

Das Auto wider die Vernunft – Vorrede zur Methode

Trotz Flugscham und Anti-Kohle-Bewegung ist von Autoscham im Autoland Nummer Eins wenig zu spüren. Sicherlich ist die Autoindustrie in Deutschland ein Bollwerk, und sicherlich gibt es viele andere drängende Fragen der Zeit. Aber die Ungleichzeitigkeit von breiter Faszination einerseits und so wenig wissenschaftlicher Kritik andererseits ist doch frappierend.

Dabei eröffnet erst eine Erkenntnis dieser Zusammenhänge die Möglichkeit, den Fetisch von Autobahn und Auto wirksam zu kritisieren. Ein erster Schritt ist das Eingeständnis des Suchtcharakters des Geschwindigkeitsrausches. Gudrun Brockhaus wies nach, dass allein das Versprechen auf diesen Rausch geeignet war, um die Reichsautobahn so populär werden zu lassen. Klaus Gietinger kam unabhängig davon für die Gegenwart zum selben Schluss: Geschwindigkeit ist eine Droge.

Sheller berichtet von SUV und »Trucks« in den USA, die extra so umgebaut werden, dass sie dunkle Rauchschwaden ausstoßen. Die Kohlewalzen (Coal Roller) sind eine Geste aggressiver Ignoranz gegen Umweltschutz und Mitmenschen. Sie »verkörpern Klassen-Ressentiments, rassistische Überlegenheit, militärische Macht und globale Ungleichheit.« Sie sind »rassifizierter, weißer Ethno-Nationalismus auf Rädern«.

Diese Attribute haben noch einen kürzeren Namen und Verweis auf die historische Epoche: Faschismus. Dieser liege weit in der Vergangenheit und sei passé, wie die öffentliche Meinung hofft. Doch das SUV und die Ideologie der Anti-Ökologie sind wie die neue Rechte aus den USA nach Europa gekommen. Wie Andreas Knie feststellte, war der deutsche »Automobilismus« von Beginn an »toxisch«. Er spricht daher von einem »gefrorenen Diskurs«. Nun, da dieser schneller auftaut als der Permafrost, ist ein Blick in die Geschichte von Auto und Autobahn hilfreich, um die Gegenwart besser zu verstehen.

Vieles ist in anderen Ländern ähnlich. Und doch gibt es etwas sehr Deutsches am Auto. In seiner sichtbaren Form ist das die Autobahn ohne Tempolimit. In der weniger sichtbaren Form ist es eine besondere deutsche Ideologie, die sich um Autos und Autobahn rankt. Was wie heute wie ein »Naturzustand« wirkt hat eine Entstehungsgeschichte, über die gerne geschwiegen wird, weil darin zu viele Hakenkreuze vorkommen. Von sich aus ist eine Straße, um von A nach B zu fahren zunächst eine recht triviale Angelegenheit. Doch zur Autobahn gehört ihre symbolische Bedeutung. Oh-

ne diese erschien sie vielen Erstnutzer*innen recht öde. Die nicht-deutschen Berichte vom Erlebnis der Reichsautobahn aus dem Jahr 1946 kennen keinen Mythos und keine Faszination. Stephen Spender, ein englischer Dichter, schrieb, sie mache »aus jeder Landschaft ein riesiges breites Band grauer Eintönigkeit.« Die Reporterin Kay Boyle empfand »ungeheure Monotonie«, Trostlosigkeit und Stumpfsinn. Und Grigorij Weiss fand das Fahren auf ihr schlachtweg langweilig.¹ Lag es daran, dass die Militärfahrzeuge wegen vieler Schäden vorsichtig fahren mussten? Oder ist ein Genuss einer Autobahn tatsächlich ein spezifisch deutscher?

Ich gehe von der These aus, dass unsere Gegenwart die Vergangenheit als Sediment enthält. Das soll heißen, unsere Lust und Unlust ist historisch geformt, persönlichste Vorlieben sind Resultate historischer Ereignisse. Wäre dieser Zusammenhang vollständig und alternativlos, dann dürfte es keine Bewegung gegen Auto und Autobahn geben, und ich würde mein neues Auto spazieren fahren und mich über neue Parkplätze freuen. Stattdessen schreibe ich, wissentlich Teil einer Minderheit von Deutschen, ein Buch gegen den Autofetisch. In jüngeren Jahren habe ich den mir als junger Mann zugewiesenen Platz fraglos eingenommen und war Teil vom automobilen Konsens und obendrein auch noch begeisterter Motorradfahrer. Glücklicherweise reichte das Geld nicht für eine schnellere Maschine. Das Im-Stau-Stehen im Auto fand ich ohnehin nervtötend. Einen großen Teil meines männlich-pubertären Stolzes aufs Motorrad nahm mir das Lied der Band Radiohead »High and Dry«, das sich über das männliche Motorradfahren lustig macht. Insofern gilt mein Dank auch Tom York, ohne den mich vielleicht der Geschwindigkeitstod ereilt hätte. Viele weitere Abzweigungen, Zufälle und Entscheidungen haben mich vom automobilen Normalwahnsinn immer weiter entfremdet, aber ich kenne ihn sehr gut und schreibe hier als »Ex-Motorist«.

