

# AUTO.MOBIL.GESCHICHTE.

Die große Auseinandersetzung um Stuttgart 21 entscheidet auch darüber, ob über die zukünftige Verkehrs- und Mobilitätsordnung demokratisch entschieden wird oder nicht. Dieser Tage ist deutlich geworden: Wer gemütlich in sein Auto steigt oder sich von der Deutschen Bahn fahren lässt, kann sicher sein: die Macht fährt mit. Ein Blick in die Geschichte zeigt, dass es nur wenige waren, in deren Händen die großen Entscheidungen darüber lagen, wie wir uns bewegen und welche Mittel dafür bereitgestellt werden. **Johann-Günther König** zeigt in seinem Beitrag **Die Macht der Automaschine** wie das letzte Jahrhundert zum Jahrhundert des Individualverkehrs wurde – und welche Probleme wir uns dabei einhandelten. **Greg Grandin**, Historiker an der New York University beschreibt in einem faszinierenden Beitrag über **Fordlandia – Von Detroit zum Amazonas – Eine Reise durch die Ruinen des Imperiums** wie Henry Ford versuchte, mit einem imperialen Rohstoffprojekt im Amazonasgebiet eine Gummiproduktion aufzubauen – und an der Ökologie und Gesellschaft gleichermaßen scheiterte. **George Steinmetz**, Soziologe an der Universität Michigan, skizziert in **Detroit: Die Geschichte zweier Krisen** den Ort, der auch heute noch wie kein anderer von der von der Geschichte der Autoindustrie durchdrungen ist. **Kai Kaschinski** blickt in eine andere Richtung. Sein Streifzug durch die Zukünfte der Science Fiction (**Mobilität im Science Fiction**) fragt danach, wie eigentlich wir in die fernen Welten und Zukünfte transportiert werden, die uns das Genre verspricht. Seine Bilanzen sind verblüffend. Und sie zeigen, welche historische Macht die Idee des Autos hat, die es so schwer macht, Alternativen auch jenseits davon zu denken und Realität werden zu lassen.

JOHANN-GÜNTHER KÖNIG

## DIE MACHT DER AUTOMASCHINE

(AUTO.)

Warum wurde das massenproduzierte Automobil zur bisher unübertroffenen Projektionsfläche der Wünsche und Sehnsüchte vieler Menschen? Weil es als so alternativloses wie witterungsunabhängiges individuell nutzbares Fortbewegungsmittel erscheint? Weil es als unübertroffener Tempomacher des sogenannten Fortschritts immer zahlreicher und variantenreicher vom Band rollt? Weil es als wirtschaftsfördernder und wachstumstreibender Faktor unersetzlich ist? Weil es der letzte Ort ist, an dem Mensch allein sein kann? Weil es kaum einen besseren Freiheits- und Glücksbringer gibt?

Das automaschinelle System unserer Gegenwart verzahnt politische, wirtschaftliche, kulturelle und soziale Bedingungen eng miteinander und erzwingt permanent eine dynamische, als innovativ verstandene Weiterentwicklung. Die Verheißungen neuer Hybrid-, Elektro- und Wasserstoffantriebe etwa, der Siegeszug der Fahrzeugelektronik, der rasche Ausbau satellitengestützter Verkehrsleitsysteme zur

«Stauabwehr», der sechsspurige Ausbau von Autobahnen samt erweiterten Parkflächen für Lkw sowie die Planung zahlreicher neuer Umgehungsstraßen, Brücken und Tunnel unterstreichen die Macht der Automaschine in jedweder Hinsicht.

Das 20. Jahrhundert war das Säkulum des von Explosionsmotoren angetriebenen Automobils und seiner Derivate, der Nutzfahrzeuge einschließlich gepanzerter Abarten für die Kriegsführung. Es wird der Menschheit nicht zuletzt als Jahrhundert in Erinnerung bleiben, in dem in den Industrieländern die Automaschine sämtliche Lebens- und Arbeitsbedingungen, die Umwelt sowie das Klima veränderte. Zudem forderte sie einen extrem hohen Blutzoll: mehr als 35 Millionen Tote und Hunderte Millionen schwer- und leichter verletzte Verkehrsoffer. «Zeit und Raum sind gestern gestorben», proklamierten die Futuristen 1909. Die die «allgegenwärtige Geschwindigkeit» festigende und als Fortschritt gefeierte Massenautomobilisierung beglückte bis zum Millennium allerdings nur eine wohlstandsprivilegierte Minderheit der

Menschheit und erstreckte sich auf eingegrenzte geographische Räume: USA/Kanada, Westeuropa und einige Regionen Südamerikas und Asiens, allen vorweg Japan.

Das 20. Jahrhundert entwickelte sich spätestens ab Beginn der 1920er Jahre in den USA/Kanada sowie auch in den führenden Wirtschaftsnationen Westeuropas zum Zeitalter des industrialisierten Autostraßenbaus. Die asphaltierten und betonierten Netze erreichten zum Jahr 2000 eine Länge von mehr als sechs Millionen Kilometern in den Vereinigten Staaten und in den (vor der Erweiterung) fünfzehn Mitgliedsländern der Europäischen Union von mehr als dreieinhalb Millionen (ohne sogenannte Gemeindestraßen). Das Schienennetz in den EU-Ländern wurde ab den 1970er Jahren zugleich um fast 25 000 Kilometer auf eine Gesamtlänge von nur mehr rund 150 000 Kilometer ausgedünnt. In Deutschland entfielen rund 9 000, reduzierte sich das Gesamtgleisnetz auf rund 35 000 Kilometer. Der massive Ausbau von Autobahnen setzte in den USA wie auch in Europa nach dem Zweiten Weltkrieg ein. Das den nordamerikanischen Kontinent heute prägende vielspurige Highway-Netz wurde in den 1950er Jahren als Maßnahme der nationalen Verteidigung geplant und erreichte in nicht einmal fünfzig Jahren eine Länge von mehr als 90 000 Kilometern. Das bis zu sechsspurige Autobahnnetz in den (bis zur jüngsten Erweiterung) fünfzehn EU-Ländern wurde allein zwischen 1970 und 2000 mehr als verdreifacht – auf eine Länge von über 50 000 Kilometern.

In den USA und in den führenden Industrieländern der alten Welt, das zeigte sich nachdrücklich ab den 1920er Jahren, konnte sich das Automobil als absolutes Sinnbild persönlicher Freiheit nur die erforderlichen Frei- und vor allem Straßenräume erobern, weil «Vater» Staat energisch nachhalf und sich dadurch fortan zum unverzichtbaren Wegbereiter der Automaschine machte. Er erließ immer mehr Vorschriften, um das rapide steigende Verkehrsaufkommen zu kanalisieren, er protegierte durch Zölle oder Exporterleichterungen die inländischen Hersteller, generierte durch neue Besteuerungsmethoden Geld für Polizisten, Verkehrsüberwacher, Straßen und Parkgelegenheiten, baute das Gesundheitssystem für die heftig steigende Zahl schwer- oder leichtverletzter Verkehrspfer aus etc. Darüber hinaus kümmerte sich der Staat mittels wissenschaftlich ausgebildeter Experten zahlreicher Disziplinen um Haftungs- und völlig neuartige Planungsaufgaben.

Die Massen-Auto-Motorisierung begann in West- (und tendenziell nachholend in Ost-) Deutschland im Laufe der 1950er Jahre. Die während der Nazizeit durch die Erweiterung des Straßennetzes und den Neubau des auf Massenproduktion «geeichten» modernen VW-Automobilwerkes tendenziell vorbereitete allgemeine Motorisierung samt ihrer autogerechten Städte, Landschaften sowie diverser anderer Nebenfolgen begann in Westdeutschland zu einer wachstumsstarken Nachkriegszeit, als in den USA bereits rund 300 Kraftfahrzeuge auf 1 000 Einwohner kamen. In der Pkw-Produktion schob sich die BRD 1961 hinter den USA mit rund 1,8 Millionen Pkw-Einheiten auf den zweiten Rang, die DDR bekleidete mit 69 900 produzierten Pkw Rang elf. Dort stand zunächst weniger der individuelle Motorisierungsgrad als vielmehr die Organisation des gesamten Kraftverkehrs im Fokus des Ministeriums für Verkehrswesen. Die individuelle Massenmotorisierung begann in der DDR erst ab Mitte der 1980er Jahre, als sich die Implosion des staatssozialistischen

Systems nicht mehr vermeiden ließ. Zu der Zeit übertraf die Verkehrsleistung der individuell motorisierten die der öffentlich organisierten Kraftmobilität. Das SED-Politbüro schlug jedenfalls die Aufforderung von Verkehrswissenschaftlern, den massenhaften Personenverkehr überwiegend mittels der Bahn zu realisieren und entsprechend zu finanzieren, in den Wind, weil es der Bevölkerung das Auto (samt Datsche) als bevorzugtes privates «Fluchtmittel» nicht streitig machen wollte.

