

zumeist nicht funktioniert und sogar unsere Abhängigkeit vom Auto bestärkt, ist die dunkle Seite dieser meist uneingestandenen Utopie.

In dieser speziellen Ontologie als »hoverndes«, schimmerndes, nie in seiner ganzen Tragkraft vernehmbares Phänomen teilt das so bezeichnare »Autoregime« (Jörg 2020) ein wesentliches Charakteristikum mit dem »Hyperobjekt« der Klimakatastrophe. Dieser von Timothy Morton geprägte Begriff kategorisiert die planetare Umweltkrise als eine Art »Überobjekt«, welches für Menschen zu groß und folgenreich ist, um wirklich fassbar zu sein. Es schimert als bedrohlicher Normalitätsrahmen (siehe auch Abschnitt »normal«) über uns, ist eine so große Katastrophe, dass sie sich kaum in spezifischen Emotionen, Handlungen oder Reaktionen entladen kann. Der schimmernde Status der Autoregimes mag vielleicht noch die konkreteste Emanation dieses Überproblems sein, die sich noch irgendwie fassbar verhandeln und sich utopisch entgegenwirken lässt.

Methodisches

Aus diesem Grund werde ich vergleichsweise wenig mit dem reich vorhandenen Material an Zahlen, Daten und Fakten über und besonders gegen das Auto¹⁴ hantieren, da diese eher die moralistische Vorwurfsdebatte, die ich umschiffen will, befeuern. Ich möchte nicht in einem hitzigen Duell der besseren Fakten diese Auto-Realität beschreiben, verteidigen oder moralisch verteufern, sondern vielmehr die Genese dieser Auto-Realität als Konsequenz einer abendländischen Denk- und Handlungstradition beschreiben. So neutral wie mir irgendwie möglich möchte ich das Auto heranziehen, um über unser gesamtes Umweltproblem tiefenökologisch und radikal nachzudenken.

Dies wird mir freilich nicht leichtfallen, denn ich kann mich nicht von meiner weiter oben postulierten These, dass wir alle affektiv, ökonomisch und soziokulturell ans Auto gebunden sind, herausnehmen, und muss also einleitend apologetisch gestehen, dass ich selbst, ein weißer privilegierter Mann aus mittelständischem Bildungsbürgertum, von vielen wohl als Autohasser bezeichnet werden würde – und dies nicht ganz zu Unrecht. Oftmals werde ich aufbrausend gegen mich zu eng überholende Autofahrer*innen, schreie ihnen noch wütend nach, und ich engagierte mich auch bereits bei diversen

¹⁴ Hierfür empfehle ich an jüngeren Werken insbesondere: Diehl 2022 und Finkelstein 2020.

aktivistischen Veranstaltungen gegen Autoinfrastruktur (wie der Blockade eines Autobahnbaus oder der Agitation gegen SUVs).

Doch gleichzeitig kann ich mich der Geilheit von stromlinienförmigen SUV-Karosserien im Alltag nicht erwehren, denen mein lüsterner Blick – ganz ähnlich wie mir sexy erscheinenden Menschenkörpern – folgt. Ich liebe das Gefühl, über Bergstraßen mit dem Auto zu gleiten, und kenne die intime Heimlichkeit, wenn man mit der*^m Partner*in zu weit, verschlossen, beschützt, durch die stürmische Umwelt braust. Ja, um hier tief ins psychoanalytische Register zu greifen, mein Vater war Motorjournalist und hat alle paar Wochen ein neues Auto »testgefahren«, über das er dann gefällig in großen österreichischen Zeitungen berichtet hat. Wie toll fand ich es als kleines Kind, mit Porsches oder großen Jeeps vor der Schule vorgefahren zu werden!

Die Motivation meines Buches reimt sich also auf »Ödipus-Komplex«, und meine Linie zum Auto ist keinesfalls eine reine, klare, eindeutige. Genau hierin liegt, wie ich versuche zu zeigen, die Wesentlichkeit des Autos in unserer modernen Gesellschaft: Wir alle hängen (subjektiv) an ihm, auch wenn wir es *sachlich, wissenschaftlich, objektiv* (nicht unverfängliche Worte, wie wir gleich sehen werden) als ökologisch katastrophal erkennen können. Hass ist nur insofern das Gegenteil der Liebe, als dass sich Gegensätze anziehen und gegenseitig bedingen. Beim Auto kennen die meisten den wilden Wechsel zwischen Liebe und Hass, Verteufelung und Verteidigung, Auflehnung und Rationalisierung. Auch aus diesem Grund möchte ich mich vorsehen, mich auf einen dieser beiden (im Modus moralischer Debatte konkurrierenden) Pole zu situieren, und beobachte mich lieber selbst beim Oszillieren zwischen den vielfältigen Gefühlen zum Auto. Ich werde mich in diesem Buch also auch selbst zum Forschungsgegenstand machen (dem ich unter anderem auch manchmal mit kleinen narrativen Skizzen Rechnung tragen werde), um so einen direkten Zugang zur affektiven Landschaft des Autoregimes zu erlangen, deren Erschließung mir zentral zum Verstehen unseres Umweltproblems erscheint.

