

zu groß, abstrakt und folgenreich ist, um als Ganzes adressiert werden zu können, verwende ich das Auto im Folgenden als Symbol, um diese Stabilität (die ich im Weiteren als *Resilienz der Moderne* bezeichnen werde) anhand eines konkreten Beispiels verstehbar zu machen.

Die Politisierung des Autos im historischen Kontext

Gegenwärtig erleben wir eine massive Politisierung des Autos. Nachdem die Klimakrise durch die Schulstreiks endgültig in den diskursiven Mainstream erhoben wurde, kam auch das Automobil zunehmend ins Visier einer jungen, ökologisch mobilisierten Aktivist*innen-Generation. In den vergangenen Jahren wurden Autobahnen besetzt, Straßenbaustellen blockiert und massiv den Autoverkehr beschränkende Volksinitiativen auf den Weg gebracht. Keine Woche vergeht, ohne dass mehrere Straßenblockaden von Aktivist*innen den Autoverkehr lahmlegen, um auf den katastrophalen Kurs unserer Gesellschaft aufmerksam zu machen, und kaum ein größeres Straßenprojekt kann ohne gehörigen Widerstand im zentraleuropäischen Raum gebaut werden.¹ Es scheint, als ob zunehmend von diversen Aktivist*innen erkannt wird, dass unser viel zu großer »ökologischer Fußabdruck« eigentlich ein »ökologischer Reifenabdruck« auf viel zu viel bodenversiegelndem Asphalt ist. Um nur einige der spektakulärsten Beispiele der letzten Aktivismusjahre aus dem deutschsprachigen Raum zu nennen: In den Hauptstädten Wien und Berlin gab und gibt es massiven Widerstand gegen den Ausbau neuer Zubringerautobahnen. Während in Wien nach viermonatiger Besetzung der Bau der durch den gleichnamigen Nationalpark geplanten Lobau-Autobahn (zumindest vorerst) verhindert werden konnte, besetzten zur selben Zeit die Berliner Aktivist*innen die vom Bund zum Ausbau vorgesehene A100 beinahe wöchentlich und sie ist weiterhin heftig umstritten.

Weniger erfolgreich, aber umso repressiver, verlief der Protest gegen den Bau der A49 zwischen Kassel und Gießen, der 2020 mit einem der größten Po-

1 In Frankreich allein sind so über 80 lokale Kämpfe [Stand Januar 2024] gegen neue Autoinfrastruktur dank der wunderbaren Recherchearbeit von *Reporterre* verzeichnet (ht [tps://lutteslocales.gogocarto.fr/map#/carte/?cat=all@C](https://lutteslocales.gogocarto.fr/map#/carte/?cat=all@C)). Im deutschsprachigen Raum gibt es leider keine mir bekannte ähnlich ergiebige Kartographierung des Protests. Die größte wäre diejenige von »Wald statt Asphalt« (<https://wald-statt-asphalt.net/prot> este), welche immerhin 24 Proteste verzeichnet. Allerdings ist hier die Dunkelziffer hoch.

lizeiaufgebote in der Geschichte des Landes Hessen nach 69 Tagen Belagerung des besetzten Dannenröder Forst gewaltsam und mit vielen Verletzten geräumt wurde. Auch abseits der unzähligen Aktionen des zivilen Ungehorsams gegen das Auto und seine Infrastruktur gibt es zahllose innerhalb des Systems agierende Initiativen und Volksentscheide, wie den in 51 deutschen Städten zur Abstimmung stehenden »Radentscheid« und den Volksentscheid »Berlin autofrei«, der den Autoverkehr innerhalb des Berliner S-Bahn-Rings um vier Fünftel mittels der Einführung notwendiger »Sondergenehmigungen« reduzieren will. Ja selbst bei der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) kam es bei den jüngsten drei Ausgaben (2019, 2021 und 2023) – und zum ersten Mal in ihrer mehr als 100-jährigen Geschichte – zu Blockaden an Eingängen wie Zubringerstraßen sowie diversen weiteren Störaktionen. Die größte Muskelschau der deutschen und internationalen Autoindustrie wird nicht mehr hauptsächlich von medialen Headlines über geile, stromlinienförmige Karosserien geprägt, sondern von einer Debatte über die Sinnhaftigkeit des Autos im Zeitalter der ökologischen Krise einerseits und aufwieglerischer Hetze gegen militante »Chaoten« andererseits – ein Vokabular übrigens, welches in Deutschland ansonsten der populistischen Springer-Presse vorbehalten ist und nun beim Thema Auto auch in die sogenannte Qualitätspresse wie die FAZ überschwappt.²

Es tut sich also etwas am diskursiven Status des Autos. Wo frühere Generationen das Auto als jungendliches Freiheitsversprechen feierten, wird es heute zunehmend als tödliche Gefahr für das planetare Überleben bekämpft – perfekter Nährboden für moralische Vorwurfsdebatten entlang vorprogrammierter Generations-, Milieu- und Wohnortlinien. Die Alten werfen den Jungen Undankbarkeit und Mangel an Realismus vor, die Landbevölkerung den Städter*innen privilegierte Wohlstandsverwahrlosung und die Migrant*innen und weniger Privilegierten den innerstädtischen Mittelschichten eine neue Art Klassenkampf von oben (»Wir wollen auch erreichen dürfen, was ihr schon lange habt!« – siehe dazu Kapitel 8 »Schutzraum«).

2 Als Beispiel siehe z.B. Astheimer 2019: »Dass sich Chaoten dabei die im Kern berechtigten Anliegen von Klimaschutzbewegten Bürgern für ihr sinnloses Treiben zu eigen machen, ist leider kaum zu verhindern und in der Aufklärung Sache der Strafverfolgungsbehörden. Wenn aber Mitarbeiter der Automobilwirtschaft sich ihrer Arbeit mittlerweile schämen müssen und unter gesellschaftlichen Druck geraten, dann läuft hier etwas gewaltig aus dem Ruder.«

Abb. 1: »Wird das Auto bald aus der Stadt ausgesperrt?« – Cover von »Der Spiegel«, Ausgabe 19/1973



© DER SPIEGEL 19/1973

Doch auch wenn manche Autobauer mit viel medialem Widerhall das »zunehmend autofeindliche Klima in Deutschland« (Astheimer 2019) monieren und sich tatsächlich auch in der etablierten Politik langsam etwas tut, um von der totalen Hegemonie des Autos mit einem zaghaften Radweg da und einer »verkehrsberuhigten« Straße hier abzukommen, darf eine*n dieser neue Trend der Politisierung des Autos nicht zu optimistisch stimmen. Neben dem Umstand, dass diese Dynamik tendenziell auf reiche europäische Staaten begrenzt ist und in diesen der Autokauf, das Tanken, der Straßenbau sowie die Autoindustrie weiterhin massiv staatlich gefördert wird (und also realpolitisch keine Rede sein kann von einem »autofeindlichen Klima«), bleibt der leichte Rückgang an KFZ-Neuzulassungen nach dem Pandemie-Jahr 2020 nur eine kleine Delle, die noch keinen klaren Trend nach unten erkennen lässt.

Wie der Historiker Brian Ladd in seinem 2011 erschienenen Buch *Auto-phobia – Love and Hate in the Automotive Age* konstatiert, ist die Geschichte des Automobils seit seinen Anfangsstunden von einer Oszillation zwischen Hass und Liebe begleitet. Das Aufkommen von (teils fundamentaler) Kritik am Auto muss vielmehr als zur Affektstruktur einer Autogesellschaft zugehörig verstanden werden, denn als Indiz für ihr baldiges Ende.