Im Jahre 1979 überholte die Bundesrepublik sämtliche bedeutenden europäischen «Autonationen». In diesem Jahr kamen hierzulande auf 1000 Einwohner 357 Kraftfahrzeuge, in Frankreich waren es 355, in Italien 303 und in Großbritannien 256. Spätestens nachdem Bundeskanzler Helmut Schmidt in Folge des «Ölschocks» versprochen hatte, jeder Deutsche habe einen Anspruch auf einen eigenen Wagen, die Bundesregierung baue dafür auch die nötigen Straßen, wurde der private Personenkraftwagen zum Wohlstandssymbol schlechthin, und die Bundes- und Landespolitik befeuerte diese Entwicklung durch entsprechende Steuerbeschlüsse und eine enorm ausgeweitete, technokratisch exekutierte Verkehrsplanung. Nach dem Beitritt der DDR managte die eigens gegründete Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) den «ungeheuren Nachholbedarf an Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur der neuen Bundesländer». Zu Beginn des 21. Jahrhunderts war das Automaschinierungswerk in sämtlichen führenden Alt-Industrieländern vollbracht – kamen in der exklusiven Welt der OECD auf ein Auto rein statistisch 2,2 Menschen. Differenziert betrachtet: Für 1 000 Einwohner standen kurz nach dem Jahrtausendwechsel in den USA (und Kanada) 770 Personenwagen bereit, in Australien und Neuseeland 640, in Japan circa 590, in Deutschland 561, in Großbritannien 517, in Frankreich 500.

Dass die hoch entwickelten Autovolumenmärkte der «klassischen» Wohlstandsländer seit Beginn des 21. Jahrhunderts voll gesättigt sind, steht ebenso fest wie die Tatsache, dass für die oligopolistische Welt der dominierenden selbstständigen Automobilhersteller eine historisch völlig neue Situation eingetreten ist. Steigende Absatzzahlen können auf den von der «Sättigungsgrenze» eingehegten Märkten nur mehr im Verdrängungswettbewerb erzielt werden. In Deutschland dürfte der Markt gängigen Experteneinschätzungen zufolge künftig kaum mehr als drei Millionen Neuwagen jährlich aufnehmen – wenn überhaupt. (P. Radtke u. a., Die smarte Revolution in der Automobilindustrie, Frankfurt/Wien 2004, S. 15) In (West-)Deutschland entwickelte sich die Autoindustrie im Verlauf der fordistischen Phase zu einem immer stärkeren Motor der Volkswirtschaft, zur Schlüsselindustrie. Das führte zu stetig steigenden Produktionszahlen – 2007, vor der jüngsten Absatzkrise, wurden von den weltweit rund 60 Millionen neu gebauten Automobilen fast elf Millionen von hierzulande etablierten Herstellern auf die Räder gestellt; allerdings rollte die Hälfte dieser Fahrzeuge nicht aus deutschen Werken. Noch beeindruckender erscheint die Automaschine vor dem Hintergrund der Handelsbilanzüberschüsse der jüngeren Vergangenheit: mehr als die Hälfte davon ging auf ihr Konto. Sie steht darüber hinaus für mehr als ein Viertel aller deutschen Industrieinvestitionen, rund ein Drittel aller Forschungs- und Entwicklungsausgaben sowie ein gutes Fünftel des deutschen Bruttoinlandsprodukts. Die Autoindustrie versorgt

hierzulande direkt über 700 000 Menschen mit Arbeitsplätzen und (teils relativ guten) Erwerbseinkommen. Hinzu kommen gut anderthalb Millionen Beschäftigte aus vor- und nachgelagerten Zuliefererbetrieben sowie knapp drei Millionen aus dem Kfz-Handel und einschlägigen Dienstleistungsbereichen. Insgesamt leben – noch – über fünf Millionen Bundesbürger mehr oder weniger von der Automaschine – das sind 15 Prozent aller Erwerbstätigen.

Die ganze Menschheit scheint gegenwärtig – ob mit oder ohne Führerschein, ob gewollt oder nicht – der Automaschine auf Gedeih und Verderb ausgeliefert. Wie sehr sie die Alltagsbefindlichkeit hierzulande steuert und die gelebte Kultur lenkt, erhellt der Verkehrsforscher Hermann Knoflacher: «Das Auto ist wie ein Virus, das sich im Gehirn festsetzt und Verhaltenskodex, Wertesystem und Wahrnehmung total umkehrt. Ein normaler Mensch würde unseren derzeitigen Lebensraum als total verrückt bezeichnen! Wir ziehen uns mehr oder weniger freiwillig in abgedichtete Häuser mit Lärmschutzfenstern zurück, um den Außenraum dem Krach, dem Staub und den Abgasen der Autos zu überlassen. Das ist eine völlige Wertenumkehr, die uns nicht einmal mehr auffällt.» (Die Zeit vom 13.9.2007)

#### **(MOBILITÄT.)**

Die Automaschine ermöglicht eine soziale Teilhabe, die von der allgegenwärtigen Telekommunikation und dem Internet zwar mit angebahnt, aber keinesfalls ersetzt werden kann. Ganz gleich, ob es um die Aufrechterhaltung von Partnerschaften über Hunderte von Kilometern geht, ob Kindergarten, Schule, Ausbildungs- und Arbeitsplatz oder die Arbeitsagentur erreicht werden müssen, ob das suburbane Einkaufszentrum, das Outlet-Center irgendwo auf der grünen Wiese, der Freizeitpark, der Geländewagenparcours oder die Ferienwohnung das Ziel sind – ohne technisch gestützte individuelle Mobilität wären viele vom Erwerbseinkommen ebenso abgeschnitten wie von Familien-, Freundschafts- und anderen sozialen Kontakten. Mobilität wird den Individuen ebenso aufgezwungen, wie sie sich bewusst und frei für sie entscheiden. Werktäglich fahren hierzulande rund 19 Millionen Pendler mit dem Auto zur Arbeit.

In den vergangenen hundert Jahren haben durchsetzungsstarke Industrien und nicht zuletzt vielfältig vermittelte kulturelle Prägungen das Auto zu einem alternativlos erscheinenden Garanten der Mobilität gemacht. In den derzeit der Automaschine noch nicht völlig unterworfenen, «unterentwickelten» Weltregionen sollen «Billigautos» dazu beitragen, dass die ungebremsste und kilometerfressende freie Bewegung im Raum und auf vier Rädern in den kommenden Jahren enorm expandiert.

Die Automaschine hat die Lebensverhältnisse – nicht nur in den Industrieländern – fast alternativlos durchmotorisiert. Immer mehr Berufstätige müssen täglich stundenlang pendeln, viele Schüler und Auszubildende haben ohne längere Bus- oder Autofahrten keine Chance, eine Bildungsstätte zu erreichen. Die Arbeitswege der in Deutschland beschäftigten Menschen werden zudem immer länger. Nur mehr 47 Prozent der Arbeitnehmer haben tägliche Arbeitswege, die unter zehn Kilometern liegen. 10 bis 20 Kilometer legen 27 Prozent, 20 bis 30 Kilometer 12 Prozent, 30 bis über 50 Kilometer 14 Prozent zurück. Viele Bürger finden in der näheren Wohnumgebung keine fußläufigen Geschäfte, Arztpraxen, Ämter

und Briefkästen mehr vor; die insbesondere von städtischen Umlandgemeinden gern angesiedelten, parkplatzbewehrten Konsumtempel und Freizeitparadiese wären ohne den Automobilismus gar nicht denkbar.