Es gibt schon zu viele Filme, Bücher, Ausstellungen, Computerspiele und Lehrpläne, die davor zurückschrecken, das Auto in Bausch und Bogen zu verdammen. Dafür wäre noch nicht einmal die Entdeckung der Klimakatastrophe nötig gewesen. Selbiges gilt für den deutschen Nationalismus und seine Verwandtschaft, den Patriotismus und Standortnationalismus. Um nicht in den Chor der Abwiegler*innen und Leisetreter*innen einzustimmen, habe ich mich im Zweifel immer gegen jede Rechtfertigung von Nation und Auto entschieden. Meine Kritik mag manchen zu hart erscheinen. Sie ist jedoch nie essentialistisch im Sinne von »Männer sind eben so und so« oder »Deutschland ist eben so«. Auch wo ich zu Ergebnissen komme, die völlig gegen den Zeitgeist stehen, habe ich versucht, alles rational und nachverfolgbar zu begründen, wohl wissend, dass die Verteidiger des Zeitgeistes, namentlich die fanatischen Auto-Männer, sich diese Mühe nicht machen. Wer einen daraus resultierenden Schluss falsch findet, ist eingeladen die ihm zugrunde liegenden Prämissen und die zitierte Literatur zu prüfen.

In der schwachen messianischen Hoffnung, wie Walther Benjamin sie nannte, dass sich das Los der Menschen und mit ihr das der Tiere und Pflanzen doch noch verbessern lässt, habe ich dieses Buch geschrieben. Wenig, das ich am Ende vorschlage, ist »realpolitisch« machbar. Realpolitisch machbar, im Sinne von allgegenwärtigem »Konsens« und »Realismus« wie Jaque Rancier meint, ist nur das absolut Irrationale: ein Ökozid

¹ Alle zitiert nach Doßmann, S. 40.

(= Zerstörung von einzelnen Ökosystemen und schließlich des gesamten Ökosystems Erde).

Das hat einiges mit den Bewegungsgesetzen des Kapitals zu tun. Die von Marx aufgestellte einfache Formel G-W-G' (Geld – Ware – mehr Geld) beschreibt immer noch den abstrakten Mechanismen hinter den wechselhaften Formen. Der Kapitalismus braucht endloses Wachstum. Daraus folgt notwendig eine beständige Beschleunigung dieser Welt in allen Lebensbereichen. Dies bringt, wie Paul Virilio meint, zwar eine umfassende Ideologie der permanenten Beschleunigung hervor und einen dazu passenden Menschentyp. Jedoch ist der Urheber nicht eine unabänderliche Natur des Menschen sondern eben das von Europäer*innen weltweit etablierte System des Kapitalismus. Lange bevor Auto und Ökozid bekannt wurden, ahnte Karl Marx ihr erscheinen und dies ist ohne jede Einschränkung aktuell:

»In der Entwicklung der Produktivkräfte tritt eine Stufe ein, auf welcher Produktionskräfte und Verkehrsmittel hervorgerufen werden, welche unter den bestehenden Verhältnissen nur Unheil anrichten, welche keine Produktionskräfte mehr sind, sondern Destruktionskräfte.«

Mimi Sheller hat eine ganze Liste vorgelegt, was zu einer Welt umfassender Mobilitätsgerechtigkeit gehören sollte.² Weder auf diese erfreuliche Visionen noch auf das

