

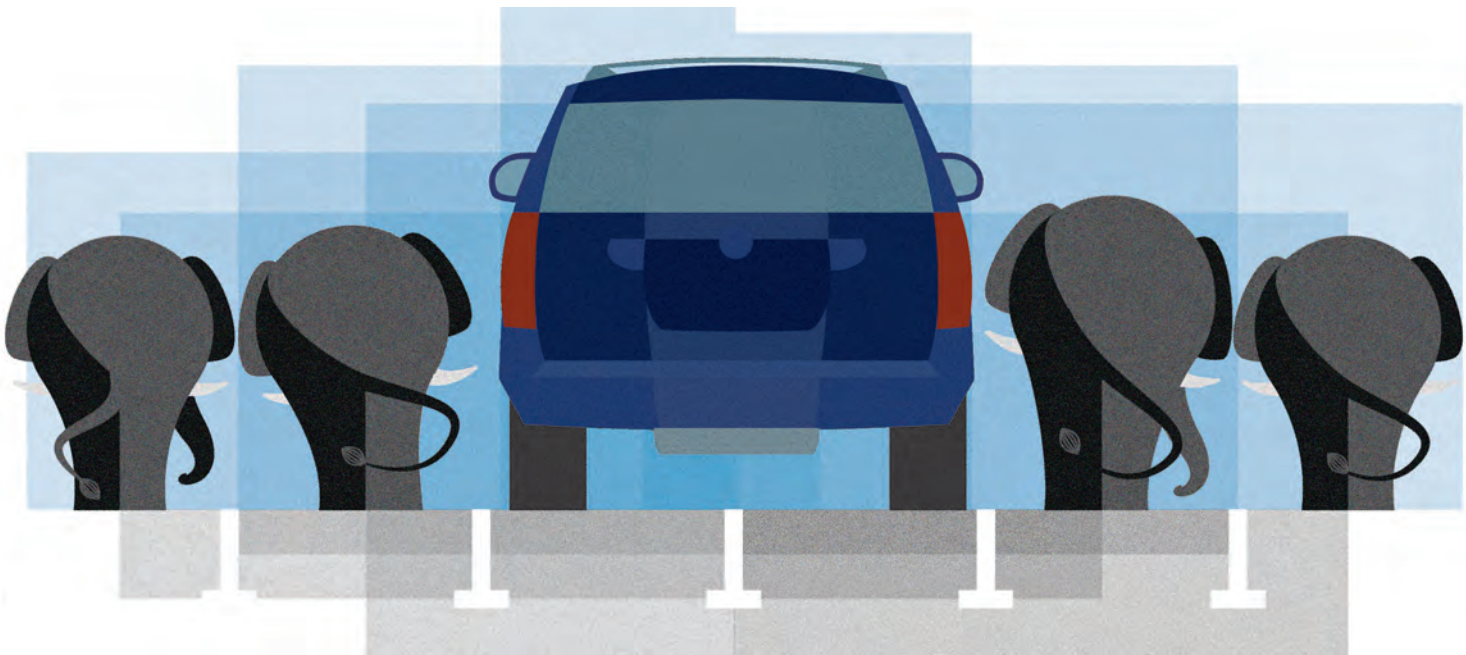
DESIGNASPEKTE VON ANDREAS KOOP



Andreas Koop

ist Grafikdesigner und führt seit 15 Jahren ein renommiertes Designbüro im Allgäu. Unter dem Begriff »oekoop« werden dort zudem ökologisch sinnvolle Gestaltungslösungen entwickelt. Nebenbei engagiert sich Andreas Koop als Dozent, Autor und in einer sich derzeit konstituierenden Designforschung.

www.designgruppe-koop.de



SUV ante portas!

Das Schöne am Menschen ist doch, dass er für alles immer einen guten Grund findet und eine Erklärung. Da berichten die Medien hartnäckig von den beginnenden und bevorstehenden Folgen des Klimawandels – so oft wohl, dass es keiner mehr hören will – oder unseren ewig endlichen fossilen Ressourcen, und was ruft die Automobilindustrie aus: »2015 wird das Jahr der SUV!« (so zumindest Dieter Zetsche von Mercedes-Benz). Und sie werden rund ein Viertel aller Neuzulassungen ausmachen, während die Politik weiter vom Elektroauto träumt.

