoven, »John ist durch die Marktforschung gegangen.« John ist international. John ist jung. John hat eine coole Wohnung. John trinkt Smoothies. John raucht nicht. John spielt Backgammon. John ist vernünftig. John ist der neue automobile Mensch. Und der werde fortan iQ fahren. iQ wie iPod, wie iPhone. Vor allem wie Intelligenzquotient.

Aus den Lautsprechern fließt Jazz, ein Barmann schäumt Milch, und Uyttenhoven sagt: »Ich glaube, dass wir mit dem iQ die Chance haben, unsere Marke emotional aufzuladen.«

Toyota hat General Motors als Weltmarktführer abgelöst. Der Konzern hat den Prius mit Hybridtechnik im Angebot und ist stark in jenen Ländern, deren Bürgern die Deutschen gern so etwas wie Vernunft und Klarheit zuschreiben: Dänemark, Schweden, Finnland. Aber da war all die Jahre Deutschland, diese uneinnehmbare Bastion. Vier Prozent Marktanteil. Der durchschnittliche Toyota-Käufer 51 Jahre alt. Eher ein Jürgen als ein John. Dem Gerücht, dass Toyota in Deutschland jeden Hybrid mit Verlust verkauft, allein für den Imagegewinn, widerspricht Uyttenhoven. Der Markt sei jetzt offen wie nie.

Niemand weiß, wie das Auto aussehen wird, das in zehn oder zwanzig Jahren in diese Gesellschaft passt. Was dann noch »Premium« sein wird. Und wer.

Uyttenhoven war bis 1999 bei Mercedes, damals war die S-Klasse so dick wie Helmut Kohl. Nun sitzt er im iQ, dem Auto zu Bionade und Lätta. »Für den jungen, urbanen Menschen«, sagt er, und für Eltern, deren Kinder gerade das Haus verlassen haben. Leute, »die sich downsize.«

Downsizen, sagt Uyttenhoven, sei jetzt Trend. Er glaubt, das wird genügen.

Es ist Mitte Oktober. In Stuttgart korrigiert Daimler seine Prognose noch einmal nach unten. In München kündigt BMW an, die Produktion in Leipzig zu unterbrechen. Downsizen überall. Die Aktienkurse stürzen ab. Ganz BMW ist jetzt nur noch zwölf Milliarden Euro wert, halb so viel wie zu Beginn des Jahres.

Auf der A61 prescht Deutschland weiter dreispurig voran. Koblenz, Bad Kreuznach, Ludwigshafen. Für jedes Tal eine Brücke, für jeden Berg ein Tunnel. Links und rechts archaische Bilder von Treckern auf Erntefahrt. Herren und Hunde. Auf den Brücken Männer wie unter Hypnose, die Autobahn gerahmt von Waldrändern. Waren die Bäume nicht auch mal krank? Im Radio gibt es zwanzig Prozent auf alles (außer Tiernahrung) und vier Kilometer Stau auf der A5 zwischen Rastatt und Karlsruhe-Süd, im Rückspiegel rücken die

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

Falkengesichter der BMWs heran, die Kühlergrillmäuler der Audis. Nehmen die Wagen die Kurven am Autobahnkreuz Hockenheim nicht sogar ein wenig enger als sonst? Ein bisschen Schumi sein zum Feierabend? In der Raststätte Hockenheimring stehen Vitrinen voller Modellautos und Rennfahreruhren, daneben Namensnummernschilder für LUKAS, MIKE und MALTE. MANFRED ist ausverkauft. Am Tresen ein Stapel Broschüren: »Ein mit Punkten in Flensburg verbundener Bußgeldbescheid flattert Ihnen schneller ins Haus, als Sie glauben. Vertrauen Sie große und kleine Verkehrssünden am besten Ihrem Verkehrsanwalt an.« Draußen jagt ein BMW einen Mercedes, der einen Audi jagt.