Immerhin, in der niedersächsischen Kleinstadt Bohmte bei Osnabrück bestaunen Verkehrsexperten aus aller Welt das dort umgesetzte Experiment Shared Space. Die täglich von 12 500 Lkws und Pkws durchfahrene Ortschaft hat ihren 450 Meter langen Ortskern zu einem optisch begrenzten Verkehrsraum ausgestaltet, der Fußgängern, Radfahrern und Motorfahrzeugen gleichberechtigt zur Verfügung steht. Ampeln, Verkehrsschilder, Tempo-30-Vorschriften, Fahrbahnen und Bürgersteige gehören dort der Vergangenheit an – es gelten nur mehr die Regeln: Blickkontakt, Handzeichen und Rechts vor Links. Die sonst auf dieser kleinen Teilstrecke jährlich mehr als vierzig registrierten Unfälle sind fast auf Null gesunken. Auch genießen die Anwohner die ruhigere und entspanntere Atmosphäre und plädieren für eine Ausweitung des Shared-Space-Abschnitts.

Dass mindestens die emotionale Freiheit scheinbar grandios «erfahrbar» machende Spaß- und Nutzmobil Auto ist für viele offenbar zu einer Art Lebenszweck schlechthin avanciert – eben deshalb bekommt es auch mehr Steh- und Bewegungsflächen als Kinder zugewiesen und rangiert in der Ausgabenprioritätsliste gleich hinter dem Wohnen. Ein Blick auf die durchschnittlichen Ausgaben eines privaten Haushalts in Deutschland macht einen weiteren Machtaspekt der Automaschine anschaulich. Das Statistische Bundesamt erläutert: «Vor allem das eigene Fahrzeug ließen sich private Haushalte etwas kosten: jeder 8. Euro (269 Euro monatlich) floss 2003 in Anschaffung und Betrieb eines Privatwagens. Zum Vergleich: für Freizeit, Unterhaltung und Kultur wurden 261 Euro ausgegeben, für Nahrungsmittel, Getränke und Tabak waren es 303 Euro.» (Im Blickpunkt: Verkehr in Deutschland 2006, S. 14). Auch ohne eine differenzierende Betrachtung zeigt sich, was die Automaschine im Alltag anrichtet: sie entzieht den Menschen das Geld für Freizeit-, Unterhaltungs- und Kulturgenuss und lässt offenbar auch nur wenig Spielraum für den Erwerb von Lebensmitteln – das anhaltende, nicht zuletzt immer mehr Verkehr erzeugende Wachstum der Discount- und Fast-Food-Ketten kommt folglich nicht von ungefähr. Hierzulande schlagen in einem durchschnittlichen Autohalterleben für Autoanschaffung und -ersatzbeschaffung nebst allen Unterhaltskosten immerhin weit mehr als 300 000 Euro zu Buche.

#### **(KRISE.)**

Im Herbst 2008 ergänzte der Befund «Autokrise» die bis dahin die Schlagzeilen beherrschende Finanzkrise. Relativ sicher ist, dass die weltweit bestehenden Produktionskapazitäten noch zu hoch sind. Wie viele «nicht marktfähige» Kapazitäten die Autobauer und ihre für rund Dreiviertel der verbauten Teile zuständigen Zulieferer allein in den deutschen Produktionswerken aufgebaut haben, ist zwar unter den einschlägigen Experten umstritten. Die Schätzungen bewegen sich in der Bandbreite von bis zu 30 Prozent. Ein gutes Fünftel der in Deutschland angesiedelten Kapazitäten bzw. ca. 200 000 Arbeitsplätze stehen wohl in den kommenden Jahren zur Disposition.

Es geht um weiteres Wachstum, koste es, was es wolle. Wachstum des Autoabsatzes, Wachstum des Verkehrs. Und

zwar bei Strafe des Untergangs der globalen Wettbewerbsfähigkeit sowie der industriellen Beschäftigung. Wachstum ist bekanntlich keine lineare, sondern eine exponentielle Funktion. Wenn die Automobilproduzenten beispielsweise dauerhaft ein jährliches Absatzwachstum von «nur» sechs Prozent anstreben, wird sich das Absatzvolumen in 24 Jahren vervierfacht haben. Was Wunder, dass die Branche fest davon ausgeht, der Marktzuwachs werde von 48 Millionen Fahrzeugen im Jahr 2006 auf 68 Millionen im Jahr 2018 munter zulegen. Jedenfalls wächst der globale Fahrzeugbestand gegenwärtig gut fünfmal schneller als die Weltbevölkerung. Für die in Deutschland produzierenden Autobauer wird es zudem tendenziell schwieriger, auf dem heimischen wie auch den klassischen Exportmärkten mit ihren Premiumfahrzeugen ausreichend Geld zu verdienen. Eben deshalb bemühen sie sich um den Aufbau von Marktpositionen in den Schwellenländern, derzeit insbesondere in China. Die nachholende Verlagerung der Produktionskapazitäten ist nur eine Frage der Zeit.

Das weiterhin vorangetriebene automaschinelle Wachstum läuft auf die Beschleunigung von Energie- und Rohstoffdurchsätzen, von Naturverbrauch und Transportleistung, des Ausbaus von Kraftwerken, Autobahnen, Müllverbrennungsanlagen etc. hinaus. Klimaveränderung inbegriffen. Wobei der «ökologische Rucksack» eines einzigen durchschnittlichen Autos und seiner Teile bereits gewaltig ist. Alles in allem beträgt die von einem einzigen neu produzierten Personwagen als unsichtbarer Rucksack mitgeschleppte Gesamtmenge gegenwärtig allein an festen Stoffen rund 15 Tonnen. Ganz abgesehen vom zu seiner Produktion benötigten Wasser. Die Umwelt ist, zumal in Deutschland, bereits heute weitgehend erschöpft. Auch die Zeiten, in denen ein Fünftel der Menschheit vier Fünftel der Ressourcen allein verbraucht, dürften ohne sichernde militärische «Auslandseinsätze» keine Zukunft haben. Tausend chinesische Bürgerinnen und Bürger verbrauchen derzeit nur vier Fass Öl am Tag, während es bei tausend US-Einwohnern fünfzehn Mal so viel sind. Allein die in den USA, Japan und Europa heute übliche Autoversorgung liefe bei der acht Milliarden Menschen zählenden Weltbevölkerung auf einen Bestand von mindestens drei Milliarden Fahrzeugen hinaus.

Eine nachhaltige Reduzierung der Klima- und Umweltschädlichkeit der Automaschine sollte weder von der Industrie noch von so manchem «mit Freude» fahrenden Autohalter blind erwartet werden. Und schon gar nicht von der in erster Linie um Wirtschaftswachstum, Steuereinnahmen und herkömmliche Industriearbeitsplätze besorgten Politik. Die Bedenken ausgewiesener Ökologen bleiben bestehen: «Was nutzt es, wenn für den Kurzstrecken- und Stadtverkehr das superleichte, mit geringer Material- und Energieintensität produzierte, ein Liter Benzin verbrauchende Citycar die Norm wird, wenn aber gleichzeitig in jeder Familie beliebig viele davon angeschafft werden? Dies wäre nichts anderes als eine Fortsetzung der derzeit praktizierten, materialintensiven Lebensweise, allerdings mit dem wesentlichen Unterschied, dass die Akteure dabei auch noch ein ökologisch gutes Gewissen hätten. Wie werden wir mit den Mengeneffekten fertig, die die Spareffekte auffressen?» (Friedrich Schmidt-Bleek: *Wieviel Umwelt braucht der Mensch?*, Berlin 1994, S. 189).

Zu den besonders auffälligen Symptomen der Automaschine gehört in vielen Industrieländern der Versuch einer volks-

wirtschaftlichen «Nutzenbewertung» des Verkehrs, zumal des automobil erzeugten Straßenverkehrs. Inwieweit die «Bruttowertschöpfung» des Verkehrssektors der Gesellschaft tatsächlich im Sinne menschlicher Entwicklung und nicht zuletzt der bereits erheblich «angezapften» Umwelt nutzt, haben für die Schweiz die Ökonomen der Eidgenössischen Bundesämter für Raumentwicklung und Statistik mit dem Ergebnis berechnet, dass der verkehrsbezogenen gesamtgesellschaftlichen Wertschöpfung von 46 Milliarden Schweizer Franken (das sind fast 11 Prozent des Bruttoinlandsprodukts) ein Kostenblock von 65 Milliarden Franken gegenübersteht. Die Verkehrsunfälle, Gesundheitsschäden, Ertragsminderungen der Landwirtschaft und andere externe Faktoren mehr werden nicht den Verursachern, sondern den individuell Betroffenen und der Allgemeinheit auferlegt. In der Schweiz, daran besteht für die Statistiker kein Zweifel, ist der uns von Politik und Unternehmen als «Motor der Wirtschaft» verkaufte Straßenverkehr ein sattes Verlustgeschäft. («Was Straßenverkehr wirklich kostet», Spiegel-Online vom 5.1.2007).

