

einbetoniert, dass sie heute nicht mehr akademische Spielereien ein paar weißer, privilegierter Herren sind, sondern real-materialisiertes Fundament des modernen *common sense*.

Übrigens meine ich, wenn ich vom »Auto« spreche, auch andere »Kraftfahrzeuge« wie den LKW und das Motorrad mit, da ich diese als Derivate desselben Paradigmas verstehe: Sie alle benötigen ein nicht enden wollendes Überziehen der Umwelt mit möglichst glatten Asphaltstraßen und entspringen zuallermeist auch denselben Industrien und Konzernen. Das Lobbyinteresse der Autokonzerne schließt das Lobbyieren für Bus und LKW statt Bahn mit ein. Das Motorrad ist zwar das für manche coolere, freiere und leichtere Gegenmodell zum Auto, würde aber ohne dieses kaum Straßen, Hersteller oder Tankstellen finden. Das Auto ist Leitplanke eines technischen und konsumkapitalistischen Mobilitätsparadigmas, welches LKW und Motorrad mit einschließt und zusammen 71,7 % (Stand 2019) aller verkehrsbedingten CO₂-Emissionen in der EU sowie dieselben katastrophalen Ausschlüsse und Alternativlosigkeiten produziert.

Festgefahren im katastrophalen Normalen: die Resilienz der Moderne

Niemand fühlt sich mit dem Status quo der Gegenwart wirklich tiefgehend wohl. Dass »sich etwas ändern muss«, ist eine politische Binsenweisheit des 21. Jahrhunderts, die sogar jene mittragen, die von Demagog*innen dazu verführt wurden, anstelle der Klimakatastrophe die Geflüchteten, die Ausländer*innen oder die »globalistische Weltverschwörung« zu fürchten.⁸ Fast jede Partei, jedes politische Programm, jeder Stammtisch fordert »Veränderung«. Genauso würden die allermeisten wohl ebenso unterschreiben, dass sich viel zu wenig ändert.

Selbst bei bestem Willen reproduzieren sich die zerstörerischen Formen der modernen Normalität in oberflächlich grün angestrichenen Mikrofasermänteln bei unveränderter Tiefenstruktur. Ein positives, gesellschaftlich tragendes Szenario von besseren Welten jenseits der so errungenschaftsreichen wie lebensbedrohlichen Moderne scheint nirgendwo plausibel (außerhalb von wenigen Nischen, zu denen wir im letzten Abschnitt »Utopien« zurückfinden werden).

8 Mehr dazu in Kapitel 4 »Politik gegen das Normale?« und 5 »Maschinenmännlichkeit«.

Deswegen rutscht die ökologische Katastrophe so oft in die niederen Register von rein moralisch geführten Debatten. Dann werfen sich alle gegenseitig das falsche Verhalten oder die falsche Position vor und hinter den verhärteten Fronten der Polarisierung kann sich nichts mehr ändern. Moralische Debatten entstehen zumeist da, wo die eigenen Handlungen und Haltungen nicht mit dem, was als richtig erkannt wurde, übereinstimmen. In wenig anderen Bereichen kommt es deshalb so leicht zu hitzigen Verwerfungen und Anschuldigungen wie beim Auto: Wir sind alle von ihm abhängig, selbst wenn wir keines besitzen oder jemals eines fahren.

Im dritten Abschnitt dieses Buchs (»stabil«) werde ich für dieses Vorhaben den andernorts⁹ vorgeschlagenen Begriff der *Resilienz der Moderne* unter besonderem Augenmerk des Automobils weiterentwickeln. Mich interessieren Fragen wie: Warum greifen wir so oft zur Plastiktüte, auch wenn wir wissen, dass der Planet bereits jetzt schon in Mikroplastikabrieben erstickt? Warum hängen wir weiter am Paradigma des automobilen Individualverkehrs fest, obwohl wir wissen, dass sein Energieaufwand nachhaltig untragbar ist? Warum buchen wir dennoch wieder den Billigflug, auch wenn wir uns schon zigmal vorgenommen haben, nicht mehr zu fliegen? Wie ich später genauer erklären werde, interessiert mich Resilienz nicht als positive Tugend erhaltenswerter Strukturen im sozial-staatlichen oder individual-psychologischen Bereich, sondern als problematische Verharrenstendenz von toxischen Lifestyle-Mustern und soziokulturellen Ordnungs- und Ausschlussdynamiken. Auch wenn die oben aufgelisteten Fragen individuelle Verantwortung suggerieren, interessieren mich die tiefergehenden Strukturen und materiellen Praktiken, die uns nicht nur als Individuen an einen ökologisch katastrophalen, *modernen Lebensstil* binden, sondern die uns dem vorgelagert als Individuen im Sinne moderner Subjektivität *produzieren*. Dadurch, dass wir alle unser Selbst als Gegenüber einer modern verfassten Umwelt verstehen, werden andere Lebensweisen und Wohnungsformen zunehmend unsichtbar und unfassbar, selbst bei weiterhin gesteigerter Dringlichkeit des Ausstiegs.