»Ach, ihr Deutschen! In euch kämpft eure tiefe Liebe zur Technik gegen eure tiefe Liebe zur Natur. Ihr seid das einzige Volk der Welt, das es schafft, seinen Müll in sieben verschiedenen Tonnen zu sammeln, aber gegen ein Tempolimit zu sein.« Es wird gerade dunkel in Ettlingen an der A5, als der Franzose Daniel Goeudevert in der Bar eines kleinen Hotels das Thema ins Ethnologische weitet und von der »Dichotomie der deutschen Seele« spricht: Carl Benz gegen Caspar David Friedrich, Motoren gegen Romantik.

Goeudevert war in den Achtzigern Chef von Ford in Köln und später im VW-Vorstand. Er machte sich im Kosmos des Größer, Schneller, Breiter für kleinere, umweltfreundlichere Autos stark, wurde einsam darüber und verlor 1993 einen langen, zähen Machtkampf gegen Ferdinand Piëch. Der ließ später den Phaeton bauen und einen Bugatti mit 1001 PS. Und Goeudevert schrieb Bücher, zuerst Wie ein Vogel im Aquarium, zuletzt Das Seerosen-Prinzip, Bücher über Management und Macht, über Gier und Größenwahn. Nun hat ihn eine Lesereise ins Badische verschlagen. Hier, bei Kilometer 1240, kreuzen sich zwei Wege, und Goeudevert, 66 mittlerweile und grau geworden, erzählt wie ein Forscher von diesem Stamm der Ingenieure, in den er vor langer Zeit geraten war. »Ein Volk, dem sich die eigenen Autos teurer verkaufen lassen als überall sonst auf der Welt«, sagt er milde lächelnd. »Ein Volk, das bei einem Blechschaden den Notruf wählt. Wenn Sie das in Frankreich machen, werden Sie wegen Behinderung der Polizeiarbeit angezeigt.«

Goeudevert war Literaturstudent an der Sorbonne und Gymnasiallehrer in Paris, bevor er 1965 des Geldes wegen anfing, die DS von Citroën zu verkaufen. Das gelang ihm so gut, dass er in den Vorstand von Citroën in Deutschland aufstieg, von Renault abgeworben wurde, dann von Ford. »Da war ich, der Verkäufer, unter die Techniker geraten.« Als er bei Ford für ABS plädierte, »sagten sie: Safety doesn't sell.« Als er über ein Tempolimit nachdachte, »haben sie mich fast rausgeschmissen«. Als er bei VW ein Auto mit drehbaren Sitzen wollte, zum leichteren Ein- und Aussteigen für ältere Menschen, »da riefen die Ingenieure: Wir bauen doch kein Behindertenmobil!« Und als er 1992 ein Auto mit Hybridtechnik vorschlug und günstige Kleinwagen für Osteuropa, Asien und Afrika, rollten alle nur noch mit den Augen. Das reichte, um ihn in den Erinnerungen der Kollegen, in den Zeitungsarchiven, im kollektiven Gedächtnis der Deutschen zum »Paradiesvogel« werden zu lassen.

Nun sitzt Goeudevert in diesem Hotel in der badischen Provinz und sagt: »Ihr Deutschen perfektioniert das Vorhandene immer bis zum Gehtnichtmehr.« Dieser seltsame Ehrgeiz, mit dem neuen Modell noch mal fünf Stundenkilometer schneller um die Kurve zu kommen als mit dem alten, obwohl das mit dem auch schon mit Tempo 190 ging! Da sind so viele Gedanken, die offenbar darauf gewartet haben, gehört zu werden. Goeudevert spricht davon, wie die Deutschen den Automarkt von oben erobert hätten, während die Japaner das von unten getan hätten – und nun, in Zeiten knapper Ressourcen und großer Einsichten, breche die Zeit des Unten an. »Hättet ihr euch in eurer technischen Besessenheit doch um ein Produkt

des Weniger statt des Mehr gekümmert«, sagt Goeudevert, »aber Hybrid? Das sind zwei Antriebe – für den deutschen Techniker nichts Halbes und nichts Ganzes. Er hat lieber mit Wasserstoff geforscht. Wasserstoff klang toll, fast wie Atombombe.«

Jetzt hat Toyota den Prius, Renault den günstigen Dacia, »und die Deutschen liegen zehn Jahre zurück«. Vielleicht liegt in Goeudeverts Stimme der Klang des Rechthabens, überlagert aber wird er von Mitleid. Und offen ist nur noch die Frage, was für ein Auto er eigentlich selbst fährt.