Unser eingespieltes motorisiertes Mobilitätsmuster trägt weder die ökologischen und volkswirtschaftlichen Kosten, noch verhindert es unnötigen Ressourcen- und Energieverbrauch, völlig überzogenen Landschaftsverbrauch und so groteske wie verschwenderische Staus. Solange deutlich mehr als eine Tonne ressourcenfressendes Totgewicht benötigt wird, um statistische 1,2 Personen mit einem ungefähren Gewicht von 90 Kilogramm automobil von A nach B zu befördern, ist nichts gewonnen.

In den nächsten Jahrzehnten, so verkünden Autokonzerne und Motorjournalisten, müssten Auto und Automobilverkehr «neu erfunden» werden. Da ist sicherlich etwas dran; die Herausforderung besteht freilich darin, den individuellen Automobilismus und nicht minder die automotorisierte Güterlogistik auf das wirklich Nötige zu beschränken. Wenn unsere Gesellschaft wünscht, dass die ohnehin aus produktionstechnischen und «standortbedingten» Gründen hierzulande massenhaft zur Disposition stehenden Erwerbsarbeitsplätze durch neue und sinnvolle Beschäftigungsverhältnisse ersetzt werden, dann bietet der möglichst radikale Abschied von der automaschinellen Mobilitätskultur eine Chance dazu. Die herausfordernde Machtfrage lautet: wer benötigt eigentlich dringend ein eigenes Fahrzeug? Wäre die in größeren Dörfern und Kleinstädten mögliche (etwa genossenschaftliche) Einrichtung der in Großstädten längst etablierten Carsharing Offerten nicht sinnvoller? Sind von durchschnittlich 23 Stunden still stehenden Pkw flancierfeindlich zugeparkte Straßen, Plätze und Naturflächen einer Wissensgesellschaft wirklich angemessen? Die Wege, die der Mensch außerhalb des erzwungenen beruflichen Pendelns zurücklegt, sind allerdings noch dieselben wie vor der umfassenden Automotorisierung: im Wesentlichen lokale und regionale. Übrigens ersetzt das Fahrrad im Gegensatz zu Otto-, Diesel- und Elektromotoren die menschliche Muskelkraft nicht, es potenziert sie. Es ist gut fünfmal leichter, einen ebenen Weg auf einem Fahrrad zurückzulegen, als zu Fuß.

Johann-Günther König, Autor.

<http://www.johann-guenther-koenig.de/>

GREG GRANDIN

## VON DETROIT ZUM AMAZONAS – EINE REISE DURCH DIE RUINEN DES IMPERIUMS

Das Imperium endet mit einem Rückzug. Nicht, wie viele vor ein paar Jahren dachten, aus dem Irak, sondern aus Detroit. Die Evakuierung von *Motor City* begann bereits vor Jahrzehnten als Ford, General Motors und Chrysler ihr operatives Geschäft aus der Innenstadtgegend in die schwieriger gewerkschaftlich zu organisierenden ländlichen Gegenden und Vororte und schließlich nach Übersee zu verlagern begannen. Selbst als die Wirtschaft in den 1950er und 60er Jahren noch boomte verließen bereits 50 Detroiter am Tag die Stadt. 1989 gab es Tausende Baulücken und über 15 000 verlassene Wohnhäuser. Gebäude wurden der Natur, die sie mit Gras überzieht.

Doch Detroit bleibt die Geburtsstätte des sagenumwobenen amerikanischen Kapitalismus. Es gibt unzählige Untersuchungen darüber, was in der amerikanischen Autoindustrie schief gelaufen ist und ebenso viele schwelgende Erinnerungen an die Wunderjahre Detroits. 2008 gab Clint Eastwood mit seinem Film *Gran Torino* dem weißen Autoarbeiter das letzte Geleit. Jedoch konnten nur wenige dieser post mortem Analysen vermitteln, welche immense Bedeutung Detroit für die Außenpolitik der USA hatte – nicht allein als Anker seiner hoch-technologischen, hoch-profitablen Exportindustrie sondern als Bekräftigung des amerikanischen Selbstverständnisses als die führende Weltmacht.

Aus Detroit kam nicht nur eine nicht versiegende Flut an Symbolen der kulturellen Macht Amerikas, von dort kam auch das organisationale Know-How, um ein großes Industrieunternehmen – oder ein Imperium – wie eine Autofabrik zu steuern. Der Präsident von General Motors, «*Engine*» Charlie Wilson, wird gerne mit dem Satz zitiert, dass, was für Amerika gut sei, «gut für General Motors ist und umgekehrt». Nur selten wird bemerkt, dass er dies als Verteidigungsminister unter Eisenhower sagte. Wilson sollte das bürokratische Unternehmensmodell von General Motors den Streitkräften aufzwingen, sie dadurch modernisieren und fit für den Kampf im Kalten Krieg machen.

Vielleicht sollten wir die Ruinen in Detroit als amerikanisches Forum Romanum betrachten. So wie Roms Triumphbögen an längst vergangene imperiale Siege in Mesopotamien, Persien und anderswo erinnern, beschwören *Motown's* baufällige Gebäude Amerikas schnell schwindende Vormachtstellung. Zu den imposantesten gehört Henry Fords Fabrik *Highland Park*, die seit den späten 1950er Jahren verlassen und verammelt da liegt. In diesem Gebäude perfektionierte Ford die Fließbandproduktion – bis zu 9 000 Ford «T» wurden hier am Tag gebaut – und katapultierte die USA um Lichtjahre in Führung. Dies war auch der Ort, an dem Ford seinen Arbeitern fünf Dollar am Tag zahlte und eine der am schnellsten wachsenden, wohlhabenden Wohngegenden der amerikanischen Arbeiterklasse mit Häusern im *Arts-And-Crafts*-Stil schuf. Heute sieht Highland Park wie ein Kriegsgebiet aus. Die Straßen sind mit Glassplittern bedeckt und von abgebrannten Häusern gesäumt. Über 30 Prozent der Bevölkerung lebt in Armut, die Arbeitslosenquote liegt bei über 20 Prozent oder anders ausgedrückt, das mittlere Einkommen liegt unter 20 000 Dollar.

### AMERIKA IM AMAZONAS

Um wirklich zu verstehen, wie tief Amerika von den Gipfeln seiner wirtschaftlichen Größe gefallen ist, und wie dieser Größenwahn zu erstaunlich wahnwitzigen Taten führte, ist eine Reise durch eine andere Ruinenlandschaft empfehlenswert: weit entfernt vom «Rostgürtel» des Mittleren Westen in die Tiefen des brasilianischen Regenwaldes im Amazonas. Dort steht mit tropischen Reben bewachsen Henry Fords Vermächtnis an den Glauben, dass der *American Way of Life* problemlos überall hin exportiert werden und selbst an den entlegensten Orten des Planeten gedeihen kann.

Ford besaß Wälder in Michigan sowie Minen in Kentucky und West Virginia, die ihm Kontrolle über die natürlichen Ressourcen verschafften, die er für die Autoherstellung benötigte. Alle außer Gummi. 1927 erwarb er im Amazonas einen Pachtvertrag für ein Stück Land von der Größe eines kleinen US-Bundesstaats. Ford hatte Großes vor, fühlte sich berufen, nicht nur «Gummi sondern auch die Gummibauern» zu kultivieren. Amerikaner in Amazonien. Für die brasilianischen Arbeiter ließ er mit Schindeln bedeckte Häuser bauen. Er drängte sie, Blumen- und Gemüsegärten anzulegen, Vollkornbrot, ungeschälten Reis, Dosenpfirsiche aus Michigan und Haferbrei zu essen. Mit angemessenem Stolz taufte er seine Dschungelstadt Fordlandia. Am Wochenende organisierte das Unternehmen *Square Dancing* und Lesungen amerikanischer Dichtung. Das Unternehmenskrankenhaus versorgte Arbeiter und Besucher unentgeltlich. In Fordlandia gab es einen zentralen Platz, Bürgersteige, Sanitäreinrichtungen in den Häusern, gestutzte Rasen, ein Kino, Schuhgeschäfte, Eisdielen und Parfümerien, Schwimmbäder, Tennisplätze, einen Golfplatz und selbstverständlich fuhr auf den asphaltierten Straßen der Ford T.

