

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 starrte, 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-

tung, Intelligenz usw. herauslesen lassen. Das Gesicht hat so erst in der Moderne seine normierende und regulative Funktion entwickelt, nachdem Subjekte entlang der rassistischen und sexistischen Ordnungsstrukturen der modernen Gesellschaft anhand ihres Gesichts bewertet werden. Du hast eine Gaunervi-sage, ein N-Wort-Gesicht, eine adelige Erscheinung etc.

Abb. 31: Photo eines selbstgemachten Straßenaushangs, gefunden auf der satirischen Facebook-Seite »Die Kärntnerstraße muss wieder befahrbar werden. Autos in die Innenstadt.«



Das Auto wiederum bildet eine Art Gegengift zu diesem sichtbar machenden und gesellschaftlich differenzierenden Regime der »Visag  it  «. Auto fahrend, in einer Kolonne unter annähernd gleichen Boliden rollend, erf  hlt sich das gro  tenteils leer gebliebene Versprechen der Gleichheit aller Menschen durch eine konsumierbare technische Prothese. Im Auto sind wir wirklich alle

gleich. Zwar gibt es natürlich gewisse Unterschiede zwischen fetten SUVs, aggressiven Sportwagen und kleinen Zweckautos (und die verschiedenen Arrangements der Scheinwerfer lassen eine gewisse Wahl des prothetischen Ersatzgesichts zu), doch trotzdem tendiert die Homogenisierung von Körperlichkeit und Sinnlichkeit, die das Auto produziert (siehe Kapitel 5), zu einer instinktiven Solidarisierung der Gesichtslosen, die sich zusammen gegen ein Außen solidarisieren. Ruhig rollen alle nebeneinander brummend heim in die Großstadt und fühlen sich als Teil der »Wirtschaft« und der »Gesellschaft«, von der sie in der Zeitung lesen und in den Nachrichten hören. Ihre »Menschlichkeit« und »Staatsbürgerlichkeit« ist außerhalb des Schutzraums genauso abstrakt wie diese Begriffe von »Wirtschaft«, »Gesellschaft« und »Demokratie«, denen sie dienen. Doch das Auto hat den realen Vorteil, diese Abstraktheit real-prothetisch zumindest auf den Fahrstreifen zu verwirklichen. Der halbstündige Verkehrsfunk ist das Mantra dieses motorisierten Zusammenhalts unter anonymen gleichen. Man fühlt Mitleid mit jenen, die gerade woanders als Teil der rollenden Communitas ins Stocken geraten sind. An dieser Hemmung sind stets die Anderen, im Außen schuld. In rezenter Form sind es oftmals gar die nervigen Öko-Aktivist:innen, die einen an den Boden unter unseren Füßen erinnern wollen, über den man doch so sanft rollt. Gegen Fahrradfahrer*innen, die ihren Platz einfordern, oder gar Sitzblockaden solidarisieren sich instinktiv die sonst erbittertesten Klassenfeinde: denn sie sind beide in ihrem abgeschottet fließenden Selbstverständnis fundamental erschüttert, wenn sie plötzlich, auf offener Straße, gezwungen sind, *Gesicht* zu zeigen und sich mit ihren Körpern schutzlos dem öffentlichen Raum und seiner Zuschreibungen aussetzen zu müssen. Nur das Auto ermöglicht die sinnliche Abstraktion im Wirklichen, die die sonst blutleeren Freiheitsversprechen der Aufklärung ausfüllen. Sinnlichkeit und Wahrnehmung sind im Auto für alle auf die gleiche Weise gestreamlined – und alles von außerhalb erscheint als Störfaktor/Gefahr, der man sich gemeinsam, unter Gleichen, entgegensetzen kann.

Um diese Einsicht auf die Erkenntnisse zur Schutzraumfunktion des Autos in toxischen Lebenswelten (aus dem vorigen Kapitel) zu erweitern: Das Auto bietet also ein systemimmanentes Lösungsangebot für ein das System prägendes Problem an. Die toxische Ausgrenzung von Menschen anderer Hautfarbe, anderer Geschlechtlichkeit, anderen Auftretens, auf der die Moderne fundamental aufbaut, wird durch ein Konsumprodukt wieder gelindert. Alle, die sich ein Auto leisten können, dürfen dann doch in der sie strukturell benachteiligenden und unterdrückenden Moderne als Gesichtslose abstrakt

gleich teilnehmen. Du hast eine »Ausländervisage«? Kauf dir ein Auto! Deine Mimik wirkt nicht ganz deinem Gender konform und kann so in der U-Bahn leicht zu Prügeln führen? Kauf Dir ein Auto!

