

Editorial

Mann und Frau, so Lorient, passen einfach nicht zusammen. Die taz und das Auto, werden einige Leser beim Blick auf dieses mono.mag zunächst denken, auch nicht. Aber solche Vorurteile sind dazu da, überprüft und womöglich revidiert zu werden. Seien wir neugierig auf mögliche wie unmögliche Geschichten aus der Autostadt Wolfsburg, von Schrottplätzen, alten Isettas, deutschen Autobahnen und der Formel 1.

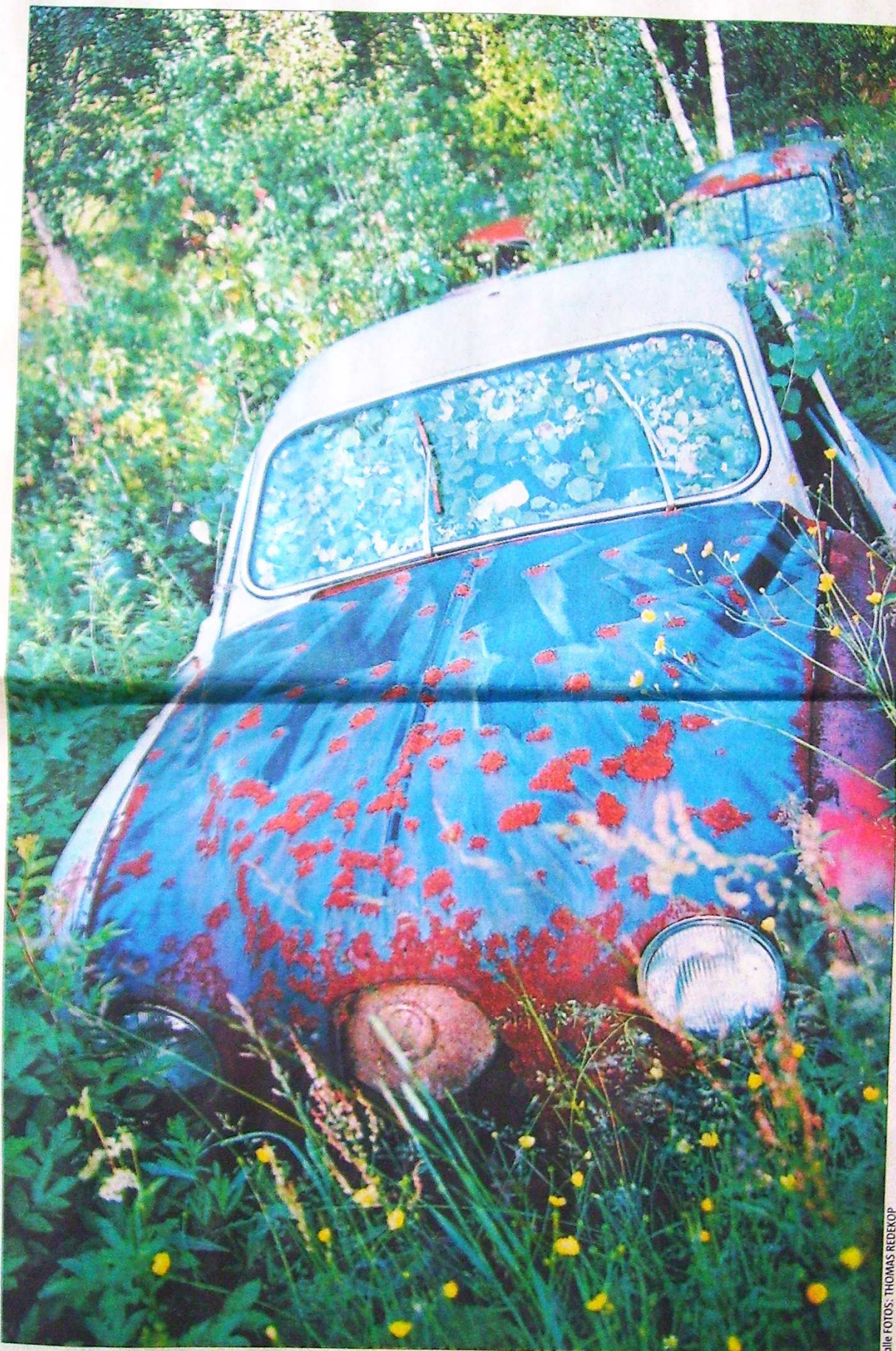
blühender schrott

Ein kleiner Ort in Schweden, nahe der norwegischen Grenze. Irgendwann Mitte der Fünfzigerjahre hat **Lars Ivansson** hier mit dem Sammeln gebrauchter Autos angefangen, um sie Gewinn bringend nach Norwegen zu verkaufen. Die Nachfrage war groß, denn Fahrzeuge wurden damals nur nach eingehender Bedarfsprüfung vom Staat vergeben – und das konnte schon mal ein bis zwei Jahre dauern. So entwickelte sich zwischen ein paar Tannen und stillen Seen ein reger Handel mit gebrauchten Fahrzeugen.

Herr Ivansson fuhr mit seinen Freunden quer durch Schweden, um immer mehr Nachschub an Gebrauchtfahrzeugen heranzuschaffen. Erst sortierte er sie ordentlich nach Marken und später, als kein Norweger mehr auf eine staatliche Zuteilung warten musste, fing er an, sie zu stapeln und Ersatzteile zu verkaufen. Er baute Opelstraßen, Käferhaufen und ganze Burgen aus Saabs und Volvos.

Bald gab es im Umkreis von mehreren hundert Metern keinen Platz mehr, den Herr Ivansson nicht mit rostigem Metall und müde blinkendem Chrom, mit Motoren und Sitzbänken, Autoreifen, Türen, Hauben und ganzen Autos zugestapelt hatte. Aber das stört hier in Schweden kaum jemanden. Die nächsten Nachbarn wohnen weit entfernt, und Platz gibt es ja genug. Wahrscheinlich hat sich Herr Ivansson irgendwann einmal selbst gewundert, was er da wohl angestellt hatte, denn für seine rostigen Gebrauchtteile hatte mittlerweile kaum noch jemand Verwendung. Seine Fahrzeuge verschwanden nach und nach im nachwachsenden Wald. Den staunenden Besuchern seines **Freilichtschrottmuseums** erklärt Herr Ivansson lächelnd, die Autos seien seine besten Freunde, denn die können *wenigstens* nicht davonlaufen.

Für unser auto.mono.mag fotografierte **Thomas Redekop** die prachtvoll blühenden Schätze des Herrn Ivansson. Redekop arbeitet als freier Journalist und ist Mitinhaber einer Firma zum Schreiben und Überprüfen von Arbeitszeugnissen. Das gesamte Ergebnis seiner aufregenden Altmotorsafari präsentiert er unter www.schrottplatz.net.



alle FOTOS: THOMAS REDEKOP

Prächtigkeit & Automobilität

Alles super!

Zwei Drittel aller Autofahrten sind kürzer als zehn Kilometer, davon ein Viertel sogar kürzer als zwei Kilometer. Der Raum für den Autoverkehr (sämtliche Straßen und Autobahnen, ausgenommen Parkplätze) versiegt fünf Prozent der Gesamtfläche Deutschlands. Das ist mehr als die Fläche aller Wohngebäude oder die zweifache Fläche des Saarlandes.

Auf der Straße kommen jährlich neuntausend Menschen zu Tode, etwa eine halbe Million verunfallen. Der Autoverkehr ist die häufigste Todesursache bei Kindern unter vierzehn Jahren. Schon 1986 lühten sich 86 Prozent aller Bundesbürger durch Straßenlärm gestört, 25 Prozent davon stark. Der Mietverlust durch Verkehrsbelastung beträgt etwa fünfzehn Milliarden Euro im Jahr. Der volkswirtschaftliche Schaden pro verkaufter Liter Benzin wird mit mindestens einem Euro angenommen: etwa fünfzig Cent Umweltschaden, fünfzig Cent Unfallfolge- und Bestattungskosten.

Die Steuereinnahmen durch Autoverkehr belaufen sich auf sieben Milliarden Euro. Dieser Betrag deckt gerade die Straßenbau- und Unterhaltungskosten. Die Gesamtkosten des Verkehrs liegen bei fast neunzig Milliarden Euro. Laut ADAC-Motorwelt kostet der Unterhalt des Autofahrers inzwischen durchschnittlich 250 Euro pro Monat. 35 Prozent des in Deutschland freigesetzten Kohlendioxids stammen aus dem Autoverkehr. Von hundert Litern Benzin werden nur fünfzehn zur Fortbewegung genutzt, der Rest verbrennt ungenutzt. Ein Viertel der Schadstoffe, die durch ein Auto anfallen, entsteht bereits bei dessen Herstellung.

Autos sind im Durchschnitt mit 1,2 Personen besetzt. 1.300 Kilogramm Stahl und Kunststoff transportieren etwa hundert Kilo „Nutzlast“. Etwa vierzig Millionen Pkw sind in Deutschland zurzeit zugelassen. In acht Jahren könnten es fast fünfzig Millionen Zulassungen sein, so eine Schätzung des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung. Damit würden 82 Prozent aller Haushalte über ein Fahrzeug verfügen, 22,5 Prozent über zwei oder mehr. Das Bundesverkehrsministerium rechnet damit, dass der Personenverkehr bis 2015 um zwanzig und der Güterverkehr um 64 Prozent zunimmt.

Historisches: 1769 entwickelte der französische Ingenieur Nicolas Joseph Cugnot seinen Dampfwagen: die erste selbstbewegliche, mit Wärmekraft angetriebene Fahrzeug der Welt. Und zugleich der erste „Unfallwagen“. Weil das Vehikel sich schlecht steuern ließ und zu schwer und zu groß konstruiert war, endete die Spritztour recht bald an einer Hauswand.

1830 befuhrten erste Dampfkraftwagen die Straßen Englands. Der Österreicher Siegfried Marcus baute 1864 einen Wagen, den er mit einem Benzinmotor antrieb. Carl Friedrich Benz gelang es 1885, mit einem dreirädrigen Fahrzeug im Hof seiner Werkstatt drei Runden zu fahren, bis eine Kette riss und dem Versuch ein Ende bereitete. 1887 konnte er einen Wagen nach Frankreich verkaufen. Ein Jahr später beschäftigte er in seiner Werkstatt fünfzig Arbeiter.

Weitere Premieren: 1912 begann der Bau der Berliner Avas (der Automobils-, Verkehrs- und Übungsstraße). 1969 öffnete die erste Selbstbedienungstankstelle. Das Lipische Landesmuseum in Detmold zeigt bis zum 27. Oktober die Ausstellung „Alles Super! 75 Jahre Tankstelle“. Zum Weiterlesen sei Dieter Seifrieds Buch „Gute Argumente: Verkehr“ empfohlen. Der Band aus der Beck'schen Reihe ist nur noch antiquarisch erhältlich. MARTIN MAIER



Sag mir, wo die Autos sind

von REINHARD KRAUSE

Ein gutes Buch, ein herrliches Buch. Schlicht „Wolfsburg“ heißt es und ist 1963 erschienen. Neunzig Seiten nichts als Wolfsburg, Deutschlands Autostadt Nummer eins, wie sie vor vier Jahrzehnten aussah. Oder wenigstens wie der Fotograf Heinrich Heidersberger (der heute, 96 Jahre alt, noch immer ein Studio im Wolfsburger Schloss betreibt) sie damals gesehen hat. Das Gesicht einer mobilen, modernen Musterstadt, in der alles seinen zugewiesenen, gut durchdachten Platz hat: Im Norden die Arbeit im Volkswagenwerk, im Süden die junge Wohnstadt und dazwischen, als schnurgerade Trennlinie, der Mittel-Landkanal.