Henry Ford, der Mann der die industrielle Fertigung auf ihre einfachsten Bewegungen minimiert hatte, um eine Serie endlos gleicher Produkte zu ermöglichen, prallte auf den Amazonas, das komplizierteste und facettenreichste Ökosystem der Welt. Der Zusammenstoß trug Züge eines Chaplin-Films und führte zu filmreifen Missgeschicken. Brasilianische Arbeiter lehnten sich gegen den Fordschen Puritanismus und die Natur gegen die industrielle Einhegung auf. Unter der Leitung inkompetenter Manager, die nichts vom Gummianbau verstanden und noch weniger von Menschenführung, war Fordlandia in den ersten Jahren geplagt von Laster, Messerkämpfen und Aufständen. Bordelle und Bars breiteten sich an seinen Rändern aus.

Schließlich gelang es Ford, Kontrolle über sein Lehen zu erlangen. Doch weil er darauf bestand, dass seine Manager die Gummibäume in engen Reihen anbauten, so wie er in seinen Detroiter Fabriken die Maschinen eng nebeneinander aufstellte, vermehrten sich Käfer und Braunfäule explosionsartig und zerstörten die Plantage. Im Laufe von beinahe zwei Jahrzehnten versenkte Ford Millionen von Dollars in seinem Versuch, seine Dschungelutopie des American Way umzusetzen, doch nicht ein Tropfen Fordlandia-Latex gelangte jemals in einen Ford.

Die Ruinen von Fordlandia ähneln denen in Highland Park und anderen Städten. Fordlandias rostende Wassertürme, zerfallene Sägewerke und leer stehende Kraftwerke und die Hülsen erinnern an dieselben Strukturen in *Iron Mountain*, einer wirtschaftlich am Boden liegenden Industriestadt im Norden Michigans, die auch einmal eine Ford-Stadt war. Nicht weniger als Detroit ist Fordlandia ein Monument für die Titanen des amerikanischen Kapitals – keiner größer als Ford, der glaubte, dass die USA ein allgemein gültiges und weltweit anerkanntes Vorbild für den Rest der Menschheit ist.

### GANG IN DIE WILDNIS

Vor über 50 Jahren hielt der Historiker Perry Miller eine Rede mit dem Titel «Gang in die Wildnis», in der er zu erklären versuchte, warum die englischen Puritaner in die Neue Welt aufbrachen anstatt etwa nach Holland. Sie hatten nicht nur der anglikanischen Kirche entkommen, sondern die protestantische Reformation des Christentums, die in Europa ins Stocken geraten war, vollenden wollen. Die amerikanische Expansion war von Anfang an von einer tiefen Unruhe geleitet, einem Gefühl, dass zuhause «etwas falsch gelaufen war». Die Gründung Fordlandias war von einer vergleichbaren Unruhe angetrieben, ein nagendes Bewusstsein davon, dass selbst in den guten Zeiten, den besten aller Zeiten, «etwas falsch gelaufen war» in Amerika. Als Ford zu seinem Abenteuer im Amazonas aufbrach, hatte er bereits den größten Teil zweier Jahrzehnte und große Teile seines riesigen Vermögens darauf verwendet, die amerikanische Gesellschaft zu reformieren. Seine Frustration und Unzufriedenheit mit Innenpolitik und Kultur sind Legende. Krieg, Gewerkschaften, Wall Street, Energiemonopole, Juden, moderner Tanz, Kuhmilch, die Roosevelts, Zigaretten und Alkohol nahm er ins Visier und zum Anlass von Klagen. Doch darunter schwelte, dass die Mächte des Industriekapitalismus, die er zu entfesseln half, die Welt, die er wieder herstellen wollte, untergruben. Ford predigte mit pastoraler Überzeugung: steigende Produktivität und steigende Löhne werden die Plackerei der

Menschheit mildern und eine wohlhabende Arbeiterschaft hervorbringen, und Unternehmensprofite werden durch ständig wachsende Nachfrage durch die Verbraucher realisiert. Ende der 1920er war der Fordismus synonym mit Amerikanismus und Quell des Neids der ganzen Welt, weil er scheinbar den Industriekapitalismus menschlich gemacht hatte.

Doch der Fordismus trug die Saat für seine Zerstörung: die Zergliederung des Produktionsprozesses in immer kleinere Aufgaben und die schnellen Entwicklungen in Transport und Kommunikation machten möglich, dass Güter an einem Ort hergestellt und an einem anderen verkauft werden konnten. Damit verschwand der Anreiz für Unternehmer, den Arbeitern Löhne zu zahlen, von denen sie die Waren kaufen konnten, die sie hergestellt hatten.

Ford versuchte diesen Zerfall auf zunehmend exzentrische Weise zu verlangsamen. In Michigan führte er dezentralisierte «Dorf-Industrien» ein, die Farm- und Fabrikarbeit in ein Gleichgewicht bringen und das kleinstädtische Amerika retten sollten. Doch seine Pfarrgemeinden waren der rohen Macht des Wandels, den er selbst so vorangetrieben hatte, nicht gewachsen. Also wandte er sich dem Amazonas zu, um dort seine Stadt auf dem Berg zu errichten – oder in diesem Fall, eine Stadt in einem tropischen Flusstal. In einem letzten verzweifelten Versuch wollte er die verschiedenen Stränge seines Utopismus zum Erfolg bündeln.

Vor beinahe einem Jahrhundert bemerkte Walter Lippman sarkastisch: «Warum sollte der Erfolg in Detroit nicht auch den in Bagdad garantieren?» Wir kennen die Zerstörung, die über Detroit gekommen ist. Quo vadis, Bagdad? Quo vadis, Amerika?

Greg Grandin, Historiker. <http://greggrandin.com/>.

Leicht gekürzte Übersetzung von: Touring Empire's Ruins: From Detroit to the Amazon. *The Nation* 6.7.2009. Aus dem Amerikanischen von Catharina Schmalstieg

### GEORGE STEINMETZ

## DETROIT: DIE GESCHICHTE ZWEIER KRISEN

Die US-amerikanische Autoindustrie hat der ganzen Welt ihren Stempel aufgedrückt, vom Chrysler Building in New York, dessen architektonische Details Chrysler-Kühlerdeckeln und -figuren nachempfunden sind, bis zum Traktorenwerk von Tscheljabinsk am Ural, das Anfang der 1930er Jahre von Henry Fords «Hausarchitekt» Albert Kahn entworfen wurde. Nach Henry Ford benannte Straßen und Alleen gibt es u. a. in Mexiko, Brasilien, Indien, Kanada, USA, Frankreich und Deutschland – die Freie Universität Berlin besitzt sogar einen Henry-Ford-Bau, der allerdings nach Henry Ford II benannt ist, dem Enkel von Henry Ford und Firmenchef der Ford Motor Company von 1945 bis 1960. In weiten Teilen der USA sind von der Automobilproduktion des 20. Jahrhunderts jedoch nur noch geisterhafte Spuren übrig. An einem Ort allerdings ist noch immer eine ganze sozio-symbolische Landschaft von der Geschichte der Autoindustrie durchdrungen: in Detroit und seiner Umgebung.

Die Stadtlandschaft von Detroit scheint auf den ersten Blick vollständig von der Autoindustrie geformt zu sein. Im Stadtzentrum stehen die sieben miteinander verbundenen Wolkenkratzer des Renaissance Centers, der Konzernzentrale von General Motors. Der mittlere Turm überragt mit seinen 73 Stockwerken alle anderen Gebäude der Stadt. Die Straßen, die sternförmig vom Renaissance Center abgehen, wirken wie Nerven, die das Gehirn des Konzerns mit seinem produktiven Körper verbinden. Im Umkreis von wenigen Kilometern befinden sich das mittlerweile verfallende Highland-Park-Werk und der riesige River-Rouge-Komplex von Ford und das Jefferson-North-Montagewerk von Chrysler, in dem bis vor kurzem 3000 Menschen arbeiteten. Die Namen der US-amerikanischen Automobilgiganten prägen die gesamte Region. Eine Highschool, eine Akademie, ein Community College, ein Krankenhaus, ein Ärztehaus und ein Museum sind nach Henry Ford benannt, weitere Highschools nach Henry Ford II und

Edsel Ford und einige Grundschulen auch nach den weniger berühmten Familienmitgliedern. Stadtautobahnen heißen Chrysler, Edsel Ford, Fisher und Walter Reuther.

