

Kapitel 9: Autosubjektivität

»Alles was du kannst ist doch nur
rückwärts parken«
Einstürzende Neubauten, Weil Weil Weil

Abb. 30: Screenshot der Opening Credits der Serie True Detective (HBO)



Solidarität unter Gleichen

»Wer die amerikanischen Autobahnen kennt, findet eine Litanei von Zeichen. *Right lane must exit*. Dieses *must exit* hat mich immer wie ein Schicksalszeichen getroffen. Man muss runter, muss sich aus diesem Paradies vertreiben lassen, muss die Autobahn der Vorsehung verlassen, die nirgendwohin führt, aber auf der man in jedermanns Gesellschaft ist. Das ist die letzte wahre Gesellschaft mit dieser ausschließlichen Wärme des Antriebs und des kollektiven Nachrückens, eine Gesellschaft von Lemmingen in selbstmörderischer Starblindheit. Warum sollte ich mich von ihr

losreißen? Nur um auf meine individuelle Flugbahn zurückzufallen, in eine leere Verantwortlichkeit abzustürzen? *Must exit*: ich bin verdammt wie ein Spieler, den man aus seiner einzigen Existenzform, der des nutzlosen und doch glorreichen Kollektivs, herausgerissen hat.« (Baudrillard 1987, 77)

Wie wir bereits im vorigen Abschnitt gesehen haben, ist die moderne Welt für viele so eingerichtet, dass sie ihr Selbst mit einem Auto gleichsetzen. Das moderne Selbst muss sich von der organischen und sinnlichen Welt lossagen und als selbstbestimmt und »self-possessed« in einem kalten, leeren Universum setzen, welches nurmehr mit logischen und visuellen Informationen *wahr*genommen wird. Das Auto ist hierbei eine der zentralen Prothesen, die in der kalten Maschinenwelt ein Gefühl von Zugehörigkeit, ja fast Heimeeligkeit evozieren kann. Wer hat sie nicht, die Erinnerungen eines wohligen Einschlafens auf der Rückbank des Autos, während Mama* und Papa* einen heim fahren? Das angenehme Gefühl, nach einer längeren Wanderung in der Wärme des Autos anzukommen und sich in ihm aufzuwärmen. Die Gespräche, die man im Auto führen kann, entwickeln leicht eine Intimität, die wenig andere Situationen außerhalb von Bettgesprächen und Psychoanalysen mit sich bringen – man sieht auf den beruhigenden Fahrstreifen vor sich und lässt sich tief in die Psyche schauen. Hier im Auto fühlt man sich bei sich, unter sich, angenehm und vertraut. Im zähen Verkehr heim von der Arbeit fühlen sich so manche am ehesten als Teil einer größeren Gesellschaft, die sonst zwischen dem Arbeitsplatz vor dem Computer, dem Reihenhaushaus und dem Supermarkt so atomisiert ist, dass man sich außerhalb des Boliden einsam in der Millionenstadt fühlt.

Der Romancier Julio Cortázar hat diesem Gefühl der automobilen Zusammengehörigkeit mit seiner Novelle »Südliche Autobahn« von 1966 ein Denkmal gesetzt. Der männliche Protagonist der Erzählung gerät bei der Heimfahrt nach Paris an dessen südlicher Autobahn in einen Stau, der anfangs noch stockt und kaum einen Verdacht erregt. Doch bald sind aus Minuten des Stillstandes Stunden geworden und die ursprünglich sich anonymen Fahrer*innen steigen aus ihren Autos aus und lernen sich gegenseitig als »das Mädchen aus dem Dauphine« oder »der Ingenieur aus dem Peugeot 404« kennen. Die sich so langsam einspielende Gemeinschaft tauscht sich über erste Bedürfnisse aus – wer hat noch Nahrungsreserven, wo kann das Baby gewickelt werden, wie kann das »Mädchen« geschützt werden – und in den darauf folgenden Tagen, während derer sich der Stau jeweils nur wenige Meter vorwärts bewegt, entsteht ein Solidaritätszusammenhang unter den ehemals fremd Nebeneinander-