Ein wenig erinnert der schwarz-weiße Bildband an die „Sendung mit der Maus“. Seht mal, dorthin gehen eure Eltern morgens zum Arbeiten, da bauen sie all die Autos zusammen, und dort ist eure Schule, da die Kirche und die öffentliche Bücherei – die wurden beide von einem berühmten Architekten aus Finnland entworfen –, und das da ist die vielspurige Hauptstraße mit den ganzen Geschäften, dem Kino und dem Rathaus. Und wie es sich für eine dynamisch brum-mende Autostadt gehört, kreuzen überall kleine rundliche Autos herum, vor allem VW Käfer, natürlich. Eine wunderbare Einstimmung für einen Besuch in Wolfsburg.

Erst nach Süden in die Innenstadt oder erst über den Kanal in die zeitgleich zur Expo 2000 eröffnete Autostadt? Der ICE aus Berlin hat gerade den Wolfsburger Bahnhof Richtung Westen verlassen und gibt damit den Blick frei auf das Volkswagenwerk. Ein beeindruckendes Panorama: Direkt hinter den Gleisen liegt träge der Kanal und dahinter der gigantische Volkswagenriegel, eine Rückseitefront von sage und schreibe anderthalb Kilometern Länge.

Der Klotz am Horizont ist das westliche Ende des VW-Werks, das Verwaltungshochhaus. Fast auf gleicher Höhe mit dem Bahnhof befindet sich als östlicher Abschluss das Kraftwerk mit seinen vier gigantischen Schornsteinen. Im Wolfsburg von vor vierzig Jahren waren es nur derer drei. Noch ein bisschen weiter östlich, hinter einer hafenartigen Aussuchtung des Kanals, ragen die futuristischen Neubauten des Auslieferung- und Freizeitparks von VW

Ohne das Volkswagenwerk wäre Wolfsburg, die prototypische deutsche Autostadt, noch heute nur ein hübsches Renaissanceschloss unweit des Mittellandkanals. Aber halt, irgendetwas stimmt hier nicht ...

auf, die „Autostadt“ (Motto: „Mobilität erleben“).

Tsching, tschang, tschung: erst die Innenstadt! Auf dem Bahnhofsvorplatz ist schnell der Stadtplan entdeckt. Eine kleine Kurve um den Busbahnhof, und dahinter beginnt die pulsierende Verkehrsschlagader Wolfsburgs mit dem Kulturzentrum von Alvar Aalto und dem berühmten neuen Kunstmuseum: die Porschestraße. Was für ein Name! Aber wo ist der Boulevard? Ein Straßenschild bringt Gewissheit: Dies hier ist die Porschestraße! Aber hier sieht's nicht aus wie anno 63, sondern wie in der Neuen Großen Bergstraße in Hamburg-Altona! Das ist ja eine x-beliebige verschachtelte Fußgängerzone! Wolfsburg, mein schwarzweißes Wolfsburg, in das man sich so schön versenken konnte, wo bist du geblieben? O Je.

Nicht allein, dass hier keine Autos mehr fahren und Großstadt spielen; die Verkehrsberuhigung sollte offenbar total und unumkehrbar sein. Wo einst ein Mittelstreifen den Fluss der Autos teilte, stehen nun pavillonartige Geschäftshäuschen. Die Blickachse vom südlichen Ende der Innenstadt über den Kanal hinweg zum Renaissanceschloss rechts vom VW-Werk, sie ist dahin. Es ist zum Weinen. Die schlichten klaren Häuserfronten der Aufbaujahre nach dem Krieg, sie schieben heute fast sämtlich – Bausparen macht's möglich – scheußliche Vorbauten auf den Platz.

Um die einst großzügig geplante Straße vollends gemütlich zu machen, ist ein permanentes Auf und Ab künstlicher Senken und Hügelchen angelegt worden. Auch scheinen die Stadtplaner vom Ehrgeiz getrieben gewesen zu sein, alle fünf Jahre und alle hundert Meter einen neuen scheußlichen Spring- oder Plätscherbrunnen aufzustellen. Und ganz offensichtlich prosperiert die einst krisengeschüttelte Stadt, denn jeder einzelne dieser Brunnen ist in Betrieb!

Wolfsburg, 1938 als „Stadt des KdF-Wagens“ gegründet und im Wesentlichen in den Nachkriegsjahren vollendet, hatte ganz offensichtlich nicht den nötigen langen Atem, seine planerische Originalität zu konservieren – wofür es handfeste wirtschaftliche Gründe gab: Als in den Siebzigerjahren die Ölkrise sich zur Autokrise weitete und fast jede deutsche Innenstadt zur Fußgängerzone umgerüstet war, mochte auch die Volkswagenstadt nicht von der Geschichte ins Abseits gestellt werden.

„Durch den Umbau zur Fußgängerzone und das Einfügen einer Kleinstruktur“, heißt es in einer Broschüre zur baulichen Umgestaltung Wolfsburgs (www.wolfsburg-staedtebau.de), „erhält der inzwischen stark befahrene Teil der Stadtachse bis 1981 einen geschäftlichen Basarcharakter. Eine ‚Verkaufslandschaft‘ mit Brunnen, Wasserlandschaften, Spielzonen und kleinen Plätzen soll Kaufkraft binden und urbanes Stadtleben fördern.“ Ein Leben ohne Auto offenbar. Die wirtschaftliche Grundlage für Wohl und Wehe dieser Stadt, sie wird in der Nebenstraße verbannt. Aus der Porschestraße ist eine Hackenporschestraße geworden.

Zum architekturhistorischen Glück ist wenigstens das südliche, das „städtische“ Ende der Porschestraße weitgehend unangetastet geblieben: Das Rathaus hat in die Nachbarschaft expandiert, aber der Baukörper blieb von entstellenden Anbauten verschont. Auch Alvar Aaltos nach außen recht trübsig geratene Kulturzentrum mit der Stadtbibliothek präsentiert sich innen wie eh und je als für jedermann offenes Begegnungszentrum mit viel Platz und umwerfender Architektur im Originalzustand.

Wenige Schritte weiter bildet das im Mai 1994 eröffnete Kunstmuseum den neuen Abschluss der einstigen Prachtstraße. Dahinter liegt nicht mehr wie 1963 der Stadtwald, sondern, auf einem sanften Hügel, ein weiteres architekto-

nisches Glanzlicht: das 1973 eingeweihte Theater von Hans Scharoun mit seinem ausgesprochen lichten und raumgreifenden Foyer. Diesem so genannten Südkopf mit seinen Kulturbauten scheint die Wolfsburg AG, ein Zusammenschluss aus Stadt und VW-Werk, mittlerweile ein nördliches Pendant gegenüberstellen zu wollen. Neben dem Bahnhof entsteht derzeit „Phaenon“, ein „Science Center“, das von niemand Geringerem als der Londoner Architekturrebellin Zaha Hadid entworfen wurde.

Der Versuch von Handel und Mittelstand, sich über „Basarzone“ und „Käuferbindung“ vom angeschlagenen Autokonzern und dessen Einfluss auf das Stadtbild zu emanzipieren, erscheint heute als Übergangsphase. Inzwischen hat VW durch das „5.000 mal 5.000“-Programm und die dienstleistungsgeprägte Autostadt die Arbeitslosigkeit in der Region erfreulich gesenkt und kann es sich auch wieder leisten, im Stadtbild gemeinnützig und imagebewusst beim Klotzen zu helfen. Die gute Nachricht: Solche Masterplans sehen besser aus als mittelständisches Kleinklein.

Wer von der Wolfsburger Innenstadt aus in den Freizeitpark Autostadt gelangen will, muss den Bahnhof passieren. Ein großes schwarzweißes Verkehrsschild weist den Weg: Eine symbolische Mutter mit gebauchtem Petticoatrock zerrt ein symbolisches Kind nach links, einem Pfeil hinterher. Wolfsburg mag längst Heidersbergers frühe Sixties aus dem Stadtbild verbannt haben, deutsche Straßenpiktogramme aber kennen keine modischen Umschümpfungen.

Folgt man dem Pfeil, landet man vor einer Plakatwand mit der aktuellen VW-Werbung. Vor grasgrünem Hintergrund bleckt ein maliziös grinsendes Schaf blitzende Reißzähne. Es sieht aus wie ein Mastino in Schurwolle. Daneben steht harmlos: „Der Golf R32“. Heitere Autowelt! Die prominente Platzierung der Werbung jedoch scheint komplett zufällig – denn drüben, in der Autostadt, finden sich nicht die kleinsten Werbebanner, nicht einmal Firmenlogos. Reinste Sophistication. Aber was braucht es noch Plakate und Logos, wenn der ganze Ort eine einzige Werbeanstaltung ist?

Nun geht es durch einen verschalteten Brettergang entlang des Kanals. Hinter



den Holzbrettern wird an Zaha Hadids Wissenschaftszentrum gewerkelt. Der fertige Bau wird eines Tages an einen gestrandeten Pottwal erinnern, der sich im Todeskampf noch einmal in die Höhe bäumt. Noch ist von der „dekonstruktivistischen“ Form allerdings nicht allzu viel zu erkennen.

Am Ende des Gangs führt eine Rolltreppe in die Höhe zur Fußgängerbrücke über den Mittellandkanal. Hier oben hat man die Wahl zwischen Selberlaufen oder – ironische Reverenz an den Industriestandort! – einer Art Fließband, auf dem man dem VW-eigenen Freizeitpark zuschwebt. Aus der Ferne sieht man schon bunte Kinderrutschen fröhlich über einen kleinen Verkehrsübungsparcours ruckeln.

Jetzt nur noch die Treppe hinunter, eine der meterhohen Glastüren öffnen, und schon steht man im Empfangsreich der Autostadt, der „Piazza“. Wer es, von der lockenden Architektur angezogen, bis hierhin geschafft hat, stößt nun unter Umständen auf Granit. Eine Eintrittskarte, die nur zum Lustwandeln berechtigt, nicht aber zum Besuch der Pavillons, ist nicht vorgesehen, wie die überaus freundliche junge Empfangsdame gerade überaus bedauernd einem enttäuschten Besucher mitteilt. Vielleicht kommen Sie am Abend wieder, da gibt es ermäßigten Eintritt ...? Der Tagestarif beträgt immerhin erschreckende vierzehn Euro.

Diesen Obulus könnte selbst ein Autofeind schlechter anlegen. Im Park nämlich präsentiert der Konzern, dem es nicht gelang, Wolfsburg zum deutschen Brasília zu machen, ein utopisches Anti-Los Angeles, eine autolose Insel. Ein Eiland auf einem (noch) fremden Stern – mit feinstem Sandstrand hier, bonsaiartig bewachsenen Hügelchen dort, unablässig gleitenden Wasserflächen und – selbstredend – einer komplett durchkomponierten Expo-Architektur aus dem Büro von Gunter Henn. Vom geradezu Licht schluckenden graphitschwarzen Kubus des Lamborghini-Pavillons und den glitzernden verschachtelten Kegelstümpfen von Audi über das weite Rund des Kundencenters und die im Boden versinkende Computermasche von Bentley bis hin zum gläsernen VW-Würfel und den hoch aufragenden Glaszylindern am Ende des Parks, den beiden je vierhundert Pkws fassenden, für Besucher aber unzugänglichen „Autotürmen“. Die Siedlung aus einem Guss, hier hat sie einen neuen Standort gefunden. Auch wenn dieser neueste Stadteil für Wolfsburg wie alle anderen Besucher nur gegen Cash zu erreichen ist.

In der Autostadt werden die Konzernprodukte ausnahmslos indoor präsentiert, und auch das auf dezenteste Art. Ob der Verzicht auf das rollende Auto eine Lehre aus der Basarwerdung der Porschestraße ist? Auch von einem

Besucherparkplatz ist weit und breit nichts zu sehen. Der nämlich befindet sich, diskret verborgen, westwärts hinter dem Parkgelände. Zur „Kaufkraftbindung“ muss der Alltag ausgeblendet werden – doch VW geht noch weiter und blendet auch noch den Verkaufstag aus! Das Auto ist hier ein permanentes, aber hochgradig immaterielles Glücksversprechen. Der inszenatorische Spannungsbogen zielt auf den kranken Abschluss, die Inbesitznahme des bestellten Fahrzeugs im Kundencenter.