Die Bevölkerung von Detroit verachtete sich zwischen 1880 und 1920 auf knapp eine Million, wodurch Detroit nach New York und Chicago zur drittgrößten Stadt der USA wurde. Detroit verfügte bis 1880 über eine breite Basis verarbeitender Industrien und die US-Autoindustrie war bis 1905 über die nordöstlichen und die Bundesstaaten um die Großen Seen verstreut. Zwischen 1909 und 1914 fand jedoch 85 Prozent des nationalen Wachstums der Autoindustrie in Detroit statt; zwischen 1914 und 1937 arbeiteten 47 Prozent der Beschäftigten der US-Autoindustrie in Detroit. Das Stadtgebiet wuchs durch Eingemeindungen, bereits 1930 erreichte es seine heutige Größe von 360 Quadratkilometern.

### VON DER MOTOR CITY ZUR RUINENSTADT

Detroit ist jedoch nicht nur die Autostadt, sondern auch die größte moderne Stadt in den USA, die in Ruinen liegt. Als einzige wird sie von den Mainstream-Medien regelmäßig auch so bezeichnet, und sie ist wohl die einzige, die ihren eigenen Zerfall vermarktet – als Hollywood-Kulisse für dystopische Science-Fiction-Filme und düstere Krimis. Zurzeit gibt es 80 000 verlassene Gebäude in Detroit. Wolkenkratzer stehen leer, sind mit Brettern zugenanagelt und zerbröckeln. Denkmalschützer haben vergeblich versucht, geschichtsträchtige Gebäude wie das Hudson-Kaufhaus, das Motown Center, das Tiger-Stadion und das Statler- und Madison-Lenox-Hotel vor der Abrissbirne zu retten. Was mit dem leerstehenden Lafayette-Gebäude geschieht, ist derzeit noch unklar. Die Graffiti an den Fenstern des United Artists Building wurden zwar anlässlich des Detroit Super Bowl 2006 entfernt, aber es steht noch immer leer. Das Michigan Theater, einst ein kunstvoll verzierter Kinopalast, wurde bereits in den 1970er Jahren ausgeweidet und dient seitdem als Parkhaus.

Viele ungenutzte Gebäude stehen nur deshalb noch, weil abreißen zu teuer wäre oder die Besitzer sie behalten wollen. Das abgewrackte Skelett der Michigan Central Railway Station – 1913 erbaut und seit den 1980er Jahren außer Betrieb – überragt ein ganzes Stadtviertel. Auch wenn die Brandstiftungen in der Devil's Night, der Nacht zu Halloween, seit ihrem Höhepunkt in den 1980er Jahren abnehmen, stehen leere Gebäude regelmäßig in Flammen. Aufgrund von Brandstiftung und Entvölkerung gibt es in vielen Stadtteilen mittlerweile mehr Baulücken als Häuser. Der stetige Bevölkerungsrückgang der letzten 60 Jahre hat vielerorts eine urbane Prärie entstehen lassen.

### DIE URBANE KRISE UND DIE KRISE VON «DETROIT»

Gegenwärtige Diskussionen um den «Tod von Detroit» oder «Detroits Weg in den Ruin» laufen Gefahr, nicht zwischen der urbanen Krise, die sich in Detroits Niedergang ausdrückt, und der Krise der US-Autoindustrie zu unterscheiden. Der Name Detroit wird in den Medien und im politischen Diskurs der USA oft als Metapher für die Autoindustrie verwendet. Eine Unterscheidung beider Krisen ist bei der Suche nach einem Ausweg aus Detroits Misere aber unabdingbar.

Da Detroit 1701 gegründet wurde, kann seine Stadtstruktur und symbolische Landschaft nicht ausschließlich auf die Autoindustrie zurückgehen. Aber hat das Autozeitalter die

Stadt möglicherweise völlig umgestaltet? Auf den ersten Blick könnte der Nabe-und-Speiche-Grundriss der Innenstadt auch an das Rad eines Autos erinnern. Der entsprechende Plan stammt jedoch von Augustus B. Woodward aus dem Jahr 1807. Er sah gleichseitige Dreiecke vor, die durch Straßen unterteilt werden und nebeneinander gelegt regelmäßige Sechsecke bilden, in deren Mitte sich jeweils ein Rondell befindet. Dieser symmetrische Entwurf spiegelt Woodwards aufklärerisches Denken wider und hat kaum etwas mit der aufkommenden Industrialisierung zu tun. Detroit wäre im Übrigen für Autofahrer sehr unübersichtlich geworden, wenn der Woodward-Plan, wie ursprünglich beabsichtigt, für die ganze Stadt umgesetzt worden wäre.

Die Stadtautobahnen, die die Innenstadt umgeben, scheinen vordergründig rein industriellen Interessen zu dienen, indem sie die dezentralen Produktionsstandorte Highland Park und Dearborn mit den Wohnvororten verbinden. Die Planer achteten jedoch peinlich darauf, dass die neuen Autobahnen die Mittelklasse-Wohnviertel möglichst nicht durchschnitten, während ihnen das bei schwarzen Stadtvierteln, v. a. nahe der Innenstadt, ziemlich egal war. Autobahnbau galt sogar als probates Mittel, um Slums auszuradiieren. So zerschnitt der Chrysler Freeway Anfang der 1960er Jahre das alte schwarze Ghetto im Ostteil der Stadt. Ihm fiel u. a. die Hastings Street zum Opfer, eine Einkaufsstraße, in der sich seit den 1930er Jahren viele vorwiegend von Schwarzen betriebene Jazzklubs befanden.

Die Ungleichzeitigkeit der urbanen und der automobilen Krise zeigt sich auch darin, dass die Autoindustrie sich schon etwa seit dem Ersten Weltkrieg aus der Innenstadt zurückzog. Ford baute sein erstes großes Fließband-Werk 1909 in Highland Park, einer von Detroit umschlossenen Enklave, und errichtete das River-Rouge-Werk 1917 in Dearborn am westlichen Stadtrand. Die Verlagerung der autoindustriellen Arbeitsplätze in die Vororte setzte sich anschließend weiter fort. Diese Dezentralisierung der Produktion war nicht Ausdruck einer Krise der Autoindustrie. Der Bevölkerungsrückgang setzte erst Mitte der 1950er Jahre ein, seitdem halbierte sich die Einwohnerzahl.

Obwohl beide Krisen unterschiedliche Zeitverläufe nahmen und unterschiedliche Ursprünge haben, brachte die Krise von 2007ff einschließlich der Insolvenz und Schrumpfung von General Motors und Chrysler die Stadt weiter in Bedrängnis. Zwar hat Detroit seit 2001 die höchste Arbeitslosenquote unter den 50 größten US-Städten, aber erst im August 2009 erreichte sie den Rekordwert von 29 Prozent. Seit kurzem gilt Detroit auch wieder als die «Stadt der Morde» – mit der höchsten Rate von Gewaltverbrechen unter allen US-Städten. Detroit hat seit langem einen höheren Anteil von Familien unterhalb der Armutsgrenze sowie von Diabetikern, Asthmatikern, Rauchern, Behinderten und Herzkranken als andere Großstädte. Heute ist sie die ärmste unter den US-Großstädten, allein 2009/10 wurden 1 900 Lehrer und Verwaltungsangestellte entlassen und 29 Schulen geschlossen. Die Pläne von General Motors und Chrysler zur Schließung ihrer Werke werden weitere zwei Quadratkilometer Industriegelände freisetzen und das Problem leerstehender Gebäude und ungenutzter Fläche weiter verschärfen. Während in Detroit die Eigenheimquote in der Arbeiterklasse vor 1920 und nach der Großen Depression hoch war, gab es dort 2007 die US-weit höchste Rate von Eigenheimverlust per Zwangsvollstreckung.