Das Auto ist ein Gleichmacher und Vernichter von den Differenzen, auf denen das es ermöglichende Regime erst aufbaut. Hieraus lässt sich auch die Ambivalenz erklären, dass das Auto gleichzeitig Symbol patriarchaler-rassistischer »Whiteness« wie auch Schutzraum und Identifikationsmittel von diskriminierten Menschen sein kann. Mit dem Auto konsumiert man das ansonsten uneingelöste Gleichheitsversprechen der Moderne.

Wie wir gesehen haben, ist das moderne Selbst auf dem Ausschluss von sogenannter »Natur« basierend. Entgegen dem Rest der »natürlichen Welt« hebt das moderne Selbst sich als *self-possessed* und *selbst-bestimmt* hervor. Denise Ferreira da Silva weist darauf hin, dass dieser Ausschluss des eigenen Selbst aus der körperlichen Welt ebendiese Welt fundamental einer »totalen Gewalt« aussetzt, die auch Menschen, die schwarz und oder weiblich sind, zu spüren bekommen (Ferreira da Silva 2022, 61). Gerade diese *Selbstbestimmung* des modernen Subjekts hat also die weiter oben angesprochene Toxizität der Welt hervorgebracht. Das Auto als prothetisches Selbst ist hierbei die technologische Zuspitzung der modernen Subjektphilosophie. Die von ihr ausgestoßene Toxizität ist nicht nur mehr eine soziokulturelle, sondern eine die auch ganz direkt klimaschädliche Schadstoffe ausstößt. Das moderne Selbst wie auch das Auto bauen auf der Ausbeutung einer verdrängten und vergifteten Umwelt auf.

Da sich dieses moderne Selbstverständnis bis heute noch nicht zu Grabe tragen ließ, bleibt den von seiner Toxizität vulnerablen Personen nichts anderes übrig, als im Auto selbst dieser Selbstbestimmung als prothetischem Konsumprodukt nachzugehen. In diesem Auto hat man dann Anteil an diesem herrschaftlich die Welt unterjochendem Selbstkonstrukt – hat Anteil an der modernen *Autosubjektivität*, die sich selbst als Autor aller seiner Umstände und Bedingungen setzt. In der hochmotorisierten Welt der Gegenwart ist diese moderne Autosubjektivität genauso eine von »Selbst«bestimmung geprägte, wie eine vom Auto als diese Selbstbestimmung prothetisch ermöglichende. Deswegen setzen alle ihre Selbst mit dem Auto gleich, sei es die linke Migrantin Esrap (siehe weiter oben) oder die rechten Populisten, die menschliche Bewegungsfreiheit zunehmend mit jener von automobiler Bewegungsfreiheit gleichsetzen. Das Auto ist der einfachste Weg, sich durch die stark modifizierte Landschaft des Homogenozäns mit einem Gefühl von »entitlement« hindurchzubewegen.

Abb. 32–34: Wahlplakate der AfD, FDP und CDU zum Thema Automobilität aus den Jahren 2022 und 2023



Das lösungsorientierte Denken der Modernen: mehr Autobahnen

Wie tief sich das Auto in den Denkbildern selbst von counterculturellen Imaginären verankert hat, wird durch das Buch *Die Seelenfresser* von Colin Wilson eindrücklich illustriert. In diesem 1966 erschienenen Kult-Buch der *New-Age*-Bewegung berichtet ein von okkulten Mächten kundiger Erzähler, wie sich die Menschheit von bösen »mind parasites«, die uns angeblich seit Jahrhunderten befallen, befreien und so ihr utopisches Potential zu einer besseren, freieren und glücklicheren Welt endlich entfalten kann. Der Erzähler ist explizit von Husserl'scher Phänomenologie beeinflusst, und als Teil seiner soteriologischen Anleitung zur Selbstheilung empfiehlt er eine Art meditative Reise in das Selbst. Sehr bald, und in klassisch cartesianischer Manier, erkennt der Erzähler, dass seine Körperlichkeit nicht viel zählt, weil »des Menschen wahres Heim sein Bewusstsein [ist].« Nach einiger Zeit der Arbeit an seinem Selbst kann der Erzähler als Galionsfigur der seelischen Befreiung seinen Fortschritt wie folgt beschreiben: »Ich war imstande, mich so einfach und frei darin [=sein Bewusstsein] zu bewegen, wie jemand mit einem Auto durch die Gegend fährt.« (Wilson 1986, 193)

Diese Gleichsetzung von Vernunftleistung und Autofahren konnte schon 1966 ganz nebenbei und scheinbar unschuldig getroffen werden, ohne weiteren erklärenden Satz. Dennoch fragt man sich aus heutiger Perspektive: Was würde es bedeuten, sich im Denken so frei zu bewegen, wie ein »Auto durch die Gegend«? Schließlich ist die Bewegung von Autos trotz allem in den meisten Zonen auf einige Asphaltstreifen limitiert – und sobald man aufs Feld oder gar in den Wald oder einen Berg hinaufwill, ist sehr bald Schluss mit der Bewe-