Natürlich dreht sich in den Pavillons und jedem anderen Gebäude auf dem 25 Hektar großen Parkgelände trotzdem alles um das Auto beziehungsweise die Selbstinszenierung des VW-Konzerns. Wo auf das unmittelbare Fahrerlebnis konsequent verzichtet wird, ist naheliegenderweise Simulation alles. Tatsächlich gibt es fast nichts aus dem Bereich der Mobilität, das hier nicht erfahrbar gemacht würde – wenn auch stets nur in einer sicherheitsgeprüften Als-ob-Anordnung. Eine Art elektrischer Fußabtreter in einer begehbaren Wandnische führt fühlbar vor, welch enorme Rüttelfestigkeit jedes montierte Einzelteil eines Autos besitzen muss. Ein Nebeltunnel macht die Hilflosigkeit bei ausfallender Orientierung mit Händen greifbar. Und gelegentlich darf man in neue

Modelle klettern, zum Probefahren. Fahren unmöglich.

Im Abholerzentrum wird sogar die größte Versagensangst des VW Kunden simuliert: der hochnotpeinliche Crash mit dem frisch erworbenen Neuwagen unter den schreckgeweiteten Augen eines Kundendienstmitarbeiters. Der wird auf der Leinwand von Hardy Krüger jr. dargestellt, während eine vielleicht dreißigköpfige Besuchergruppe auf Autositzen festgeschnallt, zu Motorengeräuschen hin und her geschubst wird und durch die imaginäre Frontscheibe miterleben muss, wie der virtuelle Neuwagen von einer Katastrophe in die nächste schlittert, ein Absturz aus dem gläsernen Autoturm in den darunter liegenden Teich inklusive.

Die unausgesprochene entlastende Botschaft: So blöd können Sie sich gar nicht anstellen, dass wir nicht noch immer freundlich, verbindlich und dienstleisterisch mit Ihnen verfahren. Entspannen Sie sich, hier kann rein gar nichts Schlimmes passieren.

Dass die Autostadt insgesamt und in jedem Detail einen merkwürdigen Effekt heitersten Wohlbehagens auslöst, korrespondiert vorzüglich mit einer allgegenwärtigen intelligenten Inhaltlosigkeit. Nirgendwo äußert sich dieser eigentlich paradoxe, überraschend angenehme Umstand so deutlich wie in den verschiedenen multimedialen Ver-

suchen, angeblich die Firmenwerte veranschaulichen zu wollen. Was als vermeintlich drohe Firmenpropaganda annonciert wird (Sehen Sie nun einen Film über die Leitwerte des Volkswagenkonzerns!), entpuppt sich als ins Dreidimensionale erweitertes Werbe-filmchen. Aber wofür eigentlich? Autos? Kommen gar nicht vor. Firmenwerte? Hmm, ja. Waren da welche?

Der (film)technische Aufwand zur Realisierung der multiplen Simulationen ist bemerkenswert. Ein Superlativ jagt die nächste Weltneuheit, als da waren der Welt größtes „Sphärenkino“ (eine Art kinematografische Sternwarte), die weltweit erste Projektion eines 360-Grad-Kurzfilms, der Fahrsimulator oder ein komplett neues Filmformat. So perfekt ist diese künstliche Welt, dass der Besucher hinterher im strahlenden Weiß eines Ausstellungsraums einen Weberknecht an der Wand bekichert.

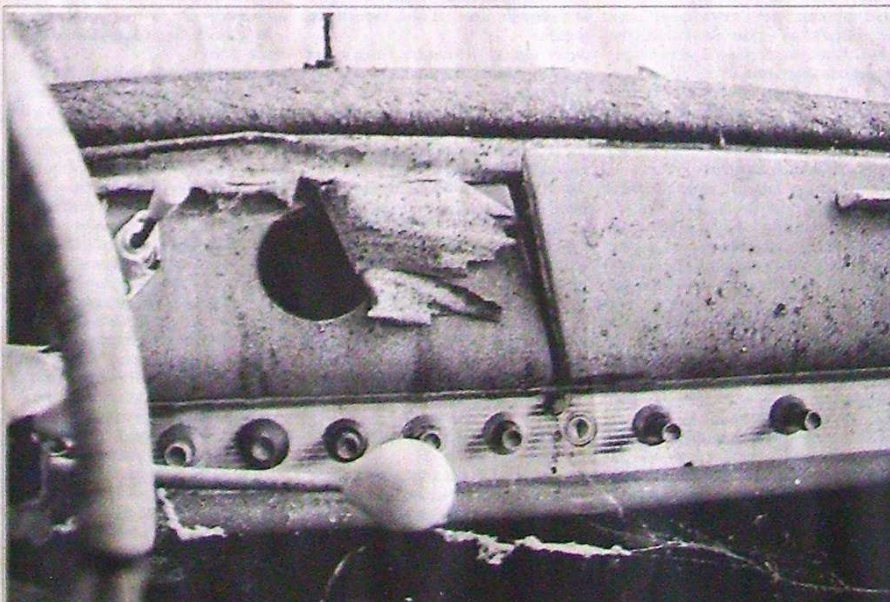
Zum Schluss winkt der Gang zur Abholstation im Kundencenter. Hier ist Makellosigkeit oberstes Gesetz. Deshalb werden nicht nur die aus den Autotürmen überführten Neuwagen von letzten Fingerabdrücken befreit, sondern auch die pausenlos kreisenden Drehtüren am Eingang. Die eifertig den stets entscheidenden Türflächen nachziehende Putzkraft ist die einzige Person im gesamten Dienstleistungsteam, die einen Hauch Sisyphoshafter Anstrengung verbreitet.

Von einer Balustrade aus lässt sich verfolgen, wie glückliche Familien vor ihrem niegelagerten Fahrzeug für den VW-Fotografen posieren. Eine schöne Erinnerung fürs Familienalbum. Man strahlt in die Kamera und befinngert glücklich die Karosserie, da sind schon wieder die ersten Tapser auf dem Lack. Aber was soll's – jetzt geht es doch ohnehin hinaus ins dreckige, gefährliche, echte Leben.

In Dresden übrigens beschreitet Volkswagen schon wieder neue inszenatorische Wege. Nicht nur dass das dortige VW-Werk eine „gläserne Werkstatt“ betreibt, der Kunde kann gar die Geburt seines eigenen Autos live und in allen Arbeitsschritten miterleben. Statt autoloser Traumlandschaft der Schritt in die Konkretion: Man beobachtet die Zauberkünste beim Zaubern. Mehr emotionale Bindung ans rollende Wunderwerk war nie.

Zurück im ICE ein letzter nostalgischer Blick in den Bildband. Plötzlich nagt ein Zweifel: Ist das Wolfsburg von 1963 vielleicht auch nur blendende Schau? Oder ist Heinrich Heidersberger einfach nur ein sehr guter Fotograf?

REINHARD KRAUSE, taz-mag-Redakteur, Baujahr 1961, hat noch nie ein motorisiertes Gefährt besessen



Keine Verbindung

Amische Gemeinden gibt es in Kanada und neunzehn Bundesstaaten der USA. Die Zahl der Amischen wird auf 20.000 bis 25.000 geschätzt. Die größten amischen Siedlungen befinden sich in Ohio, Pennsylvania und Indiana. Es existieren über dreihundert kirchliche Bezirke. Der Grundgedanke ihres Glaubens: Es gibt keine Vorbestimmung und keine sichere Erlösung nach dem Tod.

Die Ursprünge reichen bis ins 16. Jahrhundert. Das so genannte „Schleitheimer Bekenntnis“ von 1527 enthält die wichtigsten Grundsätze der Wiedertäufer, die später auch von den Amischen übernommen wurden: die Ablehnung der Kindstaufe, die Verweigerung des Militärdienstes und der Beerdigung. Zu den wichtigsten Grundlagen dieser Gemeinschaft wurden neubiblische Gebote (Matthäus 5 bis 7 und 18).

Die Amischen sehen sich selbst als **chosen people**, als **auserwähltes Volk**. Ein Leben der Disziplin, Reinheit und Schlichtheit ist ihnen vorgegeben. Deshalb passen sie sich der „anderen“, modernen Welt auf keine Weise an, weder durch ihre Kleidung noch durch ihr Verhalten. **Elektrizität** ist ihrer Meinung nach überflüssig und wird deshalb abgelehnt. Eine Stromleitung, argumentieren sie, sei eine „Verbindung zur Welt“. Sie benutzen Öllampen und Gaslaternen und gewinnen Energie aus Wasserrädern und Windmühlen.

Autos sind für die Amischen ein Hilfsmittel zur **Flucht in die Welt** und damit eine Gefahr für die Gesellschaft. Auch das mit dem Besitz eines Wagens assoziierte weltliche Prestige gilt als verwerflich. Damit ist für jedes Mitglied der Besitz eines Autos strengstens verboten. Man benutzt stattdessen ein **Pferdegewinn**, den so genannten „Buggy“.

Alle männlichen Amischen haben einen **einheitlichen Haarschnitt** bis zur Mitte der Ohren. Verheiratete Männer lassen sich einen Bart wachsen; Schnurrbärte gelten als soldatisch und sind verboten. Frauen tragen **einfache lange Kleider**, die sie wie auch die Kleidung der Männer, eigenhändig herstellen. Die Kleider sind langärmelig, hochgeschlossen und aus einfachem Material.

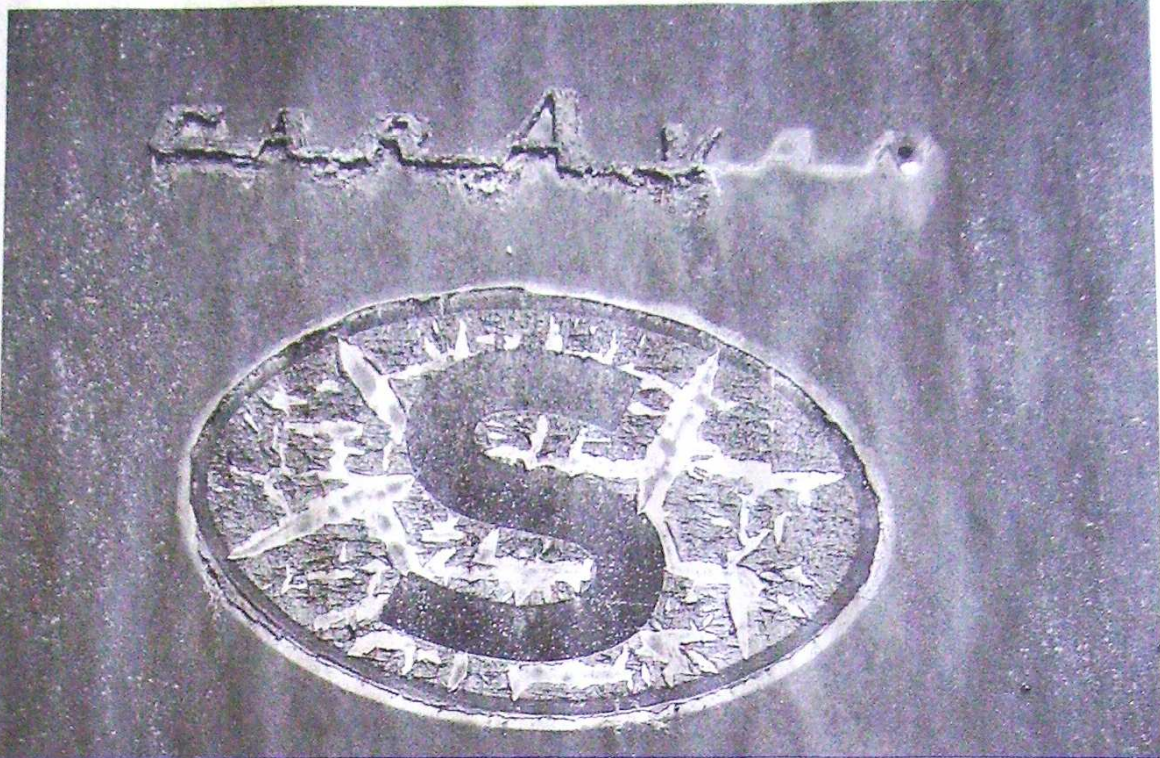
Unverheiratete junge Amische versammeln sich am Sonntag zum Singen in dem Haus, in dem vorher die Messe stattgefunden hat, und umwerben das andere Geschlecht. Es bilden sich Paare, die sich fortan Samstag nachts im Elternhaus des Mädchens zum Unterhalten und Spielen treffen. Sexuelle Kontakte vor der Ehe sind nicht erlaubt. Amische dürfen **nur Partner aus ihrer Gesellschaft** heiraten. Ihre Kinder unterrichten die Amischen selbst.