So sehr das Auto auch ein globales Phänomen ist, entspringt dieses Buch also sehr bewusst aus einer situierten Position und Perspektive, die den lokalen Umständen in Mitteleuropa entsprungen ist. Es ist insofern also vielleicht eurozentrisch, als dass Bücher über das Auto aus dem US-amerikanischen, westafrikanischen oder chinesischen Raum sicherlich jeweils anders klingen würden als dieses hier. Die Referenzen wie auch die Möglichkeitshorizonte (z.B. das Vorhandensein von guten ÖPNVs, starkem Anti-Auto-Aktivismus und einer einigermaßen passable Redefreiheit und Rechtsstaatlichkeit) entspringen

diesem Milieu und versuchen das »Problem Auto« aus seiner Perspektive zu erklären.

Mit altmodischen Worten könnte man meinen Ansatz als einen Versuch der objektiven Forschung zum Auto im Speziellen und zur Klimakrise im Allgemeinen bezeichnen. Doch darf man nicht den Fehler machen, hierbei den ontologischen und epistemologisch fundamentalen Paradigmenwechsel zu übersehen, die das so genannte »Anthropozän« mit sich bringt. Wie Bruno Latour in seinem Buch *Kampf um Gaia* anschaulich herausgearbeitet hat, neigt der Modus einer objektiven und sachlichen wissenschaftlichen Kontroverse zunehmend dazu, von Klimaskeptiker*innen und Demagog*innen missbraucht zu werden. Wenn 99 % der Wissenschaftler*innen die massiven Folgen der Klimakatastrophe als menschengemacht und höchst bedrohlich bezeichnen, ist es eine Verzerrung der Tatsachen, wenn in meinungsbildenden Talkshows eine Befürworterin der Klimaforschung mit einem Gegner derselben diskutiert. Dann erscheint es nämlich so, als ob das bloße Für und Wider tatsächlich den Stand der Forschung repräsentiert, während die wirkliche, wissenschaftliche Debatte ganz woanders verläuft. »Das eigentliche Organ der Vernunft, die offene Debatte, wird in diesem Fall zum Organ der Manipulation.« (Latour 2017, 42)¹⁵

Aus diesem Grund fordert Latour, dass sich Klimawissenschaftler*innen und andere von ihrer Warte der »wissenschaftlichen Neutralität« verabschieden, da sie in der eng gewordenen Welt des Anthropozäns nicht mehr haltbar ist. Wir können nicht neutral und von außen das Verbrennen unseres Planeten beobachten, denn wir brauchen seine Luft zum Atmen. Aus diesem Grund erscheint mir das Pochen auf die Neutralität der Wissenschaften, das heute lauter denn je ist, gerade jetzt brandgefährlich: Noch nie war die Faktenlage, dass wir am Rande der größten Katastrophe der Menschheit stehen, deutlicher als heute und genauso gut wissen wir, dass es diverse, sehr kapitalstarke Agent*innen gibt, die trotz allem aus Profitgier diese Katastrophe zu verschweigen und verharmlosen versuchen (siehe z.B. Dunlap and McCright 2011, Bonneuil et al. 2021, Franta 2021, Björnberg et al. 2017).

In diesem Sinne ist meine mit Bedenken als »objektiv« und »neutral« bezeichnetbare Forschung anders ausgerichtet als vielleicht anfangs angenommen: Mich interessiert, möglichst sachlich zu erforschen, wie gewisse Themen wie die Klimakrise oder unsere Autoabhängigkeit möglichst effizient thematisiert

¹⁵ Original: »L'organe même de la raison, le débat ouvert, devient dans ce cas, l'organe de la manipulation.«

und also politisch mobilisierbar gemacht werden können – wie man mit und an ihnen mehr Energie zu einer bitter nötigen Veränderung gewinnen kann.

Anhand des Autos möchte ich mich der Frage widmen, warum wir öko-politisch nicht vom Fleck kommen. Ich möchte also nicht Leute zur Einsicht bringen, dass sie falsch handeln, wenn sie autofahren. Vielmehr möchte ich verstehen, warum Leute so eng am Auto und der mit ihr verwobenen modernen Lebensweise festhängen, dass sich ihre Reaktion auf wachsende ökologische Probleme zu so absurden Trotzreaktionen wie »Fuck you Greta«-Stickern und *Coal Rolling* (siehe Kapitel 3) hochschaukeln, anstatt irgendwas zu ändern. Deswegen halte ich mich wenig mit dem Für und Wider des Autos auf, sondern untersuche unsere ontologischen Kategorien und weltmachenden (»world building«) Erzählungen auf ihre Rolle in der Verursachung von ökologisch katastrophalen Konsequenzen.