»Sport Utility Vehicles« heißen die Hybrid und Hybris vereinenden Gefährte, wie mittlerweile jeder weiß, und sind eine Mischung aus Sportwagen, Limousine und Geländewagen. Wobei es halt, nicht nur in Deutschland, gar kein »Gelände« gibt, durch das man (legal) fahren könnte. Durch die entsprechende Motorisierung erreichen sie zumindest die Ansprüche an einen Sportwagen, trotz der mehr als zwei Tonnen Leergewicht. Mehr aber stehen die Abmessungen im argen Widerspruch zur urbanen Realität, wo der Verkehr immer mehr, der Platz aber immer knapper wird. Und die Parkplätze aus Zeiten stammen, in denen das Auto vor allem noch ein Auto war – die (Mindest-)Breite laut DIN beträgt für einen Parkplatz 250 cm. Die eines VW Touareg oder Porsche Cayenne knapp zwei Meter, mit Spiegeln sogar 220 cm. Kein Wunder, wenn man diese Gefährte dekadent-ignorant auf zwei Plätzen stehen sieht. Man wird die Stadt neu bauen müssen, wenn es so weitergeht. Die Radwege sollte man jedenfalls rückbauen, um die Straßen endlich breiter machen zu können! Und vor dem Discounter und dem Bioladen gibt es dann eine Kombination aus halben Parkplätzen für die Fahrräder und doppelt so breiten für die SUVs. Schöne neue urban-partiell-ökologische Welt!

Das Auto ist die Vergrößerung unseres Selbst, sagt der Verkehrsforscher Hermann Knoflacher, der schon mit einem Holzgestell in der Dimension eines SUV in der Stadt spazieren ging, und geht noch einen Schritt weiter: Je größer das Auto, desto größer fühlt sich der Mensch. So rüstet man eben auf! Den Aberwitz dieser Fahrzeuge in Worte zu fassen, ist schwer – denn entweder sieht man ihn, vulgo will ihn sehen, oder schaut weit darüber hin-

weg. Wie schrieb kürzlich ein Journalist in der *Süddeutschen Zeitung*: Nur weil ich ein paarmal im Jahr zum Skifahren gehe, laufe ich doch nicht das ganze Jahr über mit Skiern an den Beinen herum! Und es sagt schon auch etwas aus, über die Menschen und ihre Zeit, in der sie leben – wo also das Ich so weit über dem Wir steht.

Eine Besonderheit haben Autos im Allgemeinen sozusagen »systemimmanent«: Sie sind so komplex zu bauen, dass es fast nur große Anbieter geben kann. Und damit wenige. Es geht einfach nicht, dass sich zwei, drei zusammenschließen und sagen: So, wir bauen jetzt auch ein Auto! Damit haben wir eine ungute Situation, erst recht in Deutschland, wo sich die Politik so gar nicht aufzubegehren traut gegen die scheinbar übermächtige Autoindustrie. Mit der Forderung nach einem Tempolimit auf Autobahnen kann man eine politische Karriere fast so schnell beenden wie mit einem unglücklichen NS-Vergleich!

Werner Hölbl, der österreichische Industriedesigner, war wohl einer der letzten »freien Designer«, der erfolgreich für die Automobilbranche gearbeitet hat – Mitte der 1970er Jahre aber war seine Karriere zu Ende, weil er in keinem Fall eine Festanstellung wollte. So haben sich, wohl auch als Vorbild für andere Branchen, die Automobilfirmen konsequent eigene Design-Abteilungen aufgebaut, die Hand in Hand mit Marketing, Entwicklung et cetera zusammenarbeiten – das freilich ohne große Kritik oder Freiheiten. Es ist also geradezu ein Sinnbild, dass sich diese Industrie dort »autark« gemacht hat, wo es am wichtigsten ist. Ein Teil für eine Bremse zuliefern lassen, gerne, aber die Marken- und Produktpolitik, die bleibt bis zum letzten Glied in eigener Hand.

Es ist also nicht zu erwarten, dass irgendwann eine Art Hannibal vor dem Werkstor steht oder gar im Werk. Da stürmen sie bei weitem mehr Tag für Tag die Städte der Republik. Und es passt doch ganz wunderbar, dass in Kürze ein Hersteller von Navigationsgeräten die Stimme Arnold Schwarzeneggers anbieten wird. Wie schön muss es sein, in einem SUV, dirigiert vom Terminator persönlich über die Autobahn zu rauschen oder um einen seltenen Parkplatz in der Innenstadt zu kämpfen. Und am Ende heißt es nicht lapidar, Sie haben Ihr Ziel erreicht, sondern »Hasta la vista, Baby!«