Aufgrund ihrer relativ gesunden Ernährung sind die Amischen **weniger anfällig für übliche Krankheiten**. Nur im Notfall wird auf moderne medizinische Mittel zurückgegriffen, auch Krankenhausaufenthalte sind rar. Gott ist ihrer Ansicht nach der Einzige, der heilen kann. Medizinische Vorsorgemaßnahmen wie Impfungen oder Untersuchungen werden so gut wie gar nicht in Anspruch genommen.

Allerdings: Medizinische Studien ergaben verschiedene **genetische Defekte** bei den Amischen. So treten auffällig oft Zwergwuchs, Mutationen der Gliedmaßen und Blutkrankheiten auf. Da die Amischen ihre einmal besiedelten Gebiete nicht verlassen und auch nur untereinander heiraten dürfen, leben sie **genetisch isoliert**.

MARTIN MAIER

Infos und Links gibt es unter www.religioustolerance.org/amish.htm



„Fährst du mich?“

Bei den Amischen in Pennsylvania gilt der Besitz eines Autos als Verstoß gegen die Glaubensregeln. Doch ganz so kategorisch ist deren Auslegung heute nicht mehr, wie Eric Bachman aus Erfahrung weiß

Interview MARTIN MAIER

Eric Bachman, 53, wuchs in einer kleinen Gemeinde in Pennsylvania auf, in harmonischer Nachbarschaft mit Angehörigen der Glaubensgemeinschaft der Amischen. Eric Bachman arbeitet in Deutschland für den Versöhnungsbund „International Fellowship of Reconciliation“ und lebt in Bielefeld.

taz: Herr Bachmann, die Amischen lehnen viele Dinge des modernen Alltags ab. Man benutzt keinen Strom, verzichtet also auf Fernsehen und Radio oder das Telefon. Statt Autos fahren die Amischen Pferdewagen. Ist alles verpönt, was einen Motor hat?

Eric Bachman: Es geht nicht darum, für oder gegen einen Motor zu sein, sondern darum, dass die Amischen ein einfaches christliches Leben führen möchten, das nicht in der Welt untergehen soll. Sie haben sich selbst einige Grenzen gesetzt, etwa die, keinen Strom und keine Autos zu benutzen. Aber es gibt kein prinzipielles Motorenverbot! Viele Amische leben auf Bauernhöfen. Um ihre Kühe zu melken und die Milch zu kühlen, benutzen sie moderne Techniken, nur ohne Strom, etwa Diesel- oder Benzinmotoren – oder Gas-Kühlaggregate. Ich habe auch eine moderne Tischlerwerkstatt gesehen, in der alle Geräte über Druckluftmotoren laufen. Mitten im Raum stand ein riesiger alter Dieselmotor, der die Druckluft erzeugte.

Sollte, wer A sagt, also Motoren benutzen, nicht auch B sagen?
Die Amischen folgen ihrem Glauben und empfinden da keinen Widerspruch. Leute, die anders leben und einen anderen Glauben haben, haben womöglich Schwierigkeiten, das zu verstehen. Es geht darum, eine Grenze zu setzen.

Und die wird dann nicht mehr überschritten?

Bei den Amischen geht es darum, dass der Lebensstil nicht ständig verändert werden soll, wie es etwa der Fall wäre, wenn sie sich ein Auto kaufen. Aber gelegentlich ein Fahrzeug zu benutzen als Fahrgast, ist kein Problem. Mein Opa zum Beispiel, der wie ich kein Amisch war, hatte ein Auto. Und manchmal haben die Amischen aus der Nachbarschaft gefragt: Kannst du mich dort und dort hinfahren, weil das so weit weg ist – oder weil sie größere Lasten zu transportieren hatten. Die Amischen benutzen auch Busse und Züge, aber sie

möchten solche Sachen nicht zu Hause haben.

Man lässt sich fahren, setzt sich aber nicht selbst hinter das Steuer? Genau. Ich habe eine Frau kennen gelernt, die hatte einen fahrbaren Laden. Sie verkaufte den Amischen Waren, die man eben im Alltag gebrauchen kann. Diese Frau war selbst eine Amische und durfte deshalb kein Auto besitzen. Deshalb hat sie einen Fahrer angestellt, der sie von Hof zu Hof chauffierte. Eine praktische Lösung! Sie verkaufte übrigens auch Schreibmaschinen mit altdentscher Frakturschrift. Die Maschinen wurden, soweit ich weiß, auch aus Deutschland importiert.

Ist das nicht scheinheilig? Man gibt sich Regeln und windet sich dann herum.

Die Regeln, die sich die Amischen selbst gegeben haben, halten sie auch ein. Nichtamische finden es schwer, diese Regeln zu verstehen. Amische sagen, man soll seinen eigenen Weg gehen und nicht nur das tun, was alle machen. Man sollte Gott folgen. In der Welt muss man leben, aber man sollte nicht von dieser Welt sein, das heißt, man sollte nicht weltlich sein.

Nun könnte man aber behaupten, dass Autos erst einmal rein gar nichts mit Religion zu tun haben.

Diese Entscheidungen wurden vor vielen Jahrzehnten gefällt. Ich kann nicht erklären, was man sich dabei gedacht hat. Bei einigen Sachen liegen die Erklärungen näher. Telefone zum Beispiel sind streng tabu. Man sagt, am Telefon neigt man zum Tratschen.

Das heißt, die Grenze wird von Fall zu Fall gezogen?

Es ist doch so: Wenn man eine Grenze ziehen will, muss man sie eben irgendwo ziehen. Viele Erfindungen der letzten zweihundert Jahre sind nicht zulässig, andere schon. Die Amischen lehnen zum Beispiel Luftgummireifen ab. Deshalb sind Fahrräder verboten. Die Kinder spielen mit Tretrollern, das ist in

Ordnung, weil sie Vollgummireifen haben. Der Nachbar meines Vaters etwa war Amisch und sehr weltoffen. Er hatte einen Hof, arbeitete aber auch bei einer Fabrik, die Teile für Fertighäuser herstellte. Eines Tages wollte er eine Gefriertruhe aufstellen, aber das konnte er in seinem Haus nicht, weil es keinen Strom hatte. Er wollte sie zumindest in seiner Nähe haben und hat sich schließlich mit meinem Vater geeinigt, die Truhe auf unsere Veranda zu stellen. Er hat auch einen Anteil von unseren Stromkosten übernommen. Hin und wieder kam er mit dem Tretroller zu uns auf unseren Hof gefahren, hat Eis aus der Gefriertruhe genommen, und zu Hause konnte er dann frischen Nachschick servieren.

Es gibt keine einheitlichen Grenzen, richtig?

Alle Amischen haben mehr oder weniger einheitlich die gleiche „Ordnung“, wie sie es nennen. Andere religiöse Gemeinschaften haben sich andere Regeln gegeben. Es gibt Mennoniten, die sagen, wir wollen keinen Strom, aber ein Auto geht in Ordnung, nur sollte es nicht so weltlich aussehen. Also werden die Stoßstangen – es gab eine Zeit lang nur Stoßstangen in Chrom – schwarz lackiert. Aber die Regeln ändern sich auch mit der Zeit. Vor einigen Jahren habe ich meine Mutter besucht und auch unseren Nachbarn gesprochen, John Stolzfuß. Der hat in seiner Firma mittlerweile den Zugang zum Internet. Er hat sogar meiner Mutter geholfen (lacht), als sie Probleme mit dem Computer hatte.

Es tut sich also etwas?

Ja, man sieht, dass sich vieles ändert. Bei den Amischen muss man als Erwachsener entscheiden, ob man sich taufen und der Gemeinschaft beitreten will oder nicht. Bis dahin wird alles nicht so streng gehandhabt. Die Amischen erziehen ihre Kinder zwar nach ihren Regeln und in ihrem Glauben, aber am Ende müssen sie sich selbst entscheiden. Manche jugendliche ha-

ben sich ein Auto gekauft oder ein Radio oder was weiß ich. Einfach, um einiges auszuprobieren. Der Schwund in den Amischengemeinden beträgt nur fünf Prozent, früher war die Zahl viel höher. Ich erkläre mir das so, dass sie sich in ihrer Gemeinschaft geborgen fühlen.

Die Jugendlichen leben außerhalb der Gemeinschaft?

Nein, die sind in der Gemeinschaft, aber es wird toleriert, dass sie einiges ausprobieren können, bevor sie entscheiden, Mitglied der religiösen Gemeinschaft zu werden.

Trotzdem ist es wohl eine Art religiöser Eiertanz. Nehmen wir den Nachbarn Ihrer Eltern: In der Firma nutzt er das Internet, aber zu Hause ist so etwas tabu. Man ist einfach nicht konsequent.

Was versteht man unter konsequent? Der Begriff „nicht weltlich sein“ ist schwer zu vermitteln. Die Amischen leben ihren Glauben, und allein das tun sie konsequent. Und die Frage, ob man diese Geräte oder andere benutzt, ist nicht der springende Punkt. Das sehen eher wir als Problem an, weil wir denken, so könne man nicht leben. Aber man kann sehr gut so leben! Natürlich gibt es immer wieder Ausnahmen, die vom Bischof genehmigt werden müssen. Ich kenne eine Familie, in der die Frau als Näherin arbeitet. Sie meinte, mit Strom besser arbeiten zu können, und deshalb fragte sie beim Bischof um Erlaubnis. Natürlich hat er es erlaubt, aber nur für die Nähstube. Ein Mann brauchte für seinen Beruf ein Telefon. Der Bischof hat auch hier sein Okay gegeben – mit der Auflage, das Telefon wirklich nur beruflich zu nutzen. Und in Notfällen natürlich.

Was passiert, wenn Regeln verletzt werden?

Dann gibt es zunächst Gespräche in der Gemeinschaft. Zum Beispiel wenn jemand etwas sehr Schlimmes gemacht hat. Dann lebt er weiter zu Hause in der Gemeinschaft, aber niemand spricht mit ihm, zumindest für eine gewisse Zeit, bis er Reue zeigt.

Nehmen wir an, ein Amisch fährt ungenehmigt Auto. Würde er aus der Gemeinschaft ausgeschlossen?

Das glaube ich nicht. Das wird sehr, sehr selten angewandt.

MARTIN MAIER, 22, ist kurzzeitig taz-mag-Musikant. Er studiert in Leipzig Journalistik und Kunstgeschichte. Sein Auto: ein Erbsäckchen, ein Opel Astra 1.6 i

VON MEIKE JANSSEN

Meine Liebe zur Formel 1 lässt sich an einem Datum festmachen, am 1. Mai 1994. Ungefähr einen Monat zuvor war in meinem Freundeskreis die große Trauer ausgebrochen – Kurt Cobain hatte sich erschossen. Nach diversen Interviews und Konzerten mit Nirvana war ich nicht in der Lage, in den Totengesang einzustimmen. Helden sind halt nur Helden, wenn man ihnen nicht zu nahe kommt. Alles, was ich bis zum Ableben Cobains von ihm mitbekommen hatte, bedingte keine Tränen. Oder fahen sie gerne in einem fourbus mit brennenden Gardinen durch Brennen, fluchen aufgequollene Gummibärchen aus dem Salat, der für andere Musikerinnen eines Festivals gedacht war?