rollenden, die sich kollektiv um Nahrung und Wasser kümmern, Informationen austauschen, Liebschaften beginnen und Care-Arbeit neu aufteilen. Anfangs ist die Stimmung dieser neuen Gemeinschaft noch eine sehr heitere, einer entfallenen Schulstunde gleich, bei der alle freudig über die unerwartet freie Zeit in Austausch treten und die im Kofferraum versteauten Leckereien herzlich teilen. Irgendwann verliert man als Lesende*r den Überblick über die Anzahl der vergangenen Tage, ein Übergang von Sommer zu Winter wird angedeutet. Die Protagonist*innen, die anfangs als »Ingenieur«, »Mädchen«, »Nonnen« oder »Soldat« beschrieben wurden, werden ab ungefähr der Hälfte der Erzählung nur mehr nach den Automarken bezeichnet, in denen sie in der Blechlawine sitzen – »404«, »Porsche«, »2CV«, »Dauphine« und »Ford Mercury«. Nachdem alle Kofferraum-Reserven aufgebraucht sind, zieht ein männlicher Suchtrupp in das ländliche Umland der Autobahn, um nach Nahrung zu suchen. Doch die lokale Bevölkerung stellt sich als ihnen feindlich gesinnt heraus, »ohne dass die Gründe dafür festzustellen waren. Es genügte, die Autobahn zu verlassen, und schon hagelte es Steine« (Cortázar 2019, 571). Sogar Sensen werden auf die stehenden Autos des Nachts geworfen und so bleibt man lieber am sicheren Asphaltstreifen. Je kälter es wird, desto weniger wollen die Personen ihre Autos noch verlassen. Die Kinder kann man glücklicherweise auf fast magisch effektive Weise mit den mitgebrachten Spielzeugautos ruhigstellen. Obwohl sich ein paar Randfiguren umbringen, sucht seltsamerweise niemand nach einer Alternative des Heimkommens abseits der Autobahn. Der einzige Charakter, der in der Erzählung den Stau scheinbar zu Fuß verlässt, wird von den anderen abschätzig als »Deserteur« bezeichnet (Ibid. 569). Niemand zählt mehr die wenigen Meter, die sie täglich voran kommen. Stattdessen üben sich alle im Fachsimpeln über Maßnahmen, die eine diffuse Autorität sicher bald treffen werde, um das Stauproblem zu lösen. Manchmal wird sogar ein Helikopter gesichtet.

Tatsächlich setzt sich irgendwann mal, nach gefühlt Monaten, der Stau plötzlich wieder in Bewegung. Überrumpelt von diesem plötzlichen Aufbruch hasten alle schnell in ihre Autos, ohne sich auch nur »Auf Wiedersehen« sagen oder Kontaktdaten auszutauschen zu können. Anfangs rollen die Charaktere, die wir in der Erzählung kennen gelernt haben, noch in einem Block auf die Großstadt zu. Doch – wie das bei Staukolonnen so üblich ist – verzerren sich die Reihen und die umschwärmte »Dauphine« ist schon einige Meter voraus, während der 404 zurück fällt und die Gemeinschaft unter aufkommender Panik des Ingenieurs, bzw. 404s langsam aber sicher auseinander fällt. Gepackt von Angst betätigt er die Handbremse und versucht die Kolonne wieder zum

Stehen zu bringen. Doch unter dem Hupkonzert der anderen muss er einsehen, dass die Gemeinschaft bereits zerfallen ist. Er kommt zur traurigen Vernunftfeinsicht: »Nichts anderes konnte man tun, als sich der Fahrt überlassen, mechanisch die Geschwindigkeit der Wagen ringsum anpassen, nicht denken. In dem Volkswagen des Soldaten war wohl seine Lederjacke geblieben. Taunus hatte den Roman, den er in den ersten Tagen gelesen hatte. Eine fast leere Flasche Lavendel blieb im 2CV der Nonnen. Er hatte – mit der rechten Hand berührte er ihn zuweilen – den kleinen Plüschbären, den Dauphine ihm als Maskottchen geschenkt hatte.« (Ibid. 578) In Tagträumen an die verflossene Gemeinschaft »und mit achtzig Stundenkilometern fuhr man den Lichtern [der Stadt] zu, ohne dass man genau wusste, wozu diese Eile, warum dieses Rennen in der Nacht zwischen fremden Autos, in denen keiner etwas vom anderen wusste und jeder nur geradeaus starnte, nur geradeaus.« (Ibid. 578)

Die Solidarität unter Autofahrenden wird in dieser Novelle gekonnt als ein Imaginär herausgestellt, welches sich nur im – zumeist fiktiv bleibenden – Stillstand des motorisierten Dispositivs konkretisieren kann. Allerdings macht dies den gefühlten Effekt der Solidarität während der Fahrt kaum kleiner. Gerade weil sich der Zusammenhalt so gut wie nie verwirklicht, ist ihre sehnsuchtsvolle und Gesellschaften verbindende Kraft umso größer. Der Zusammenhalt ist brüchig, im Verkehrsfluss stets nur ephemere, knapp vor der Motorhaube schwebend. Und doch ist er das einzige, was sich die entfremdeten Subjekte der Postmoderne als gesellschaftliche Wärme vorstellen können. Im Schutzraum des Autos wird genau die von ihm produzierte Einsamkeit und Atomisierung zur Bedingung der Möglichkeit eines abstrakten Solidaritätsgefühls, zu dem man sich durch die »Litanei« (Baudrillard) der Verkehrsschilder und den (von innen) sanft im Gleichklang brummenden Motoren zugehörig fühlen kann.

Gesichtslosigkeit und Zugehörigkeit zum Abstrakten

Deleuze und Guattari arbeiten heraus, dass ein wesentliches Merkmal der Moderne die von ihnen als »Visagéité« bezeichnete Erfindung des Gesichts ist. In mittelalterlicher Malerei ist demnach das Gesicht ein vergleichsweise unwichtiges Körperteil, das nicht viel detailreicher als das Knie, der Oberleib oder die Hand dargestellt wird. Laut den beiden Philosophen entsteht erst im Laufe der Moderne der Fokus und die Verankerung des Subjekts in dessen Gesicht, aus dessen Eigenheiten und Formen sich angeblich Charakter, Disposition, Hal-