Ich untersuche die *Resilienz der Moderne*, weil ich denke, dass die ökologischen, feministischen, postkolonialen etc. Kritiken an der Moderne überzeugend genug dargestellt wurden, dies aber offensichtlich nichts Größeres an ihrer katastrophalen Durchsetzung und weiter voranschreitenden Ausbreitung

9 Siehe hierzu mein Buch »Backlash – Essays zur Resilienz der Moderne«, Hamburg 2020.

ändert. Wir können moderne Lebensstile mit zu großem »ökologischen Fußabdruck« zwar moralisch verurteilen, aber entkommen können wir ihnen anscheinend nicht. Deswegen definiert sich progressive Politik so oft über das, was sie nicht ist. Um jedoch unsere toxische Verwobenheit mit dem scheinbar unausweichlichen Sog des modernen »Guten Lebens« und all seiner fatalen Kollateralschäden zu überkommen, müssen wir genauer verstehen, wie sich diese strukturell und materiell reproduzieren und im Angesicht der Krise, Katastrophe und Kritik erhalten. Um auf eine Handbuchdefinition von Resilienz zurückzugreifen: Wie reagieren unsere modernen Lebensformen »auf äußere Störungen«, so dass sie »ihren Gleichgewichtszustand erhalten können«? Für diese Untersuchung eines Verharrens in ökologisch katastrophalen Lebensformen eignet sich wohl nichts besser als das Automobil.¹⁰

Die Utopie einer autofreien Welt

Die These dieses Buches ist so einfach wie tiefgreifend: Wenn wir über das Auto reden, reden wir eigentlich über das Umweltproblem der modernen Menschen im Allgemeinen. Wenn wir das nicht erkennen, werden unsere Debatten auch weiterhin im moralischen Hick-Hack festhängen, bei dem alle Seiten irgendwie recht und irgendwie unrecht haben. Natürlich wäre es zum Beispiel viel schöner, wenn zumindest die Innenstädte autofrei wären. Doch genauso stimmt es auch, dass damit tendenziell die privilegierten Bürger*innen mit einer besseren Lebenswelt belohnt werden, während die ärmeren Bevölkerungsschichten, die dieser ermöglichend zuarbeiten, strukturell weiter diskriminiert werden (so bereits der Vorwurf an Anne Hideos Pläne eines weitgehend autofreien Paris). Eine Abschaffung der Autobegünstigung

10 Als einzig würdigen Konkurrenten zum Auto als das moderne Leben in seiner Gänze umfassende Technologieobjekt lässt sich wohl noch das Plastik anführen, welches Heather Davis in ihrem Buch »Plastic Matter« (2022) auf meinem Projekt nicht unähnliche Weise untersucht hat. Neben dem Auto ist Plastik das große, die Welt verändernde Produkt der Petromoderne. Sowohl Plastik als auch das Auto sind ohne Öl schwer denkbar und von beiden gibt es schon länger einen Diskurs über die Notwendigkeit, sie zu überkommen – ohne bislang ernstzunehmende Resultate. Auch die Langzeitfolgen auf die Umwelt und die Tendenz der Fetischisierung teilen sich beide. Zu guter Letzt lässt sich die Wesentlichkeit des Plastik auch als eine Art reale Verwirklichung platonistischer und cartesianischer Ideale verstehen, wie Heather Davis hervorragend herausgearbeitet hat.