2 Shellers Forderungen: Niemand darf jemand anders schädigen, niemand darf durch Drohung von Gewalt an Mobilität gehindert werden, niemand darf wegen des Geschlechts, der Hautfarbe usw. benachteiligt sein in öffentlichen Räumen; Polizeikontrollen dürfen niemanden aufgrund äußerer Gruppenmerkmale in der Mobilität einschränken; universelles Design soll allen (auch eingeschränkten Personen) öffentliche Mobilität zugänglich machen; Kinder, Ältere und Schwangere sollen besonders geschützt werden; Freifügigkeit soll jedem*r offenstehen und niemand darf ohne Prozess und Rechtsschutz eingesperrt oder festgehalten werden; öffentliche Transportmittel sollen niemanden willkürlich ausschließen; Städte sollten die historischen Privilegien des Autos aufheben und im Gegenteil, nicht automobile-Mobilität bevorzugen und eine allgemeine erreichbare Minimalmobilität garantieren; komplett-Straßen-Politiken sollen garantieren dass keine Straße nur von einer Mobilität (wie Autos) dominiert wird; Städte sollten öffentliche Plätze und Räume erhalten und nicht weiter so entwickeln dass manche Gruppen systematisch bevorzugt werden auf Kosten anderer; die neue Mobilität sollte keine soziale Gruppe einseitig benachteiligen und jede Gruppe sollte mitentscheiden können; öffentlicher Transport, Kommunikation und Information sollen offen und öffentlich finanziert sein statt exklusiv und verschlossen; Informationstechnologien die im Katastrophenfall helfen, sollen allen offen stehen (kein digital divide!); öffentlich finanziertes Wissen muss mit open source Standard publiziert werden; private Konzerne sollten keinen Zugriff auf private Daten haben (z.B. durch sharing-Angebote); offshore banking sollte streng reguliert werden; Freifügigkeit in aus dem Territorium heraus in dem jemand geboren wurde; ein Recht auf Flucht und Asyl; die Verteilung der Bewegungsfreiheit über Grenzen sollte nicht an Kategorien wie Hautfarbe, Geschlecht, Nationalität usw. gebunden sein; niemand darf ohne Gerichtsverfahren abgeschoben werden; Tourismus darf keine Almenden schädigen und die dort Lebenden nicht beeinträchtigen und keine Verschmutzung verursachen (Wasser und Müll); Klimaflüchtlinge sollen das Recht haben sich anderswo niederzulassen vor Allem in Ländern mit historischen Klimaschulden (am Rest der Welt); Mobilitäts- und Klimagerechtigkeit: der Mobilitätsgewinn an einer Stelle der Welt darf nicht zu Lasten an anderer Stelle gehen (Lithium und Ölabbau zum Beispiel); Industrien und Länder mit Klimaschulden sollen im Sinne von reparativer Gerechtigkeit Geld zahlen an vom Klimawandel am meisten Geschädigte; Staatssubventionen sollen aus fossilen Industrien in erneuerbare Energien umgeleitet werden; der Schutz von globalen

Lithium-Elektro-Auto als weitere Scheinlösung gehe ich im Detail ein. Was mich interessiert ist die alltägliche Ideologie hinter dem Auto, warum sie so stark ist und warum gerade in Deutschland?

Was ich nicht anbiete sind eine technische Kritik und technische Vorschläge für dieses oder jenes Regime, das Mobilität mit elektrischen Sharing-Angeboten unterstützt. Dazu gibt es bereits viel Literatur und sehr gute aktuelle Vorschläge. Zudem halte ich die Elektromobilität in ihrer jetzigen Form für ein riesiges Feigenblatt, ähnlich der »grünen Braunkohle« und dem »grünen Fliegen«, um damit einfach so weiterzumachen wie bisher.

Was dieses Buch anbietet ist ein sich historisch vortastendes Fragen, warum viele Autos so sehr begehren, dass sie lieber ihren Kindern und Enkeln einen ruinierten Planeten hinterlassen wollen, als Kleinigkeiten wie Rasen und SUV aufzugeben.

Der Weg zur Frage, wo all die Begeisterung für das Auto herkommt, und warum es so stark in Staat, Nation und Alltag eingebunden ist, führt unweigerlich zu Hitler. Die nächsten Fragen sind: Wo kam er her, wieso gerade die Deutschen, wieso gerade das 20. Jahrhundert? Dies erzwingt ein Öffnen des Horizontes, um ganz Westeuropa in den Blick zu nehmen und nicht nur Deutschland. Statt 1933 mit der ersten richtigen Autobahn beginne ich 20 Jahre vorher bei den ersten Träumen vom Rausch in der neuen Maschine namens Automobil. So ist das Buch ein Nachdenken über die Ursprünge des »absolut Bösen«, wie Susan Neiman es jüngst nannte, geworden. Es war durchaus nicht mein Ziel, noch mehr über die Nazis und Deutschland zu schreiben oder selbst noch mehr darüber nachzudenken. Wie die meisten Deutschen war ich der Meinung, erstens: schon alles zu wissen und zweitens: nun wirklich genug darüber reflektiert zu haben. Ich wollte den europäischen Faschismus nicht zum zentralen Thema machen, er hat sich selbst als des Pudels Kern gezeigt und es wäre gelogen, ihn wegzulassen, so wie oft das Hakenkreuz auf den silbernen Rennwagen der 1930er Jahre wegretuschiert wird.

Im gründlichen Studium der Geschichte verliert der Autowahn seine Natürlichkeit. Mit einer psychoanalytischen Betrachtung wird erklärbar, warum viele Männer und auch manche Frauen »Benzin im Blut« haben. Indem das Gewordensein unserer Welt dem alltäglichen Blick entzogen wird, wird es erst als veränderlich erkennbar. Im Rückblick werden die Verluste und Verletzungen wieder sichtbar, die wir meist nur als ferne Melancholie und Unbehagen in der Kultur spüren.

In der Hoffnung, etwas zur Entlarvung der Lügen beizutragen, habe ich drei Jahre an diesem Buch gearbeitet. