

Kapitel 7: Resilienz der Moderne

Stabil in der Katastrophe

Abb. 22: »#BurningMan created an art installation one can see from space. It's called INSANITY and included tens of thousands of people burning thousands of gallons of gas while spending up to 13 hours trying to exit the festival in 110 degree heat.« Luftaufnahme des Staus weg vom Burning Man Festival 2022, welche vielfach als Meme durch Social Media kursierte



Facebook-Post von Naseem Rakha am 6. September 2022

Die Erde unter unseren Füßen bricht langsam weg, doch eines bleibt stabil: unsere Abhängigkeit von dem Auto. Selbst die allermeisten Subkulturen, die dem Kapitalismus, dem Konsum, dem Patriarchat oder »dem System« den

Krieg erklärten, fanden auf die ein oder andere Weise zurück ins Auto. So führte die Rote Armee Fraktion (RAF) zwar terroristischen Krieg gegen das gesamte »kapitalistisch-imperialistischen System«, doch legten ihre Anführer*innen wie Andreas Baader, Christian Klar oder Gudrun Ensslin großen Wert auf teure Sportwagen und rücksichtsloses Fahrverhalten. »Chefrevoluzzer« Baader besaß einen ganzen, größtenteils geklauten, Fuhrpark aus auffälligen Luxusautos wie u.a. einen Porsche 911 Targa, zwei BMWs der Luxusklasse (2002 ti und 2800CS) und einen Iso Rivolta IR300, um den ihn »selbst alle Nicht-Linksgerichteten beneideten« (Werb 2008). Letzteren Boliden fuhr Baader so auffällig gegen die Einbahn, dass er letztendlich auf dem Kofferraum seines Luxus-schlittens verhaftet wurde.

Der »Revolutionary Chic« von linken Systemstürzern, die im Auto durch die Landschaft brausen, ist in unzähligen Kulturdokumenten, wie Filmen der französischen Nouvelle Vague oder Romanen der amerikanischen Beat-Generation, verewigt. Wer kennt sie nicht? Die Hippie-Aussteiger, die im umgebauten VW-Bus vor »der Zivilisation« fliehen. Die Alternativbands, die vom notwendigen Systemwandel singen – und im Tourbus um die Welt cruisen. Die Biker auf der Harley, die Mechaniker in Pirsigs *Zen, or the Art of Motorcycle Maintenance*, die anhalternden Hobos in Kerouacs *On the road*, die Naturliebhaber mit dem Pick-Up – sie alle suchen eine andere Welt und werden dabei oftmals noch abhängiger von automobilier Infrastruktur, als es die normale Kultur zu sein scheint. Selbst für die seltenen modernen Wesen, die noch nie in einem Auto saßen, besteht eine gigantische Abhängigkeit von automobilier Infrastruktur durch ihren Warenkonsum, ihre Freizeitvorstellungen und Freiheitsideen.

Die Utopie des autofreien Lebens beinhaltet nur wenig revolutionären Charme. »Coolness« wird normalerweise nicht mit der Verweigerung des Autos assoziiert. Zu sehr ist die Idee der Freiheit, Unabhängigkeit und Beweglichkeit, die auch links tonangebend ist, in der Moderne mit dem Auto verwoben. Man kann auf vieles verzichten – doch das Auto scheint eines der am wenigsten verzichtbaren Dinge im Gesamtausstieg zu sein, wie einem die meisten Gründer*innen von Landkommunen bestätigen können. Und so versiegeln wir weiter den Boden.

Ein gar zu gutes Beispiel für die beeindruckende Verharrenskraft des Autos innerhalb alternativer Lebensentwürfe ist das ursprünglich anarchistische Aussteigerfestival *Burning Man*, welches mittlerweile zu einem temporären Ventil für tausende in der Normalität Gefangene geworden ist, die jährlich mit dem Auto in die Wüste pilgern. Alexander Klose und Benjamin Steiniger be-

merken: »Auf dem Festivalgelände abseits der Zivilisation, das ausschließlich mit dem Auto (oder dem Privatjet) erreicht werden kann, sind Autos verboten, es sei denn, es handelt sich um sogenannte *mutant vehicles*, zu fantastischen Karossen umgebaute Wagen. Die Ästhetik des Festivals hat viel mit den *Mad Max*-Filmen gemein, in denen es nur noch Wüste und kaum Wasser und Treibstoff gibt, aber Autos mit Verbrennungsmotor dennoch das entscheidende Statussymbol und Fortbewegungsmittel sind. Es stellt sich die Frage, warum sowohl sentimentale Liebhaber*innen als auch (vermeintlich) entschlossene Gegner*innen der Petromoderne sich in eine zugleich post- und hypertechnologisch erschlossene Wüste imaginieren, in der sie archaische Rituale ausführen.« (267)

Selbst wenn wir uns die Erde in einer Katastrophe vorstellen, bleibt die Form des Autos stabil. Neben den hier erwähnten *Mad Max*-Filmen kommt dies besonders stark in Octavia Butlers Roman *Clay's Ark* zum Ausdruck, in dem Staat, Familie oder Wirtschaft in einem postapokalyptischen und verwüsteten Kalifornien zusammengebrochen sind. Das Auto jedoch bleibt als letzter Identifikationspunkt stabil. Sogenannte »car people« organisieren sich in den wenig verbleibenden Benzinressourcen und plündern mit ihnen das Umland. Selbst in der katastrophalen, erdölarmer Landschaft, in der alle »zivilisatorischen Feigenblätter«, wie Achtung vor Frauen, den Rechten anderer etc. weggefallen sind, bleibt das Auto das bindende Glied der modernen, oder rest-modernen, Menschen. Auch in der patriarchalen Dystopie *The Handmaid's Tale* von Margaret Atwood ist die Umwelt derart erodiert, dass die menschliche Fortpflanzung aufgrund einer unbekannten Krankheit nur mehr in Ausnahmefällen gelingt. Der patriarchale Kirchenstaat, der Frauen zu reinen Gebärmaschinen unterjocht, baut alle Errungenschaften der »liberalen Moderne« ab, aber eines bleibt stabil, wie die Erzählerin des Romans bemerkt, als sie die Transportmittel der sie unterjochenden Männer beobachtet: »Das Auto ist ein sehr teures, ein Whirlwind, besser als der Chariot, viel besser als der klobige, praktische Behemoth. Es ist natürlich schwarz, die Farbe des Prestige oder eines Leichenwagens, und lang und schlank. Der Fahrer fährt mit einem Polierleder darüber, liebevoll. Wenigstens das hat sich nicht geändert, die Art, wie Männer gute Autos streicheln.« (Atwood 1998 [1985], 17)¹

1 Original: »The car is a very expensive one, a Whirlwind, better than the Chariot, much better than the chunky, practical Behemoth. It's black, of course, the colour of prestige or a hearse, and long and sleek. The driver is going over it with a chamois, lovingly. This at least hasn't changed, the way men caress good cars.«

Abb. 23/24: Katastrophen, wie hier die Flutkatastrophen in NRW und Zhengzhou 2021, werden auch zumeist als automobile Katastrophen medial repräsentiert – man sieht keine zu Schaden gekommenen Menschen, nur Autos.



Screenshots von Medienberichten der Flutkatastrophen in Zhengzhou und NRW 2021

Das Auto hat eine affektive Anziehungskraft, die über die Zerstörungskraft der zugrundeliegenden Moderne hinauszureichen scheint.² Mark Fisher (2013) hat einmal gesagt, die Menschen können sich das Ende der Welt leichter vorstellen als das Ende des Kapitalismus. Wir können diesen Satz vielleicht dahingehend ausdehnen, dass sich die Menschen das Ende der Welt besser vorstellen können als das Ende des Autos. Selbst diejenigen, die sich das Ende des Kapitalismus zumindest wünschen, schaffen es zumeist nicht, der Realität des Autos gänzlich zu entkommen. Wie wir bereits in der Einleitung bemerkt haben, gibt es spätestens seit den 1960er Jahren fundamentale Kritik am Auto, die durchaus eine große Breitentauglichkeit erwirkt hat. Dennoch sind seitdem die Gesamtzahlen von Straßen, Autos und Treibstoffverbrauch exponentiell gestiegen und diverse alternative Mobilitätsformen zerschlagen worden.