Da spricht Daniel Goeudevert, einst Mitglied des Club of Rome und Vizepräsident des Grünen Kreuzes, Träger des Großen Verdienstkreuzes der Bundesrepublik Deutschland und des Ordens der französischen Ehrenlegion, leise von »Rückenschmerzen« und »Reiselimousine«.

Es ist ein Audi A8.

Da ist er wieder, der Kampf Bauch gegen Kopf, Vergnügen gegen Vernunft. Die Dichotomie der Autofahrerseele, die ihren Sitz vermutlich in Stuttgart hat, wo Alarmanlagen an Garagentoren haften, wo Porsche und Mercedes produzieren, deren Zulieferer und die Zulieferer der Zulieferer. Ein Drittel der 1,4 Millionen Deutschen, die direkt oder indirekt im Autobau beschäftigt sind, arbeiten in Baden-Württemberg. Über Stuttgarts Porscheplatz spannt sich eine gläserne Brücke, auf der nackte Karossen des 911ers in die Lackiererei gleiten. Das Auto ist hier Skulptur geworden, in den Rang eines Kulturguts erhoben, auch im Mercedes-Museum an der Mercedesstraße am Neckar, einer Trutzburg aus Glas, Stahl und Sichtbeton, ganz in der Farbe der Silberpfeile. Seit der Eröffnung vor gut zwei Jahren waren zwei Millionen Menschen hier, kein Museum in der Stadt hat mehr Besucher. Das Atrium ist fast 50 Meter hoch, wie eine Kathedrale macht es den Menschen klein, lässt ihn langsamer gehen und leiser sprechen im Angesicht des Sterns.

Nun ist Alfred Szameitat ins Foyer getreten, mit Frau, Tochter und Schwiegersohn. Ein Rentner aus Oberndorf am Neckar, 80 Jahre alt, »Führerschein seit 1951«.

Mercedes-Fahrer?

»Ja, sowieso.« Eine C-Klasse nach langen Opel-Jahren, Beleg und Belohnung für ein fleißiges Leben als Mechaniker.

Farbe?

»Silber.«

Kennzeichen?

»RW-AS.«

Szameitat fliegt im – silbernen – Aufzug in den Museumshimmel, begleitet von Motorenraunen aus versteckten Lautsprechern, zurück in die Erfinderzeit des Carl Benz und dann Etage für Etage durch die Jahrzehnte und durch den Fundus, aus dem die Firma schöpft, all die Namen und Mythen. Moss und Fangio, Häkkinen und Hamilton. Da ist der 300 SL

ReporterFORUM

www.reporter-forum.de

Flügeltürer, außen Silber, innen Nitribitt-Rot. Szameitats Augen sagen: Den hätt ich gern gefahren. Um ihn herum sind wieder Männer auf Knien und Männer am Boden, dieses Mal fotografierend. Väter und Söhne sitzen mit kindsglücklichen Augen in Formel-1-Wagen, Mütter beißen ein Gähnen weg. Szameitat, noch immer Mechaniker, geht ganz dicht an die Motoren, wie Herzen in der medizinischen Sammlung hinter Glas. »Guckt mal, was für Brummer! Was hier für Werte stehen.« Konrad Adenauer fuhr Mercedes, der Papst fährt Mercedes, die Feuerwehr, die Nationalmannschaft – und auch Alfred Szameitat, der hier durch sein eigenes Leben läuft, von der Vorkriegszeit durchs Wirtschaftswunder bis heute. Du bist Deutschland, raunt das Museum, und Deutschland fährt Auto. Das Land, Mercedes, Szameitat: Am Ende sind sie eins.