## NEUE POLITISCHE MÖGLICHKEITEN ZUR REORGANISATION DES STAATES

Lösungsansätze für Detroit's Tragödie lassen die Fragmentierung des Staates üblicherweise unangetastet, wodurch lokale und bundesstaatliche Regierungen gezwungen sind, finanziell für sich selbst zu sorgen und durch Setzung steuerlicher Anreize um die raren Investitionen zu konkurrieren. Aber der wirtschaftliche Zusammenbruch von 2008 eröffnet neue Möglichkeiten des Umgangs mit der urbanen Krise. Durch die Politik der Obama-Administration verlagert sich die politische Kultur und Souveränität teilweise nach oben auf die nationale Ebene. Der American Recovery and Reinvestment Act, das US-amerikanische Konjunkturprogramm von 2009, und die Rettungspakete für Autoindustrie und Wall Street verschaffen der nationalen Ebene neue Geltung. Wer ein Auto oder ein Haus kaufen oder eine neue Firma gründen will, bekommt dafür Geld von der US-Bundesregierung. Die mittlere Ebene im politischen System der USA – die bundesstaatli-

che – verliert dadurch an Bedeutung. Verschiedentlich stellt sich ein neues Gleichgewicht zwischen lokaler und nationaler Souveränität ein, in dem letztere nun klarer dominiert. Die US-Verfassung müsste dahingehend verändert werden, dass der Staat einheitlicher und weniger föderal wird und gleichzeitig die Bevölkerungsmehrheit, die in den Metropolregionen lebt, mehr Einfluss bekommt. Für die «loyale Opposition» zu Obama bietet sich derzeit eine bislang einmalige Gelegenheit, auf die Neuorganisation des veralteten politischen Systems der USA zu drängen.

George Steinmetz, Soziologe an der University of Michigan in Ann Arbor. [http://www.lsa.umich.edu/soc/people/ci.steinmetzgeorge\\_ci.detail](http://www.lsa.umich.edu/soc/people/ci.steinmetzgeorge_ci.detail).

Gekürzte Fassung des Editorials von Environment and Planning D: Society and Space, 27. Jg., 2009, H. 5, 761-70. Aus dem Englischen von Oliver Walkenhorst

KAI KASCHINSKI

## FLY ME TO THE MOON – MOBILITÄT IM SCIENCE FICTION

Wird heute im Netz unter den Stichworten «Zukunft» und «Mobilität» in einer der bekannten Maschinen eine Suche gestartet listet das Ergebnis eine ganze Reihe von Beiträgen zu Elektroautos und neuen Handymodellen auf. Angebote für die individuelle über den kapitalistischen Markt vertriebene Transportmittel von Personen und Information sowie deren technologische Weiterentwicklung erscheinen im world wide web als dominantes Abbild gesellschaftlicher Utopie von Mobilität. Es ist ein sehr begrenzter Horizont, der sich hier eröffnet. Fixiert auf den Markt, die ökologische Modernisierung kapitalistischer Verhältnisse und individualisierte Kaufentscheidungen im globalen Massenkonsum.

### KEIN ZIEL ZU WEIT

In der Zukunftsliteratur, dem Science Fiction (im Weiteren SF), ist das dominante Bild von der Mobilität ein anderes. Sie ist das Medium, das vielen der Fiktionen den Zugang zu unbekanntem Welten eröffnet. Warpkerne und Ionen-Antriebe befördern die Erzählungen durch Raum und Zeit an ihre jeweiligen Handlungsorte. Mit zunehmender Entfernung und Zeitspanne zwischen dem Jetzt und dem Dann steigern sich zugleich der fiktionalen Bewegungsspielraum sowie der Abstand zur terranen Gegenwartskultur. Hierin verbirgt sich keineswegs nur eine Denkfigur, die hilft den gesellschaftlichen Hintergrund der Handlung frei zu gestalten. Die Rolle der Mobilität im SF verdeutlicht vielmehr deren Bedeutung im Allgemeinen. Der SF zeigt, dass eine kritische Beschäftigung mit Mobilität weit über Fragen der Motorisierung und des Verkehrs in einem engeren Sinne hinausführen kann. Mobilität ist Teil der Reproduktion des Sozialen. Über den Personen- und Warenverkehr hinaus nimmt sie Einfluss auf die räumliche und zeitliche Organisation von Sozialstrukturen. Zunehmende Geschwindigkeiten und die massenhafte

Organisation von realen und virtuellen Transporten erschließen nicht nur Räume, sie verdichten diese auch in der Zeit. Die Zirkulation von Kapital beschleunigt sich ebenso wie die Zahl der transkontinentalen Heimflüge und Handygespräche. Nicht nur die oder der Einzelne, die Gesellschaft an sich erfährt dadurch eine Beschleunigung und die Sozialstrukturen geraten in Bewegung.

Im SF ist keine Art der Fortbewegung undenkbar, kein Ziel ist zu weit. In vielen Geschichten verschmelzen Raum und Zeit geradezu. Die soziale und innergesellschaftliche Dimension einer solchen interstellaren Mobilität ist allerdings nur selten von Bedeutung für die Spannungsbögen. Dementsprechend werden der Ausschluss aus Mobilität oder die Hierarchisierung im Zugang zu Transportmitteln in wenigen SF so ausführlich geschildert wie in Charles Stross' Roman «Die Kinder des Saturn» aus dem Jahr 2009. Stross beschreibt darin unterhaltsam die Mühsal interplanetarer Reisen wodurch er eine Entmystifizierung des Raumflugs erreicht und die Fahrzeuge zu einem einfachen Bestandteil des Soziallebens werden lässt.

Meist wird diese im SF tendenziell unbegrenzte Mobilität lediglich herangezogen um die Präsentation von Kulturen und Lebensformen in ihrer unendlichen Mannigfaltigkeit zu ermöglichen und den technologischen Entwicklungsstand der fiktiven Gesellschaften zu dokumentieren. Interkulturelle, zwischengesellschaftliche Fragen werden in den Vordergrund gerückt. Die räumliche Verdichtung der Welten mit ihren unterschiedlichen Denk- und Handlungsmustern durch eine beschleunigte Mobilität macht die Konfrontation verschiedener Gesellschaftsmodelle erst plausibel. Jenseits aller in den jeweiligen Plots angelegten Widrigkeiten und Konflikten kann die Mobilität so im SF in weiten Teilen als eine Voraussetzung zur Überwindung räumlicher wie auch



kultureller Distanzen interpretiert werden. Flexibilisierung und Beschleunigung von Mobilität werden daher im SF selten kritisch betrachtet. Sie erscheinen wie auch der dafür notwendige wissenschaftlich-technische Fortschritt als eine an sich emanzipative Utopie.

Dieses positive Verständnis von gesteigerter, technisch hoch entwickelter und Ressourcen intensiver Mobilität durchzieht in den Zukunftsentwürfen des SF nicht nur die Seite faktischer, sondern auch die der symbolischen Politik. Die Kombination dieser beiden Elemente von Politik ist es, die eine Untersuchung der Mobilität im SF interessant macht. Erst in ihrer Zusammenschau eröffnet sich die Möglichkeit ein popkulturelles Genre wie den SF als Folie zur Kritik politischer Utopien wie auch gegenwärtiger Mobilitätskonzepte sinnvoll zu nutzen. Denn trotz aller Fantasie in den Plots spiegelt eine Erzählung im SF letztlich die Reflektionen ihrer Produzenten über wissenschaftlich-technologische Entwicklungen und die in diesem Kontext vorhandenen Zukunftsentwürfe und Anschauungen ihrer jeweiligen Zeit wieder. Der SF kann also durchaus als eine mediale Projektion aktueller Diskurse in die Zukunft und damit selbst als ein Aspekt symbolischer Politik verstanden werden. Vor diesem Hintergrund schafft der SF in unserer Zeit einen Freiraum zur Verhandlung politischer Utopien und ihrer gesellschaftlichen Konsequenzen.

#### **IMPERIALER SEGEN STATT FLUCH**

Wird der symbolische Charakter der Mobilität in den Vordergrund gestellt und diese nicht als eine rein technische Applikation des Alltagslebens bzw. der jeweiligen Story angesehen, so fällt auf, dass im Gegensatz zu den heutigen Debatten im Kontext ökologischer Modernisierung im SF ein leistungsstarkes Transportmittel mehr ein Segen als ein Fluch ist. Wie das erste eigene Auto verkörpert der Besitz eines Raumschiffes sowohl räumliche als auch soziale Bewegungsfreiheit. Während wir mit unserem ersten Auto unser Elternhaus hinter uns lassen, genießen die Figuren des SF im besten Fall absolute mobile Freiheit. Individuelle und kollektive Mobilität symbolisieren im SF damit zwei der großen Versprechen unserer Zeit, die Möglichkeit zur Veränderung der eigenen Lebensverhältnisse und die Autonomie über die Gestaltung derselben. Mobilität wird als Chance begriffen. Sie verspricht von den Fesseln des Alltags zu befreien, weckt Abenteuerlust und macht Migration ohne Passkontrollen denkbar. Nichts scheint mit dem richtigen Schiff und einer starken Crew in den Weiten des Universums unmöglich zu sein.