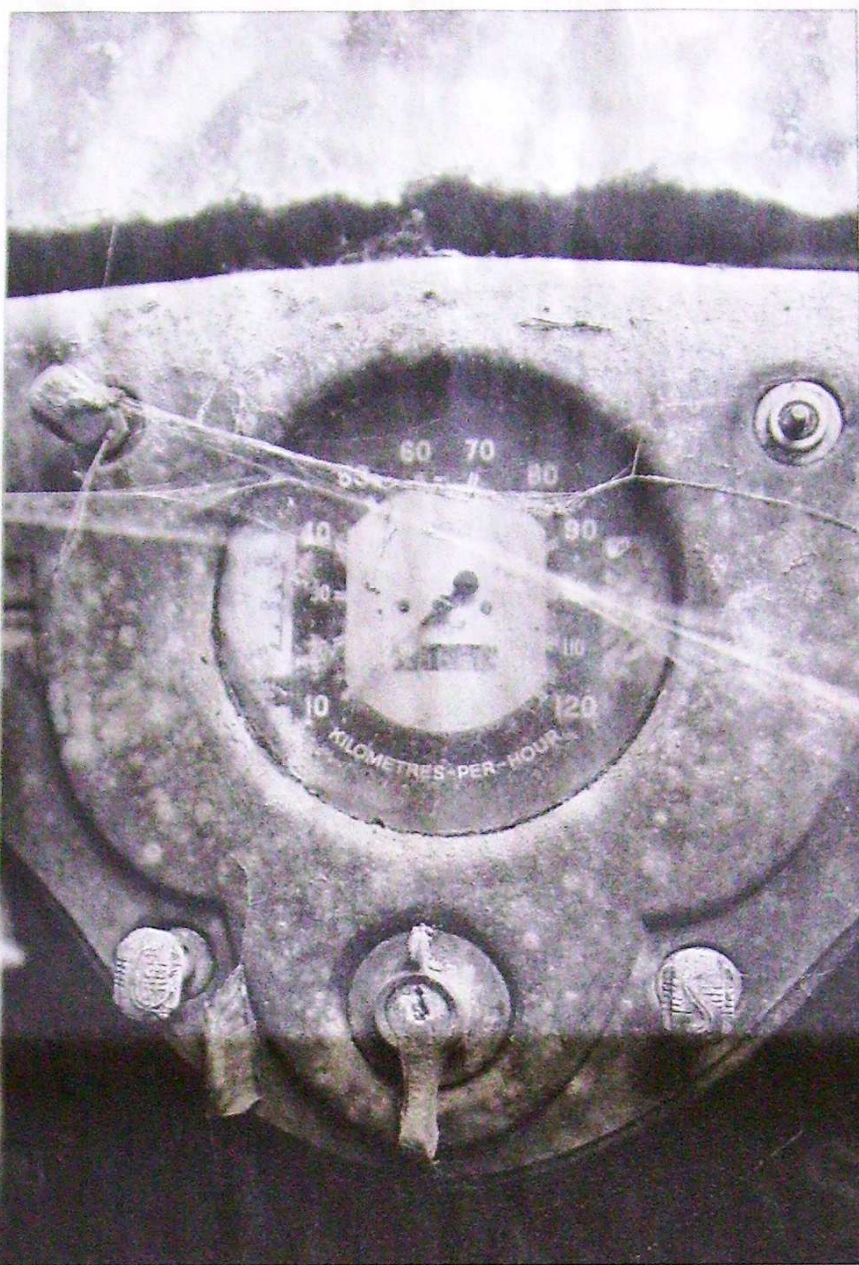
Nach achtjähriger Mitarbeit in einem kleinen Musikklub nahe Hildesfeld war das Musikgenre zur Heldenuche für mich abgegrast. Entweder stellten sich die begnadeten Gitarristinnen oder Sängerinnen als dumme Rockstars heraus, oder sie waren viel zu nett und normal, als dass ich sie auf ein Podest geschubst hätte. Da ich gerade für Arminia Hildesfeld arbeitete, die just in die zweite Liga aufgestiegen waren, fiel auch dieser Bereich zur Heldenuche aus. Wer jetzt fragt, warum man überhaupt Helden in seinem Leben braucht, sei auf den enormen Entspannungswert einer Welt zwischen Gut und Böse hingewiesen.

Als aufgeklärter Mensch ist mir die Schizophrenie eines solchen Wunsches wohl bewusst, aber was soll's, wenn das Herz entscheidet. Dann ist es mir doch lieber, ich bete einen Menschen an, der, wie im Falle Ayrton Sennas, aus mir vollkommen unerklärlichen Gründen in achthundert PS starke Schuttkartons steigt und mit spitzengeschwindigkeit von 375 km/h über den Parcours jagt. Zudem besitze ich keinen Führerschein, was den Motorsport, vor allem die Formel 1, besonders mystisch in meinen Augen erscheinen lässt.

Am 1. Mai 1994 hing ich wie meistens an Sonntagnachmittagen auf meinem Hochbett und entspannte mich beim sonoren Motorengeräusch der Grand-Prix-Wagen. Nach dem Rücktritt von Nelson Piquet, Alain Prost, Michele Alboreto und Riccardo Patrese waren von den großen alten Helden, deren Namen ich zumindest noch kannte, nur noch Ayrton Senna und Helmut Berger übrig. In dieser Saison hatte ich mich das erste Mal dazu entschieden, Partei für einen Piloten zu ergreifen und das Schwarzweißspiel voll auskosten. Berger erzielte zwar den ersten Sieg seit vier Jahren für Ferrari, dümpelte aber ansonsten im Mittelfeld und stand deshalb nicht auf meiner Heldenwunschliste. Michael Schumacher, der die Rennen zum Saisonauftakt in Brasilien und Japan gewann, interessierte mich nicht. Sein schmales Lächeln, das mich an langweilige BWL-Studenten erinnerte, warnte mich vor zu viel Anerkennung. Zudem produzierte sein Rennstil Benetton in der Wirklichkeit Oberbekleidung schlechter Qualität, wovon ich mich in diversen Italienurlauben mit meinen Eltern überzeugt hatte.

Ausschlaggebend für die Wahl Sennas war einerseits meine Liebe zum brasilianischen Fußball sowie sein soziales Engagement, das, wie ich meinte, einen Ausgleich zu der Sinnlosigkeit des Motorsports und der damit verknüpften Luftverschmutzung bot. Die Wahl war also gefallen, und das dritte Rennen der Saison musste für Senna die Wende bringen, war er doch bei den ersten beiden nicht einmal bis ins Ziel gekommen. Im Qualifying verunglückte Ruben Barrichello schwer. Wie durch ein Wunder kam er mit einer Gehirnerschütterung davon. Die Formel 1 schien also doch sicher, die verschärften Sicherheitsmaßnahmen auf der Strecke funktionierten vermeintlich.

Doch bereits am darauf folgenden Tag kam es zu einer Tragödie. Der Österreicher Roland Ratzenberger raste mit seinem Simtek-Ford aufgrund eines gebrochenen Frontflügels mit über dreihundert Stundenkilometern in eine Betonmauer und starb. Natürlich war mir klar, dass ein Unfall bei solchen Geschwindigkeiten lebensgefährlich sein kann, aber nach acht Jahren ohne tödlichen Unfall verdrängte ich wie viele andere das Risiko. Nach diesem Schock bekräftigte die Fahrer unter der Führung Ayrton Sennas eine außerordentliche Sitzung für den folgenden Montag an, in der Sicherheitsfragen besprochen werden sollten – zu spät, wie sich am Rennsonntag herausstellte. Schon der Start lautete ein Katastrophenrennen ein. Pedro Lamy raste mit seinem Lo-



Wo sind die Helden?

„Die fahren doch immer nur im Kreis!“

Was ist eigentlich dran an der Formel 1? Eine Liebeserklärung, aber mit Trauerflor

raste in der Tamborellokurve gerade aus durch das Kiesbett. Ein Grund war nicht ersichtlich. Er fuhr die Kurve ignorierend einfach weiter geradeaus und schlug ein. Leblos saß Ayrton Senna da Silva, der Erzengel, wie man ihn nannte, in seinem Auto.

Das Rennen wurde fortgesetzt, und Michael Schumacher konnte seinen dritten Saisonsieg in Folge einfahren. Gegen 19 Uhr erreichte mich die Schreckensnachricht: Ayrton Senna ist tot. Nach 161 Formel 1 Grand Prix, bei denen er 65 mal auf der Poleposition stand, 41 mal siegte und alles in allem 13.645 Kilometer lang in Führung lag, war meine kurze, aber umso heftigere Liebe von mir gegangen, gestorben in Pflichterfüllung, dem Publikum eine spektakuläre Show zu bieten. Also auch für mich.

Ich sackte zusammen. Immer noch sehe ich den lachenden Schumacher auf dem Treppchen von Imola. Wie konnte er sich nur an einem Wochenende, an dem ein Kollege ums Leben kam und das Schicksal eines weiteren noch unklar war, über seinen Sieg freuen? Nicht feiern, das versteht sich von selbst. Aber sollte er sich nicht so weit unter Kontrolle haben, nicht zu lachen? Mittlerweile hat Schumacher gelernt, in solchen sensiblen Situationen entsprechend zu reagieren. Meine Achtung hat er damals verspielt. Respekt als Fahrer, ja. Als Held: bleib mir weg!

Am späten Abend fühlte ich mich matt und bedrückt. Ich weinte und kam mir furchtbar albern dabei vor. Auf der Suche nach Gleichgesinnten zog es mich in meinen Stammclub. Doch die Anteilnahme meiner Umwelt hielt sich arg in Grenzen. Ich musste mir anhören, dass der Tod des Gummibärchenwüterichs Cobain doch wirklich tragischer gewesen wäre. „Senna? Die fahren doch nur im Kreis!“ Zum Glück fand ich noch einen einsam vor sich hin leidenden Menschen. Stillschweigend betrachten wir uns.

Die Jahre kamen und gingen, und immer wieder hing ich mit einem Auge am Formel-1-Zirkus. Enthusiasmus mochte nicht mehr aufkommen. Ein Held war weit und breit nicht in Sicht. Schumacher wurde Weltmeister, allerdings nur der Zweitjüngste, was mir immerhin ein wenig Genugtuung verschaffte. (Emerson Fittipaldi war 1972 noch jünger).

Beruhigt nahm ich zur Kenntnis, dass es auch noch andere Gebiete gab, in denen ich nach Helden recherchieren konnte. Ich griff mir eine Hand voll Regisseure aus dem unendlichen Pool. Scorsese, Jarmusch, Tarkowski und wie sie alle heißen. Nach zwei Jahren war das Genre durchgearbeitet. Die Helden produzierten zu langsam, wenn sie nicht ohnehin schon tot waren. Und von toten Helden hatte ich genug, und überhaupt nahm das Ganze inflationäre Züge an.

Ich merkte, mein Held braucht eine andere Geschwindigkeit als 24 Bilder pro Sekunde, und so kehrte ich 2000 reumütig zur Formel 1 zurück. Ich schenkte mein Herz spontan dem jungen Engländer Jenson Button, der bei Williams zum jüngsten Grand-Prix-Piloten avanciert war, der jemals WM-Punkte sammeln konnte. Der Erfolg des damals Zwanzigjährigen war kein Zufall, sondern ein Produkt der guten Ausbildung im englischen Kartsystem.

Dort werden die Startplätze der Rennkids bei mindestens drei Einzelläufen in Gruppen ausgelost, sodass jeder Fahrer in mindestens einem Rennen pro Wochenende von recht weit hinten und einmal bestenfalls aus dem vorderen Mittelfeld losfahren darf. Dadurch bekommen die englischen Fahrer auf dem Durchmarsch nach vorn zwangsläufig auch eine gehörige Portion Kampfkraft und Überholmut beigebracht.

Die fast demokratische Regelung gefiel mir, und schon war die Entscheidung gefallen. Mittlerweile ist der 22-Jährige, der für Renault startet, der RTL-Berichterstattung zum Opfer gefallen. Selbst bei einem Rennen wie in Monza, an dem Button auf den fünften Platz fuhr, bleibt sein Name unerwähnt. Es ist eben nicht die Zeit für die wahren Helden.