»Es [=das Auto] begann als wissenschaftliches Experiment, wurde erst zum Werkzeug der Abenteurer, dann zum Spielzeug der Reichen, zum Ehrgeiz der Armen und schließlich zum Diener aller. [...] Vom Spielzeug der Gesellschaft ist es zum Beherrscher der Gesellschaft geworden. Heute ist es unser Tyrann, so dass wir uns endlich gegen das Auto auflehnen und gegen seine arrogante Art zu protestieren beginnen.« Diese Sätze könnten, wenn auch nicht ganz im Ton, so doch inhaltlich, aus den gegenwärtigen Protest-camps stammen, wurden tatsächlich aber vor bereits mehr als 100 Jahren, im Jahre 1902, in der kalifornischen Zeitschrift *Overhead Monthly* gedruckt.³ Seit dieser Frühzeit des Automobils zieht sich der Protest gegen und die Abgesänge an das Auto durch seine lange und exponentielle Ausbreitungsgeschichte, die weiterhin anhält. Egal ob Oswald Spengler im Jahr 1931, Arthur C. Clarke, Marshall McLuhan oder Jane Jacobs in den frühen 1960er Jahren oder Peter Sloterdijk seit den späten 1980er Jahren – immer fanden sich hochkarätige Intellektuelle, die das Auto einer monströsen Absurdität beschieden und dessen baldigen Rückgang vorhersagten. Zu Beginn der ersten konsumkapitalistischen Explosion der Autoproduktion in den späten 1950er Jahren prophezeiten viele – wie der amerikanische Schriftsteller John Keats⁴ und der britische Verkehrsplaner Sir Herbert Manzoni⁵ – das baldige Ende des Autos.

3 Der Name der Autor*in ist F. A. Hyde, Titel: »Automobile Club of California,« *Overland Monthly*, Aug. 1902, reprinted in *The Quotable Car: A Literary Mozaic Highlighting Changing Views of Automobility*, ed. Kenneth Schneider and Blanche Schneider (Berkeley: Continuing Education in City, Regional, and Environmental Planning, University Extension, University of California, Berkeley, 1973) – via Ladd 2008, 5 – meine Übersetzung.

4 »Die Ehe des Amerikaners mit dem amerikanischen Automobil ist nun zu Ende, und es ist nur noch eine Frage von Minuten bis zum endgültigen Todesschuss, obwohl noch nicht feststeht, wer den Abzug betätigt. [The American's marriage to the American automobile is now at an end, and it is only a matter of minutes to the final pistol shot, although who pulls the trigger has yet to be determined.]« (via Ladd 2011, 52)

5 »Das gegenwärtige Automobil hat sich aus der Pferdekutsche entwickelt; diese Entwicklung ist in seiner Form und Größe deutlich zu erkennen, und es ist wahrscheinlich die verschwenderischste und unwirtschaftlichste Erfindung, die je unter unseren

Bereits in den 1960er Jahren bildeten sich aktivistische Formationen gegen das Auto, wie die Amsterdamer »Provos«, die sich für ein Verbot von Autos in Stadtzentren und ein kostenloses Fahrradverleihsystem für alle einsetzten, oder eine Anti-Auto-Organisation in Helsinki, die dazu aufrief, mit Hämmern Autos zu demolieren, wenn sie auf dem Bürgersteig parkten (via Ladd 2011, 44). In den 1970er Jahren wurden heftige Debatten über die Begrenzung des Zugangs des Autos zu Stadtzentren und dessen umweltschädliche Effekte geführt (siehe als Illustration das Cover vom Spiegel 19/1973 weiter oben). In den 1980er Jahren tourten Ausstellungen wie »Alptraum Auto: eine hundertjährige Erfindung und ihre Folgen« mit großem Erfolg und diskursivem Widerhall durch deutsche Städte. In den 1990er Jahren wurde es in progressiven Kreisen zum *common place*, über das »Ende des Autozeitalters« zu sprechen, und der akademische Büchermarkt wartete auf mit Titeln wie »The City after the Automobile« (Moshe Safdie 1998) oder »After the Car« (Dennis & Urry 2009).

Doch dieses Ende ist nie eingetreten. Trotz aller Kritik und Abgesänge breitete sich das Autoregime in all der Zeit ungehindert weiter aus. Der Autoabsatz stieg weiter beinahe exponentiell an und selbst in europäischen Ländern wie Deutschland, deren Bevölkerungsanzahl seit Jahrzehnten trotz Migrationszuwachs so gut wie stagniert, werden auch heute noch immer mehr Autobahnen, Schnellstraßen und Parkhäuser gebaut.⁶ In historischer Rückschau erscheinen die bisherigen Krisen des Autos eher als Sattelzeit für den nächsten Wachstumsboom. Und mit dem allorts stark geförderten E-Auto steht der nächste Autoboom eigentlich schon in den Startlöchern. Doch das Elektroauto ist weder eine Neuheit noch eine Lösung (siehe Kapitel 10). In London gab es bereits 1897 eine gesamte Taxiflotte, die komplett elektrisch lief (Geels 2005) und 1900 waren ein gutes Drittel aller amerikanischen Autos elektrisch (Dennis