Noch einmal entfaltet das Auto seine ganze Kraft, und die besteht aus mehr als nur PS. So hat es funktioniert, all die Jahre.

Allerdings bleibt die große Mercedes-Niederlassung, durch einen Tunnel mit dem Museum verbunden, jetzt leer. Die Leute gehen einfach nach Hause. Der Konzern teilt mit, sein Werk in Sindelfingen über Weihnachten für vier Wochen zu schließen. Ein Autobauer baut keine Autos mehr. Die Zeitungen drucken wieder und wieder einen Satz von Daimler-Chef Dieter Zetsche: »Wir müssen das Auto neu erfinden.«

Die Wahrscheinlichkeit, dass das wieder nur Marketing ist, ist nur noch gering. Und das Mercedes-Museum gerade zum Mausoleum geworden.

Auf der A8 nach München, zwischen Burgau und Zusmarshausen: Unfall, zwei Kilometer. Kinder auf Rücksitzen, Tropfenrennen an den Scheiben, Nebelfetzen an den Hängen der Schwäbischen Alb, im Gästebuch der Autobahnkirche Adelsried seitenweise »Danke, lieber Gott, für den Schutz auf der Autobahn«. In der Herbsdämmerung das Aufglimmen von Zigaretten in den Fahrkapseln, das beruhigende Blau der Navigationsgeräte. Voraus das rot-weiße Lichtband der Autobahn. Es gab in den Achtzigern mal Poster davon.

41 Millionen Autos. So viel Energie. So viel Freiheit. So viel Identität. So viel Technik. So viel Liebe. Wohin damit?

Wie eine sich selbst erfüllende Prophezeiung scheint aus der Finanzkrise eine Autokrise geworden zu sein, als habe vages Bewusstsein, längst vorhandener Zweifel am Auto, einen Kristallisationspunkt gefunden. Der Konsumklima-Index steigt, die Leute kaufen wieder, kaufen weiter – nur keine neuen Autos. Als warteten sie auf eine Lösung, die noch keiner hat. Bosch schickt 3500 Mitarbeiter für ein halbes Jahr in Kurzarbeit und legt sein Einspritzpumpenwerk in Reutlingen vorübergehend still. »Einspritzpumpenwerk«, wie alt das plötzlich klingt. VW kündigt an, Verträge von Leiharbeitern auslaufen zu lassen. Daimler plant, zum Jahreswechsel die Produktion an allen 14 Standorten zu stoppen und 150.000 Mitarbeiter in verlängerte Ferien zu schicken. Toyota meldet für Deutschland 22 Prozent weniger Verkäufe seit Januar. Noch vor dem Serienstart wirkt auch der iQ nur wie ein »Weiter so« auf kleinen Rädern. Wenn John ohnehin in der Stadt wohnt und so vernünftig ist, wozu braucht er dann ein Auto? Eines sogar, das noch Öl verbrennt? In Paris und Tokyo hat schon jeder Dritte keinen Wagen mehr.

Es ist Ende Oktober. Eine ferne Krise ist zu einer deutschen Krise geworden. Still und schnell steigt der Aufzug durch das Vierzylinderhaus von BMW nach oben, durch dieses Motoren-

Monument am Münchner Stadtring, vorbei an Etagen voller Männer wie aus dem Hugo-Boss-Katalog. Im 21. Stock, eine Etage unter dem Vorstand, gleiten die Türen auf. Unten das BMW-Museum und das Zeltdach des Olympiastadions, gleißend wie ein Gletscher in der Sonne – all die Architektur gewordene Zuversicht und Technikbegeisterung der sechziger und siebziger Jahre. Ulrich Kranz schaut hinab auf die Stadt, in der alle Bewegung Auto ist, und sagt: »Wir müssen jetzt schnell sein.«

BMW hat den Termin wie ein Geheimtreffen inszeniert, wie eines aber, von dem eine Botschaft durchsickern soll: Wir haben verstanden.