MEIKE JANSSEN, 34, ist Veranstaltungsmanagerin der taz und ohne Führerschein und Auto

tus in den liegen gebliebenen Benetton von 1.1. Letztlich umherfliegende Teile verletzten neun ZuschauerInnen.

Nach einer kurzen Safety-Car-Phase, in der die Fahrer im langsamsten Tempo hintereinander fahren müssen, wurde das Rennen fortgesetzt. Senna wurde in Führung liegend von Schumacher gehetzt. Doch in der zwanzigsten Runde war es vorbei. Der Williams von Senna

War die Reichsautobahn, das einzig Gute im Nationalsozialismus, gar eine ökologische Großtat? Das größte Bauprojekt des Dritten Reiches ist mythenumrankt, die Ästhetik des Fahrens und Reisens unter faschistischen Vorzeichen fasziniert zum Teil noch heute



„Straßen der Schönheit“

von TILL DAVID EHRlich

Gerodete Sträucher, gefällte Bäume, abgetragene Böschungen. Es waren traurige Bilder, als vor zehn Jahren die ostdeutschen Autobahnen ausgebaut wurden. Baumriesen wurden gefällt, die ein halbes Jahrhundert die Mittelstreifen verschönert hatten. Auch Grünstreifen mussten Leitplanken und Seitenstreifen weichen. Auf die Natur nahmen die Standards bundesdeutscher Verkehrssicherheit wenig Rücksicht.

Die alten Autobahnen waren nun einmal marode, dem Verkehr nicht mehr gewachsen, aber noch im Zerfall hatten sie sich ihre – wenn man so will – natürliche Schönheit bewahrt. Die „Straßen des Führers“ hatten die DDR-Zeit überstanden, nun liefen sie dem Verkehrsprojekt Deutsche Einheit zum Opfer. „Straßen ohne Herz und Schönheit“, eine Dokumentation des ORF-Fernsehens, beklagte 1992 den Ausbau.

Vor den Bonner Technikern, suggerierte der Fernsehfilm, findet die Landschaft keine Gnade. Den „heutigen herablassenden Pisten“ wurde die vorbildliche Landschaftsgestaltung des Dritten Reichs vorgehalten. Damals sei die Umgebung der Straße der schönere Teil der Landschaft gewesen. Umweltverträglichkeit, wie man heute sagen würde, sei oberstes Gebot gewesen. Aber im Zeichen des Aufschwungs Ost könne sich nun Rationalismus hemmungslos entfalten. Wirtschaftlichkeit statt Schönheit.

Zehn Jahre später sind die letzten Reste der alten Reichsautobahnen verschwunden, sind in den Bundesautobahnen aufgegangen. Permanente Unfälle, Baustellen, Lkws, notorische Raser und Geisterfahrer sorgen dafür, dass nicht Schönheit, sondern Stress die Autobahn prägt. Aber der Mythos, den die NS-Propaganda inszeniert hat, ist geblieben: Die „Straßen der Schönheit“ sind unvergessen.

Vielleicht auch weil sie einen wunden Punkt berühren: die Sehnsucht nach Versöhnung von moderner Tech-

nik mit Natur. Der unbequeme Gegensatz macht uns zu schaffen. Einerseits profitieren wir von den Segnungen der modernen Technik, schätzen die Erleichterungen, die uns vieles immer bequemer machen. Wir lieben Geschwindigkeit und Beschleunigung, überwinden räumliche Entfernungen in immer kürzeren Zeiten. Andererseits wollen wir die Zeit anhalten, sehnen unberührte Natur und Beschaulichkeit herbei. Wir leiden unter der Technik, der Entfremdung, die unser Leben immer aufregender, aber auch ungemütlicher und unüberschaubarer macht.

Es gehörte zu den Eigentümlichkeiten des Dritten Reiches, dass es diese Konflikte versöhnen wollte. Die Auto-

bahn war so ein Konzept, das pompös von der NS-Propaganda inszeniert wurde. Die Autobahn – vom Aspekt der Kriegsvorbereitung abgesehen – sollte beruhigen und versöhnen, sie sollte moderne Technik einführen und zugleich die „deutsche Erde nicht verschandeln“.

Die Nazis haben die Autobahn selbstredend nicht erfunden, aber ihre Ästhetik. Mit volkischem Marketing haben sie ein modernes, innovatives Straßenverkehrssystem als Ausdruck von Heimat und natürlicher Schönheit verkauft. Die neuartigen Straßen sollten ins ländliche Idyll führen, versprochen eine

vollkommen neue Art des Reisens und Erlebens. „Der Reisende soll die neuen Verkehrswege nicht nur benutzen, sondern auch die Schönheiten des Landes neu erfahren und genießen. Die Straße selbst soll, auch vom Reisenden aus gesehen, schön sein, in der gleichen Art wie die Landschaft, die sie umgibt“, heißt es in einer Schrift aus den Dreißigerjahren.

Es wurde daher auch dafür gesorgt, dass sie nicht „verschandelt“ wurde: Reklame entlang der Autobahn wurde per Gesetz verboten. Ebenso wie man von vornherein Autobahngebühren ausschloss. Sie galten als unvereinbar mit dem erhabenen Geist des Unternehmens. Geschickt wurden ästhetische,

propagandistische und wirtschaftliche Interessen verknüpft. So wurde beispielsweise die Streckenführung bevorzugt durch Waldgebiete geführt, um besiedelte Gebiete – und damit Entschädigungsleistungen oder Enteignungen – zu umgehen.

Einer der führenden Landschaftsarchitekten des „Dritten Reiches“, Alwin Seifert, wurde mit der Landschaftsgestaltung der Autobahnen betraut. Besonders wichtig war ihm die Verbindung der Straße mit dem „deutschen Wald“, dem mythischen „Ursymbol“ der Deutschtümelei: „Eine Straße aber muss Bäume haben, wenn sie eine deutsche Straße sein soll. Denn zu allem, was deutschem Wesen nahe steht, gehören Baum und Busch.“ Im „deutschen Wald“, so heißt es weiter, schöpfe das „Auto fahrende Waldvolk“ Kraft und Freude. Dass für den Bau ungezählte Bäume gefällt wurden, verschwieg die Propaganda selbstredend.

Die Autobahn sollte natürlich wirken. Deshalb wurde das Konzept der „schwingenden Straße“ entwickelt. Sie sollte nicht die kürzeste, sondern die edelste Verbindung zweier Punkte sein. Sie sollte sich organisch dem Gelände anpassen. Durfte es nicht zerreißeln wie die Eisenbahn, die als „Kunststamm“ verachtet wurde. Dagegen sollte sich die Autobahn harmonisch durch die deutsche Heimat schlängeln. Die geschwungene Streckenführung besaß oberste Priorität. Sie sollte das Gefühl von Naturverbundenheit unterstützen. Denn in der Natur gebe es keine Geraden, hieß es, die Gerade galt als „anorganisch“, als „undeutsch“.

„Die deutsche Seele auf der schwingenden Bahn“ – das war nicht nur Phrase, es war tiefste Überzeugung der Planer und Organisatoren. Es waren vor allem Ingenieure, Landschaftsgestalter, Naturschützer und Architekten. Viele kamen aus Reformbewegungen wie dem Wandervogel. Die Eisenbahn und die Industriebauten des 19. und frühen 20. Jahrhunderts waren ihnen ein Irrtum, Ausdruck von „liberalistischem“ Geist und „unorganischer Technik“.

Die Ingenieure der Autobahn waren sich dagegen einig in der Sehnsucht nach der „Wiedergesundung“ des modernen Menschen durch die Natur. Hierfür schien ihnen die Autobahn bestens geeignet. Für sie war Technik das, was das Volk kann. Die Natur dagegen das, was es nicht kann. Daher sei höchste Ehrfurcht beim technischen Umgang mit der Natur geboten.

Auf den Autobahnen des „Dritten Reiches“ gab es keine Leitplanken, auf dem Mittelstreifen wurden vereinzelt alte Bäume stehen gelassen oder neue gepflanzt, um den Eindruck einer Parklandschaft zu vermitteln. Man fuhr nicht nur einfach so dahin auf der Autobahn. Man wanderte mit dem Auto. Einsam sollte sich der Autowanderer die Tiefe und Weite des deutschen Landes erschließen.

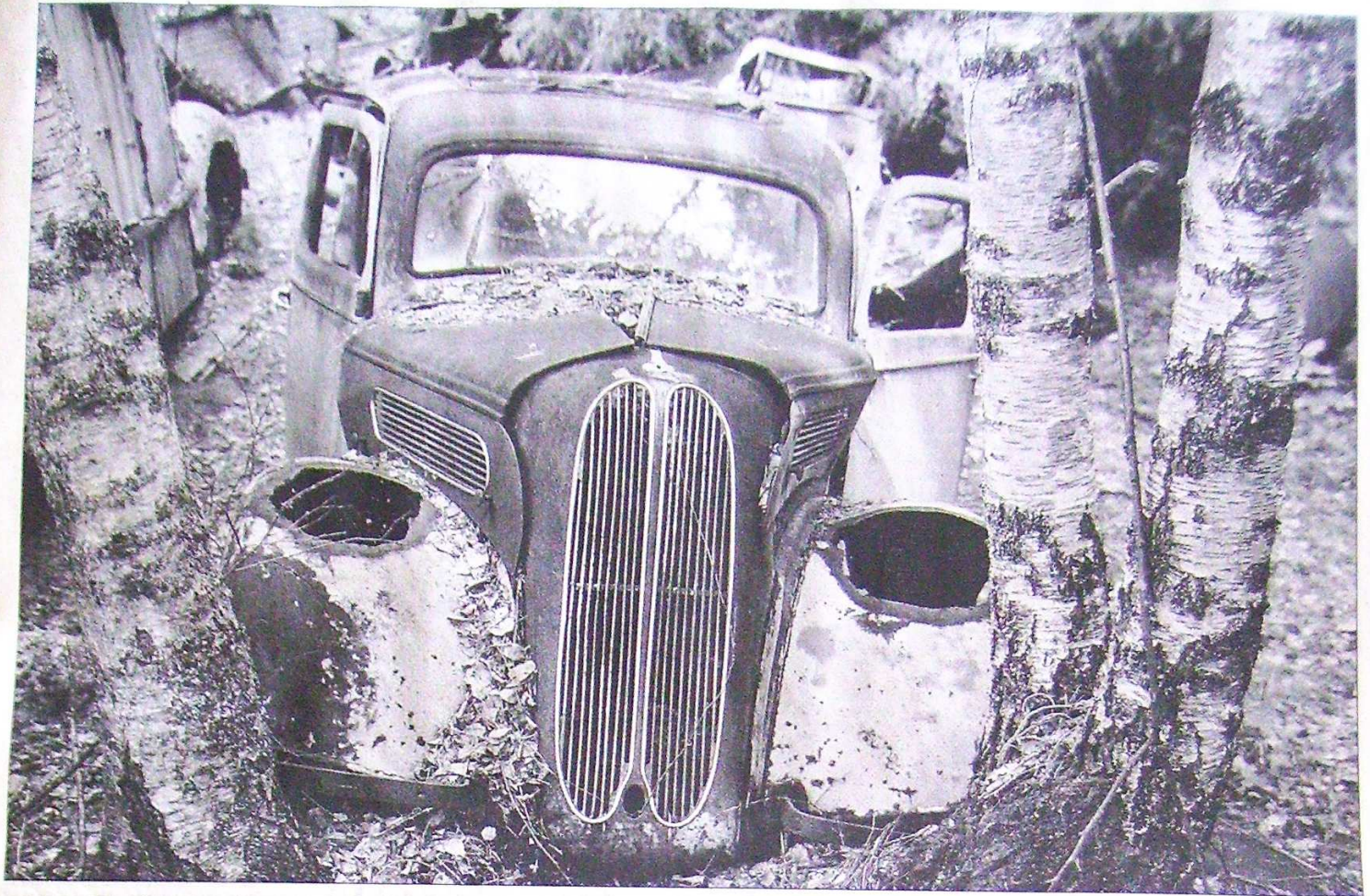
Der Reporter Heinrich Hauser schrieb 1936: „Das scheint mir das Kennzeichen des Autowanderns zu sein: eine glückliche Zeitlosigkeit und ein glückliches Sich-leiten-Lassen von der Landschaft, von der Sonne, von der Natur.“ So werde die Fahrt auf der „schwingenden Bahn“ zum Erlebnis, durch das die Natur neu erlebt werden soll. Hier erfahre das „Volk ohne Raum“ neue Perspektiven.