persönlichen Besitztümern aufgetaucht ist. Die durchschnittliche Passagierzahl von Kraftfahrzeugen auf unseren Straßen beträgt sicherlich weniger als zwei Personen [...] Die wirtschaftlichen Implikationen dieser Situation sind lächerlich und ich kann nicht glauben, dass sie von Dauer sind. [The present day motor-car has developed from the horse drawn carriage; there is every evidence of this development in its form and size and it is probably the most wasteful and uneconomic contrivance which has yet appeared among our personal possessions. The average passenger load of motor-cars in our streets is certainly less than two persons [...] The economic implications of this situation is ridiculous and I cannot believe it to be permanent.]« (via Ward 1991, 46)

6 In Deutschland sollen so z.B. bis 2030 850 km neue Autobahn gebaut werden. Darüber hinaus hat in den vergangenen zehn Jahren die Anzahl der in Deutschland zugelassenen Autos um 5,5 Millionen zugenommen (Schweitzer 2022).

& Urry 2009, 31) – ein weitaus höherer Wert als heute. Mit dem E-Auto werden manche direkte Umweltschäden wie Abgase und Lärm in ärmere Bereiche der Welt externalisiert, während das problematische Umweltverhältnis des *modern way of life* mit grünem Anstrich weiter verfestigt wird.

Das Auto als Motor des »Homogenozäns«

Das Auto, egal mit welchem Antrieb, gilt nach wie vor als das Symbol des modernen »Guten Lebens«. Wenn man etwas erreicht hat, dann hat man eins (zwei, drei, vier, ...). Selbst wenn diese Einstellung in manchen europäischen Milieus in der jüngeren Vergangenheit etwas ins Schwanken geraten ist, so gleicht sich das durch die jungen und stark boomenden Autonationen wie China oder Indien aus, in denen sich die unheimliche Sogkraft des Statussymbols Auto erst unlängst zu entfalten begann. Wie ich später genauer ausführen werde, ist unsere *schöne neue Umwelt*, durch die wir im Alltag zumeist – ja – rollen, das Ergebnis von einer jahrhundertlangen (zuerst philosophischen, dann praktischen) Umwandlung der planetaren Materie, deren effizientester Agent das bewegte Selbst, alias »Automobil«, ist. Wenn wir heute von einer Krise der Menschen mit ihrer Umwelt reden, möchte ich darauf hinweisen, was für eine zentrale Rolle dem Auto nicht nur als Schadstoffemittent und Umweltzerstörer, sondern auch als Katalysator eines Wandels der Ansprüche gegenüber Umwelten und uns selbst einnimmt. Kaum ein anderes kapitalistisches Produkt hat die Erde und unsere Lebensweisen so nachhaltig homogenisiert wie das Automobil. Das Problem des sogenannten »Anthropozäns« ist, wie Charles C. Mann (2012) bemerkt, dass es vielmehr ein »Homogenozän« ist, in dem menschliche wie nicht-menschliche Lebensformen und Umwelten zusehends nach einem modernen Schema der konsumorientierten Massenproduktion homogenisiert werden und also eine bunte Vielfalt von biodiversen Lebensräumen zu Agrar- und Betonwüsten mit einigen wenigen, dominanten Arten (Menschen, Kühe, Schweine, Hühner, Ratten, Kakerlaken, Kartoffeln, Soja, Weizen etc.) umgeformt werden.

Es wäre überzogen – wenn auch sehr trendy – dieses »Anthropozän«/»Homogenozän« (Occidentalozän, Androzän, Kapitalozän, ...) ⁷ auch noch zum

7 Der Begriff des auf Paul Crutzen (2002) zurück gehenden »Anthropozäns«, der ein neues »Zeitalter des Menschen« bezeichnen will, welches dem ca. 10.700 Jahre andauernden »Holozän« folgt, ist auf vielfache akademische Kritik gestoßen, welcher