Mobilität ist also eine erkennbare Voraussetzung vieler klassischer SF-Plots und wird auf die eine oder andere Weise in die Geschichten eingebunden, aber nur im Ausnahmefall wird sie tatsächlich mehr als einer der Nebenstränge der Handlung. Plots, die von ihrer Anlage her aus der Mobilität mehr als nur ein Randthema machen, handeln in der Regel von Generationenschiffen, der Virtualisierung des Reisens, Zeitreisen oder schlicht – wie in einem guten alten Roadmovie – von dem Reisen an sich. In jedem Fall relevant für die Darstellung der Mobilität ist die Wahl des Fortbewegungsmittels, die die Autorinnen und Autoren treffen, um ihre Charaktere in die Weite des Alls zu führen. Die Art und Weise der Fortbewegung prägt, selbst wenn sie nicht selbst das zentrale Thema darstellt, ganz wesentlich den gesellschaftlichen und technologischen Hintergrund der Geschichte. Star Trek ohne Warp-Antrieb oder Stargate ohne Sternentore wären

wahrscheinlich genauso wenig denkbar wie unsere Form der Industriegesellschaft ohne das Auto. Die Wahl des jeweiligen Motors der Mobilität ist eine Grundsatzentscheidung.

Die Maximalgeschwindigkeit der Fortbewegungsmittel einer Kultur ist im SF ein Gradmesser ihres technologischen Entwicklungsstandes. Je langsamer die Raumschiffe das All durchqueren umso primitiver ist die Technologie der Kultur insgesamt. Über Kulturen oder Individuen, die lieber sesshaft bleiben oder die schlicht nicht über das notwendige Know-how verfügen, geht die Geschichte hinweg. Ihre Planeten sind die «Dritte Welt» des Universums. Im Star Trek-Universum wird dieser Umstand auf den Punkt gebracht. Der Warp-Antrieb und die interstellare Mobilität werden dort als die zivilisatorischen Schlüsselereignisse definiert und sind die unabdingbaren Voraussetzungen für einen Erstkontakt sowie für die Aufnahme in die politische Gemeinschaft der Föderation.

Damit repräsentieren die Höchstgrenzen der Reisegeschwindigkeit zugleich auch die Grenzen der jeweiligen Fähigkeit zur galaktischen Machtprojektion. Diese Verknüpfung mit der Macht ist ein weiteres Kennzeichen der Mobilität in vielen SF. Weitaus häufiger als alternative Mobilitätskonzepte ist deshalb das Tuning der Schiffe die Grundlage um schwierige Herausforderungen zu meistern oder kriegerische Konflikte für sich zu entscheiden. Weltraumschlachten mit wilden Verfolgungsjagden, Ausweichmanövern und den entsprechenden Spezialeffekten sind wie die mächtigen Kriegsschiffe im Stil der «Battlestar Galactica» oder der Schiffe aus Alastair Reynolds «Revelation-Space-Zyklus» nach wie vor zentrale Elemente populärer SF. Mit der Macht ungehindert in ferne Welten aufzubrechen geht auch die Möglichkeit einher, neue «Frontiers» zu erkunden und den Zugriff auf die Schätze des Universums und deren Natur zu erhalten. In diesem Kontext wird Mobilität zu einem nachgerade traumhaften Vehikel unbegrenzter imperialer Expansion, zum Bestandteil kolonialistischer Programme und zu einem Mittel um Legenden wie die von der Suche nach dem verlorenen Paradies sowie alte koloniale Mythen in den Erzählungen des SF zu bedienen. Teils geschieht dies heute mit einer durchaus kritischen Sichtweise. So war es erst vor Kurzem der 2009 in den Kinos angelegene Kassenknüller «Avatar – Aufbruch nach Pandora» von James Cameron, der darauf verwies, dass Entdeckungs- und Forschungsreisen in fremde Welten auch in Zukunft kaum von den sie begleitenden Eroberungszügen zu trennen sein werden.

#### **ENTWÜRFE?**

Während eine solche Infragestellung kolonialer Strukturen mittlerweile im SF gängig ist, klammern die meisten Plots, die mit den Eroberungen des Weltraums und einer grenzenlosen Mobilität sich verändernden gesellschaftlichen Naturverhältnisse aus. Die Erwartung aus dem SF hell- oder weitsichtige Erkenntnisse für das umweltschonende Fahrzeug der Zukunft zu erhalten kann da nur enttäuscht werden. Die heute bestimmenden Diskurse um die Umweltauswirkungen und die Probleme mit der Infrastruktur des Verkehrs interpretiert der SF im Kern als ein Energieproblem, das durch Effizienzrevolutionen technologisch lösbar ist. Nützliche Beiträge zu den Mobilitätsproblemen der Gegenwart leisten SF vielmehr an den Stellen, an denen ihre Symbolik die erwähnten positiven Bezugspunkte zu einer utopischen Mobilität herstellen. Diese

positiven Momente von Freiheit und Autonomie gilt es ernst zu nehmen und stärker in alternative Mobilitätskonzepte zu integrieren, statt sie dem ADAC zu überlassen und sie unter dem Stichwort «Freie Fahrt für freie Bürger» zu subsumieren. Strategien, die dies nicht berücksichtigen und im Wesentlichen auf die Logik ökologischer Modernisierung setzen, neigen zudem dazu, die Fragen von selbstbestimmter, sozialer und transnationaler Mobilität auszuklammern bzw. diese kapitalistisch verwertbar zu machen. Eine deutlichere Abgrenzung zur politischen Agenda der ökologischen Modernisierung auf unserem Planeten, die sich bisher geradezu nahtlos in das neoliberale Projekt der politischen Umverteilung des ökonomischen und natürlichen Reichtums einfügt, ist also durchaus angebracht. Weder Effizienz noch Suffizienz haben einen global und gesellschaftlich gerechten Zugang

zu Mobilität zur Folge. Ein utopischer Gegenentwurf zu dem vorherrschenden Diskurs, der sich auf die Stärken der Mobilität im SF bezieht, sollte stattdessen das Recht auf eine selbstbestimmte Mobilität und Ideen zu ihrem sozialen und technischen Charakter gleichberechtigt neben Ansätze zur Regulierung aktueller Verkehrsprobleme stellen. Ein Entwurf, der einen Aufbruch zu neuen Welten denkbar macht und vor allen denen mehr Mobilität verspricht, die diese bisher vermissen, kann zum einen den global ungleichen Verhältnissen im Zugang zu Mobilität gerecht werden und hat zum anderen die Chance die automobile Gesellschaft auf ihrem eigenen Terrain zu schlagen und so ihre kulturelle Hegemonie zu brechen.

Kai Kaschinski, Autor, RLI und RLC Bremen

Die Rosa-Luxemburg-Stiftung führt gemeinsam mit der Fraktion DIE LINKE im Bundestag sowie der Fraktionsgemeinschaft SÖS/DIE LINKE im Rathaus Stuttgart, dem Wissenschaftlichen Beirat von Attac und TIE/Netzwerk Auto eine **Internationale Konferenz** zum Thema **AUTO.MOBIL.KRISE.**

**ARBEIT. KONVERSION. BEWEGUNG.**

**vom 28. bis 30. Oktober 2010 in Stuttgart** durch.

KOORDINATION: Stefan Thimmel

Mehr Informationen unter

Tagungsblog: <http://www.auto-mobil-krise.de>

Facebookseite: <http://www.facebook.com/pages/AutoMobilKrise/129677677051989>

Siehe auch «LuXemburg» Heft 3-2010.

---

STANDPUNKTE 28/2010

**Auto.Kämpfe.Global.**

Mit Beiträgen von Elaine Hui, Herman Rosenfeld, Thad Williamson und Enrique Gómez Delgado.

STANDPUNKTE 29/2010

Karl Otto Henseling

**Die große Transformation – der notwendige Strukturwandel in der industriellen Autogesellschaft**

STANDPUNKTE 30/2010

**Auto.Mobil.Alternativen.**

Mit Beiträgen von Joel Crawford und Henrik Sander.

---

## IMPRESSUM

STANDPUNKTE wird herausgegeben von der Rosa-Luxemburg-Stiftung und erscheint unregelmäßig  
Redaktion: Marion Schütrumpf-Kunze  
Franz-Mehring-Platz 1 · 10243 Berlin · Tel. 030 44310-127  
Fax -122 · [m.schuetrumpf@rosalux.de](mailto:m.schuetrumpf@rosalux.de) · [www.rosalux.de](http://www.rosalux.de)