Das Fahren auf der Autobahn wird zur ästhetischen Sensation. „Nach wenigen Minuten befallt uns ein unglaubliches Gefühl von Sicherheit, von einem schwerelosen Schweben, ganz ähnlich wie beim Fliegen, und wir können als Fahrer die Augen über die Landschaft gleiten lassen, Schönheit aufnehmen und genießen wie nie zuvor“, schrieb Hauser 1936 in der Straße.

Fantasien wie das Autowandern wirken heute wie Schwärmereien aus einer fernen Welt. Sie sind längst von der Realität des Straßenverkehrs überrollt worden. 1,2 Millionen Pkws gab es 1938, heute sind es 44,3 Millionen. Die Reichsautobahnen haben den Krieg überstanden, den Verkehr nicht. Paradoxerweise sind die Reichsautobahnen an dem gescheitert, was ihre Erbauer unbedingt vermeiden wollten: am Moloch des Verkehrs.



TILL DAVID EHRlich, 39, lebt als freier Journalist in Berlin. Er fährt vorwiegend Rad.



Warum lächeln die Freunde in Deutschland so seltsam? Wieso nur lassen die Grenzer den Schlagbaum zur Schweiz herunter? Und was mag der Grund dafür sein, dass Rolli und Cornelia plötzlich Angst vor verliebten Italienern haben? Schuld an allem ist nur die Isetta!

Ein Hindernis, eigentlich

VON CORNELIA KURTH

Rolli war siebzehn und eigentlich ein Philosoph. Stunden über Stunden redeten wir damals über Kritische Theorie und tranken dabei Whiskey aus winzigen Gläsern. In der Garage seiner Eltern aber wartete ein seltsames kleines Auto auf ihn. Es hatte die Farbe und fast auch die Form eines Eis, und wenn man ein- oder aussteigen wollte, musste man die Vorderfront samt Lenkrad zur Seite klappen. Eine Isetta, sicher die einzige verbliebene Isetta in der Kleinstadt L.

Ein alter Nachbar hatte sie Rolli vermacht, und der entdeckte fasziniert, dass er nicht nur philosophieren, sondern auch autoschrauben konnte. Geduldig reparierte er das von seinen Freunden nicht ohne versteckten Neid belächelte Gefährt, brachte es auf Hochglanz, riskierte einige nächtliche Fahrten noch vor dem achtzehnten Geburtstag und schließlich, im Sommer, als er volljährig wurde, war ich es, die er einlud, mit ihm und der Isetta eine Reise nach Italien zu machen.

„Könnt ihr nicht der Ordnung halber noch jemanden mitnehmen?“, murrt meine Eltern, besorgt um meinen Ruf. Geht nicht, leider, leider! Die Sitzbank einer Isetta bietet nur einmal nur Platz für Fahrer und Beifahrer. „Italien!“, sagte Rolli. „Heimat der wunderbarsten Künstler und Geburtsstätte meines wunderbaren Autos!“

Es dauerte allerdings so seine Zeit, bis wir aus dem Norden Deutschlands auch nur bis zur ersten Grenze kamen. 85 km/h Spitze auf der Autobahn. Laster überholten uns, deren Fahrer von

weit, weit oben auf uns herabblickten, wie wir gemütlich dahinjuckelten, ein Hindernis eigentlich, und doch winkte uns so mancher Trucker zu, lachte uns an, bremste gar spaßeshalber ab und tat so, als sei das Überholen ein großes Problem. Die Isetta brummte freundlich und zuverlässig vor sich hin. Niemals vorher oder nachher war es so kurzweilig, die langweilig-lange Strecke Richtung Süden zu überwinden.

Bei Steigungen schaffte das Auto gerade mal 45 Stundenkilometer, aber abwärts kamen wir auf stolze 87. Und Adorno und Horkheimer waren immer in aller Ruhe dabei, denn eine Isetta läuft auch bei Höchstgeschwindigkeit so unangestrengt, dass man entspannt reden kann wie in einem Mittelklassewagen.

Hat Rolli, der Autofahrer, überhaupt mal geschlafen oder ist er Isetta-heldhaft tages- und nachtelang durchgefahren bis zum Sankt Gotthard? Diese Reise liegt mehr als zwanzig Jahre zurück, aber eins weiß ich gewiss: Niemals hatte er mich oder irgendjemand anderen hinter das Steuer seiner Isetta gelassen. Nie! Bei Nacht fuhren wir über den Pass, bergauf kaum schneller als dreißig Stundenkilometer, lebensgefährlich knapp überholt von schlaftrunkenen Autofahrern. Und bergab genauso langsam, denn ein auch noch so autobegisterter Achtzehnjähriger hat doch ein wenig Sorge, dass sich sein Auto in eine Kanonenkugel verwandeln könnte, die über den Rand sich schlängelnder Straßen in den Abgrund saust. Wir wollten eine Übernachtungsstation in Mailand aufsuchen, wobei es

ein Zufall war, dass ganz in der Nähe die Stadt Bresso liegt, wo die Isetta von der Firma ISO entwickelt und produziert wurde, bis BMW 1954 die Lizenz unter anderem für Deutschland erwarb. Der Grenzübergang verlief mitten durch ein kleines Städtchen, halb schweizerisch, halb italienisch. Die Schweizer kümmerten sich nicht groß um uns, aber als wir auf die italienische Seite zurollten, nahmen wir eine gewisse Unruhe am Grenzposten wahr. „O Mist, die nehmen uns auseinander!“, murmelte Rolli, und tatsächlich winkte uns ein Grenzer zur Seite und bedeutete uns, auf einem Parkplatz zu halten und auszusteigen. Und nicht nur dieser eine Grenzer schien ziemlich aufgeregt, redete italienisch auf uns ein und klopfte auf die kleine Isetta. Nein, als wir durch die hochgeklappte Fronttür ausstiegen, waren wir und das Auto plötzlich von lebhaft diskutierenden Männern in Uniform umringt, die irgendetwas von uns wollten.

„Mein Gott, sie haben den Grenzübergang geschlossen!“, flüsterte ich Rolli zu und zeigte auf den gestreiften Grenzpfahl, der heruntergelassen worden war, sodass sich dahinter bereits eine kleine Autoschlange bildete. Wollten sie alle zusammen unser Gepäck durchsuchen und die Tabakvorräte konfiszieren? Oder hielten sie uns vielleicht für Terroristen?

„Isetta! Isetta!“, diese Worte konnten wir schließlich als einzige in dem wilden Gerede identifizieren, bis ein sehr gebrochen deutsch sprechender Uniformierter auf Rolli zutrat, ihm auf die Schulter klopfte und fragte: „Deine Isetta? Aus Deutschland? Weißt du, das

ist unser Auto! Schönes, gutes Auto! Italia.“ Diese Grenzer, die das Auto von allen Seiten begutachteten und liebevoll streichelten, sie waren offensichtlich alle fanatische Isetta-Fans!

Hier und da hupte einer der Wagen an der geschlossenen Grenze auf, aber das hinderte unsere Grenzer nicht daran, Rolli so gut es ging nach Baujahr, Motor und Geschichte der Isetta zu befragen. Rolli wurde immer größer und stolzer, lehnte sich lässig an sein Autolein und hatte in diesem Moment niemals mit einem Porsche getauscht. Als wir weiterfahren durften, hatten wir nicht mal unsere Ausweise vorgezeigt.

Es wurde eine wunderbare, eigenartige Reise. Besaßen die Italiener keine eigene Isetta mehr? Freuten sie sich über das deutsche Nummernschild und das BMW-Emblem an dem in Italien geborenen Wagen, dessen Produktion auch in Deutschland 1962 eingestellt worden war? Wir haben es nie herausbekommen, weil Italiener offenbar nur italienisch sprechen und wir kaum mehr sagen konnten als „Isetta, sì, bueno!“

In der ersten Kleinstadt, mittags, war alles totenstill, als wir die Isetta am Marktplatz parkten – und eine Stunde später, als wir zurückkamen, sahen wir, dass eine Veranstaltung auf dem vor kurzem noch verwaisten Platz stattfand. Eine Veranstaltung rund um die Isetta! Männer, Frauen und Kinder bildeten einen so dichten Pulk vor dem Wagen, dass wir kaum durchkommen konnten. Sie jubelten auf, als Rolli den Schlüssel umdrehte und die Tür nach vorne aufsprang, sie klatschten, als wir

starteten, und die Kinder liefen uns hinterher, als wir losrollten. Wir kamen uns vor wie Rockstars.

Mailand mit seinem einmaligen Dom, Siena, ja selbst die Uffizien in Florenz und der schiefe Turm von Pisa, das alles löste bei uns nicht mehr Begeisterung aus, als wir mit der kleinen Isetta vor allem in den ländlichen Gegenden auslösten. Rolli war stolz wie ein Italiener und hatte gleichzeitig nicht schlecht Angst, die hier so großartige Isetta könnte ihm über Nacht einfach weggetragen werden von einer verliebten Italienergang. Manchmal zelteten wir wild hoch oben an irgendeiner Bergstraße und schliefen unruhig, weil wir hörten, wie ab und zu vorbeifahrende Autos abbremsen, zurücksetzten, anhielten und erst nach einer Weile langsam wieder losfuhren.

An den Rückweg nach Deutschland kann ich mich nicht mehr erinnern. Und wenn Rolli seine Isetta nach gar nicht mal langer Zeit an ein Isetta-Klubmitglied verkaufte, dann lag das sicherlich auch an diesem Italienrausch gegen den das leicht neidisch eingefärbte Lächeln der Freunde in Deutschland eine Beleidigung war. Philosoph ist er allerdings geblieben, immer noch, so viel ich weiß, in Sachen Kritische Theorie. Die kann der treue Verfechter in der Tat mehr gebrauchen als die überlebenden Isettas (in Deutschland sind es etwa tausend), die Fanklubs nicht nur in Europa, sondern auch in Argentinien, Uruguay oder Japan besitzen.

CORNELIA KURTH, geboren 1960, lebt als freie Autorin in Rinteln. Ihr Auto: ein alter, billiger Japaner. Marke: uhh



letzte Fragen

die Frage der Woche Wofür steht das Y im Nummernschild der Bundeswehr?

S. Tidow, R. Bördlein, Greifswald

Kann man Freisprecheinrichtungen im Auto auch für die Beichte nutzen? (21.9.)

Ja! So wie der Berg zum Propheten, kommt die Kirche mit ihrem Angebot der modernen Beichte zu ihren Schäfchen. So löst sie angesichts der sinkenden Zahl der Kirchenbesucher, der sinkenden Einnahmen und dem fehlenden Priesternachwuchs mehrere Probleme auf geniale Weise. Man spart Kosten für Beichtstühle, indem man diesen fahrbaren, das Beichtgeheimnis bewahrenden Faraday'schen Käfig mittels Freisprecheinrichtung (Espe) umfunktioniert und die Beichtväter besser auslastet. Das Problem des Freisprechens mittels Buße wird gelöst, indem die kostenlose 0800-Verbindung entsprechend der Schwere der Sünde auf 0190 umgestellt wird. Die Espe-Benutzer kann man übrigens an der himmelwärts ausgerichteten Antenne erkennen. Ob sie sich darüber im Klaren sind, dass so ihre Beichte möglicherweise bei den Abhörden von Verfassungsschutz und BKA landen, die ihre Satelliten dazwischen gemogelt haben und je nach Sünde bestimmt keine Absolution erteilen. Vorsicht ist geboten.