Da sitzt nun Ulrich Kranz, ein kleiner, schmaler Mann ohne Visitenkarte, ohne Krawatte und ohne Scheitel, mit seinen tiefen, müden Augen und seinem wirren Haar eher ein Beethoven der Branche. Er hat für BMW die Geländewagen entwickelt, die Roadster, den Mini – viele Autos mit mehr als 300 PS. Jetzt soll er die Zukunftswerkstatt leiten, das project i. Wieder ein i. »Wie Idee, wie Innovation, wie Inkubator«, sagt Kranz, flankiert von zwei Pressereferenten, so wichtig ist jetzt jedes Wort, so ernst die Lage. In allen Konzernen arbeiten die Entwicklungsabteilungen fiebrig, fast panisch an neuen Antrieben. Es geht um einen neuen Käfer, einen neuen Gründungsmythos, von dem sich die nächsten Jahrzehnte zehren lässt.

Was, wenn die Deutschen da unten – gerade die Deutschen! – all ihre automobile Liebe jetzt dem Elektromobil schenken wollen? Dem günstigen, leichten, abgasfreien Auto? Sparsam, schnell, schick, vor allem technisch perfekt. Was eben noch fortschrittlich schien, wirkt nur noch herkömmlich, BMW Efficient Dynamics, Volkswagen Blue Motion, Mercedes Blue Efficiency – zäher Übergang in eine Zukunft, die Kranz ganz schnell erfinden muss. Bevor es ein anderer tut.

Irgendwo in München, weit weg von diesem Hochhaus, von all dem alten Gedankengut, saßen in einer Halle fast einhundert »Leute, die out of the box denken«, sagt Kranz, »es geht um Nachhaltigkeit, um CO₂, um global warming, um Mobilität in Megacitys und unsere Antwort darauf«. Kranz sagt nicht einmal »Beschleunigung« oder »Geschwindigkeit«. Er wirft mal eben das ganze Kraftvokabular, die ganze Modellpolitik seines Arbeitgebers über den Haufen. Es gehe um Lösungen für diese 40 Kilometer, die der Deutsche täglich zurücklegt, »möglichst emissionsfrei, aber emotional. Genau dafür hätte man doch gern eine Lösung, der man nicht widerstehen kann.« Zwei Räder? Drei? Vier? »Vielleicht ein Mix aus allem. Womöglich ein ganzes Mobilitätskonzept.«

Kranz sagt, dass er mit Architekten spricht, mit Künstlern, mit Stadtplanern, sogar mit Science-Fiction-Autoren. Die Pressereferenten nicken bedeutungsschwer. Science-Fiction-Autoren. Zeigt das nicht, wie sehr BMW, diese maskuline Automarke, an Selbstbewusstsein verloren hat? BMW, korrigiert einer der beiden Referenten eifrig, sei nicht mehr »Anbieter von Automobilen«, sondern »Anbieter von Mobilität«.

Still und schnell gleitet der Aufzug durch das Vierzylinderhaus von BMW wieder hinab. Draußen auf dem Ring brandet der Verkehr, fast wütend klingen die Motoren. Unmöglich, sich diese Stadt, das ganze Land ohne Autos vorzustellen, leer und still. Die Sonne scheint. Wahrscheinlich wäscht Jacobsen in Flensburg gerade wieder seinen Audi, kratzt der Straßenbauarbeiter Berger Igel von der A24, formuliert Daniel Goeudevert in seinem Kopf einen neuen Gedanken, wartet Stendals Bürgermeister noch immer auf seine Autobahn und

die Welt schon auf ihr Zukunftsmobil. In Brüssel tagt ein Autogipfel. Die Kanzlerin bietet ihre Hilfe an. Es geht um so viel mehr als nur um Autos.

Wie immer, wenn es um das Auto geht.