Dieser Abschnitt wird sich folglich mit der immensen Stabilität des Autoregimes oder »System of Automobility« beschäftigen. Wir sind bereits im

-
- 2 Interessanterweise spielt das Szenario der Katastrophe sogar in der gegenwärtigen Stadt- und Gebäudeplanung eine das Autoregime stabilisierende Rolle. Wie diverse Architekt*innen und Stadtplaner*innen berichten, ist es so gut wie unmöglich, eine Straße oder einen Vorhof tatsächlich autofrei zu gestalten, da diese aus Feuerschutzgründen immer einen Feuerwehrzugang vorweisen müssen. Da wir uns Feuerwehr scheinbar nur automobil vorstellen können, bedeutet dies praktisch, dass wir unsere Räume stets so gestalten müssen, dass Autos zumindest theoretisch überall hinkommen können. Die hypothetische Katastrophe stabilisiert so die Omnipräsenz des Autoregimes in der urbanen Gegenwart.

letzten Abschnitt an mehreren Stellen auf Faktoren gestoßen, die diese Stabilität begründen: Sei es die nach außen gerichtete »Autoaggressivität«, die Identifikation des modernen Selbst mit dem Auto oder das spezifische Wahrnehmungsregime, welches die durch die Windschutzscheibe wahrgenommene Umwelt als objektive Natur versteht und konsumiert. In diesem Abschnitt werden wir diese Einsichten systematisch ergründen und begrifflich problematisieren. Dabei werden wir im nächsten Kapitel über die zentrale – und bislang stets nur angedeutete – Funktion des »Schutzraums« des Autos sprechen, die eine wesentliche Triebfeder der Stabilisierung des Autoregimes in pluralen und gleichzeitig toxischen Gesellschaften darstellt. Darauf aufbauend werden wir dann im darauf folgenden Kapitel generell über eine »Auto-subjektivität« und ihre *Bedingungen der Möglichkeit* von Weltbildern nachdenken. Ich möchte zeigen, dass der gegenwärtige Hype um ökologische Bilder des Denkens nicht unabhängig von dem hochtechnologischen Regime der Maschinenwelt der Moderne gedacht werden kann. Dabei geht es mir nicht um eine kritische Ablehnung dieser ökologischen Bilder, sondern vielmehr um eine *ökosophische Situierung* dieser Bilder. Ich bin der Überzeugung, dass wir besser verstehen müssen, warum manche Segmente der Bevölkerung eine zunehmende Sehnsucht nach »nachhaltigen«, »CO²-neutralen« und »klimafreundlichen« Lebensstilen haben, damit diese nicht weiter ein Heraushebungsmerkmal privilegierter Klassen bleibt, sondern ein globales Transformationspotential entwickeln kann.

Zunächst werde ich in diesem Kapitel allerdings den Begriff der »Resilienz der Moderne« als Analyseinstrument kurz einführen und dadurch dem »grausamen Optimismus« unserer Gegenwart ein analytisch-kritisches Begriffswerkzeug hinzugesellen. Von einer Metaebene aus betrachtet könnte man sagen, dass die ersten beiden Abschnitte »normal« und »modern« eine kritische oder problematisierende Stoßrichtung hatten, während sich die folgenden Abschnitte vier (Politik) und fünf (Utopie) einem korrektiven, positiven Transformationspotential widmen. Der vorliegende Abschnitt bildet sozusagen das Übergangselement von Problematisierung zu Lösungsansätzen und nimmt Anleihe an beiden Stoßrichtungen. Durch die – noch nicht – lösungsorientierte Erzählung von Problemen möchte ich die Resilienz der Moderne in ihrer selten erkannten Tiefgründigkeit, mit der wir alle verwoben sind, beschreiben, um so viele im Mainstream anerkannte Lösungsszenarien als falsche Schimären zu enttarnen und unterhalb der Ruinen der Moderne wahre Alternativen zum autodestruktiven Kurs der Gegenwart auszugraben.