Volkerhard Hufsky, Köln

Klar, wenn man im Beichtstuhl die Hände frei haben möchte...

Jürgen Gauert, Bonn

Warum schließen „Herren“-Hosen von links nach rechts und „Damen“-Hosen von rechts nach links? (14.9.)

Damit „Herren“ sie mit der rechten Hand aufmachen können.

Volker Schuetz

Meine Kollegin meint, früher haben sich die Herren zugeknöpft, während die Damen zugeknöpft wurden.

Ulrike Rehn

Als die Gesellschaft noch eher aristokratisch-klassenbewusst und nicht so demokratisch geprägt war wie heute und man sich für „niedere“ Arbeiten Domestiken hielt, hatte sich zwar noch keine halbwegs „anständige“ Frau in Hosen sehen lassen, aber die Angelegenheit „Damen“-Kleidung von rechts nach links zu schließen, stammt aus diesen Zeiten und wurde für Damenhosen später ohne weitere Überlegung übernommen, weil „man das eben so macht“. Damals also hatten alle „Damen“ es nicht nötig, sich selbst anzuziehen. In manchen Epochen hätten sie es auch gar nicht geschafft. Zu diesem Zweck hatten sie mindestens eine Zofe, die (je nachdem, wo der Verschluss sich befand) vor bzw. hinter ihnen stand und die Kleidung schloss. Und aus dieser Position lassen sich für „Damen“ gearbeitete Kleidungsstücke schließen, „wie dafür gemacht“.

Reinhold H. Mai, Korschensbroich

Warum beginnt die Ergrauung des Haars immer an den Schläfen? (7.9.)

Die Pigmentierung des Haars hat irgendwas mit UV-Resistenz zu tun. Nun frage man einen Glazkopigen, ob er schon mal an den Schläfen einen Sonnenbrand bekommen hat... Eher nicht. Falls wir also Haare auf der Nase hätten, würden diese als Letzte grau.

Johannes

Graue Schläfen sind häufig nur scheinbar der Beginn des sichtbaren Teils des reiferen Lebens. Bei mir beginnt es am Kinn und wandert langsam zu den Schläfen, wo das Grauen dann irgendwann endet, weil bis dahin oberhalb

der Schläfen sich nur noch unbedeutende Haarmengen befinden. Durch regelmäßiges Rasieren lässt sich dieser Prozess so lange verschleiern, bis scheinbar die Schläfen zuerst vergrauen.

Chrischan Jürgens, 59, Bremen

Gibt es eine Gegenwartsform von „verschollen“? (14.9.)

Verschollen ist das Partizip zu verschallen bzw. verschellen. Im 18. Jahrhundert wurde dieser Ausdruck benutzt, um diejenigen zu bezeichnen, die auf eine öffentliche Ladung nicht erschienen, also durch Aufrufen nicht erreichbar sind. Verwandt ist das Ganze dann noch mit Schelle (Glöckchen, Klingelinstrument), so was mag man früher benutzt haben bei öffentlichem Aufrufen.

Silke Reichert, Ansbach

Es gibt zwei! In Hamburg: „Ich verschille.“ Überall sonst: „Ich ziehe aufs Land.“

Sebastian Lovens, Berlin

Moin, ich wollte mich nur auf Mika Pflüger aus Göttingen beziehen, die zu obigem Betreff meinte, „verschollen“ sei ein Adjektiv. Ich möchte dem widersprechen und mutmaßen (mit der begrenzten Grammatikkompetenz einer Hamburger Gymnasiastin), es sei ein Partizip, wenn nicht gar ein Adverb. Aber ansonsten bin ich sehr zufrieden mit meinem Abo, es lohnt sich wirklich. – weiter so!

Marion Hellerich

Nein, „Verschollen“ ist nämlich ein Adjektiv, wie etwa „vergesslich“ (Probe: Wie ist er? Er ist verschollen). Gegenwartsformen oder überhaupt Zeitformen gibt es aber nur bei Verben. Und anders als bei „vergesslich“ gibt es zu „verschollen“ kein entsprechendes Verb (mehr?).

Uta Kenner

Was, bitte, ist eine Gegenwartsform?! Vielleicht der Infinitiv Präsens (verschallen), das Partizip Präsens Aktiv (verschallend) oder gar ein in der Gegenwart gebräuchlicheres Synonym (vermisst, unauffindbar)? Im Übrigen genügt ein Blick in Wahrigs Deutsches Wörterbuch: „verschollen (adj.) – seit langer Zeit abwesend mit unbekanntem Aufenthaltsort: ... [Part. Perf. des ungebräuchl. Verbs verschallen, aufhören zu schallen, verklängen].“ Verweisen sei auch auf Hans Magnus Enzensbergers Gedicht „Die Verschwundenen“, dessen letzte Zeilen lauten: „Die Verschwundenen sind gerecht. So verschallen wir auch.“

Evelyn Witt, Hamburg

„Tom Hanks ist verschollen“ beschreibt eindeutig die Gegenwart, denn „Er war verschollen“ ist die Vergangenheit. Die korrekte Frage wäre also, von welchem Wort „verschollen“ ursprünglich stammt. Ich vermute ja, es stammt von „Schall“, die in Rede stehende Form wäre dann gleichbedeutend mit „so fern wie ein Schall, der am Ohr schon vorbei ist“. Schallwellen breiten sich ja ringförmig aus. In der Konsequenz kann man den Ton, den ein bestimmtes Ereignis erzeugt, nur einmal hören. Verpasst man das, ist man auf Reproduktionen angewiesen, bestenfalls auf ein Echo des Originals. Wenn also jemand sagt, dass etwas oder eine(r) verschollen sei, dann will man damit ausdrücken, dass der Aufenthaltsort dieser Person so unbestimmt ist wie das Echo eines Tons.

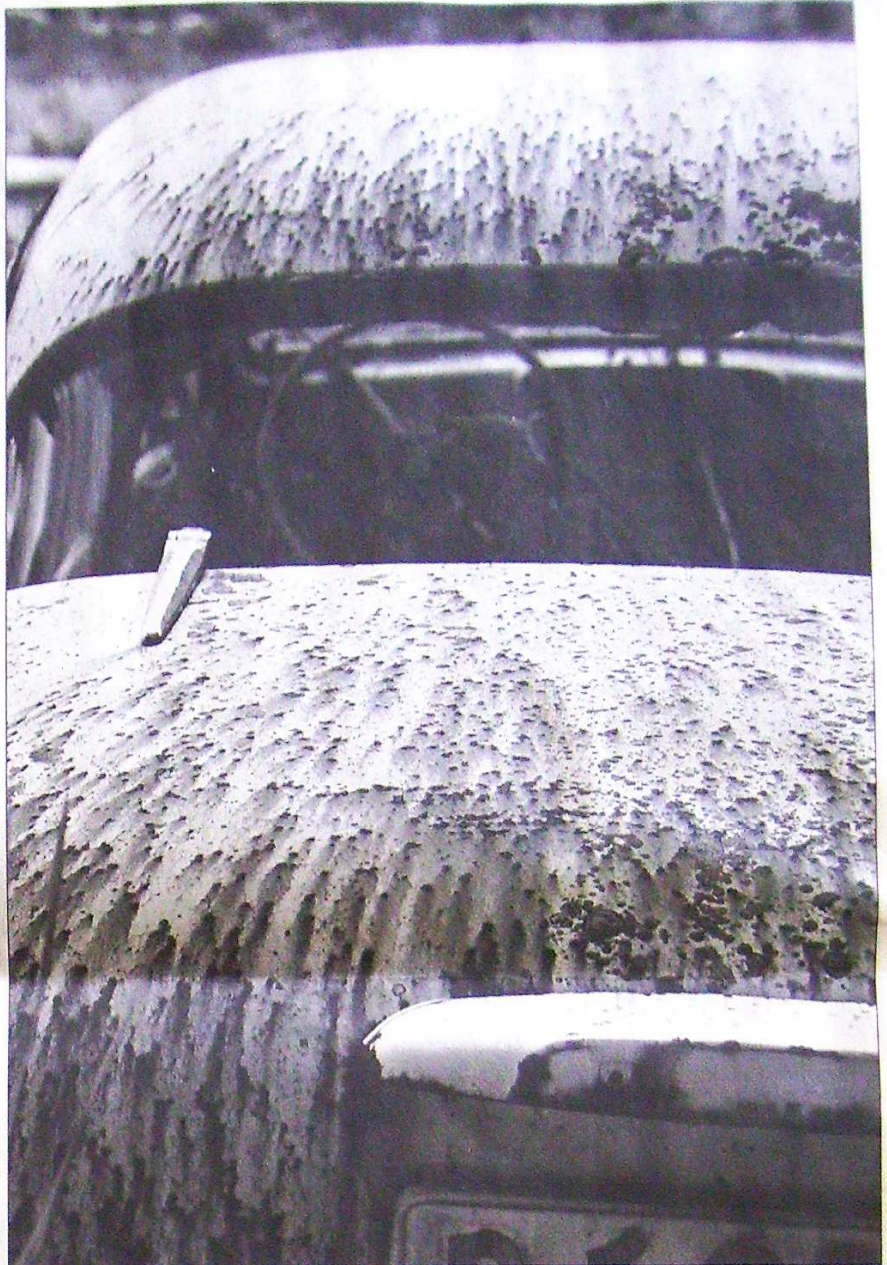
Andererseits war Linguistik und speziell die Etymologie noch nie meine Stärke.

Peter Scheidt

Auswahl und Kürzungen der Beiträge vor. Schreiben, faxen oder e-mailen Sie uns und geben Sie bitte die Frage an, auf die Sie antworten. Und nennen Sie bitte Ihren vollen Namen und Wohnort. Senden Sie uns bitte keine Fotos, wir melden uns bei Ihnen, wenn

wir Ihren Beitrag für „Hund oder Katze?“ drucken wollen.

taz, die tageszeitung, Redaktion Letzte Fragen, Kochstraße 18, 10969 Berlin
Fax: (0 30) 25 90 26 54; E-Mail: fragen@taz.de



nachtrag

Männerglück

Malta Oberschelp's Recherchen über die Geschichte des simulierten Fußballs („Football's Coming Home“, taz, mag Nr. 260 vom 21. September) hat erwartungsgemäß viele unserer männlichen Leser sehr glücklich gemacht. Zu hören war und ist sogar, dass manche von ihnen nach der Lektüre ihre Tipp-Kick-Instrumente wieder ausgepackt haben. Einer freilich konnte noch einen Aspekt hinzufügen, den wir unseren Leserinnen nicht vorzuenthalten wollen: Die wichtigsten Internetseiten über Tipp-Kick finden sich unter www.tipp-kick.info, unter www.tipp-kick.tour.de sowie unter der des Herstellers mit der Adresse www.tipp-kick.de.

Unser Autor Klaus Theweleit, der im taz, mag Nr. 207 vom 8. September 2001 zum Streit um das Berliner Denkmal für die ermordeten Juden Europas ein Gedicht veröffentlichte („Für die Wirklichkeit des Unverwirklichten“), hat über die medialen und intellektuellen Wirkungen des Anschlags auf die New Yorker Twin Towers ein glänzendes Buch verfasst. Sein Titel: Der Knall. 11. September, das Verschwinden der Realität und ein Kriegsmodell (Stroemfeld, Frankfurt am Main und Basel 2002, 282 Seiten, 18 Euro). Es ist auch eine sehr präzise Grubelei über den Wortmüll, der um das Ereignis herum fallen gelassen wurde – und so zugleich eine Polemik gegen eine Mentalität des zu schnellen Urteils.

Prozedere



taz-LeserInnen stellen ihre brennendsten Fragen – taz-LeserInnen beantworten sie. Jede Woche auf dieser Seite. Fragen wie Antworten sollten kurz und gut verständlich sein. Auch der Fragebogen „Hund oder Katze?“ steht den taz-LeserInnen offen. Die Redaktion behält sich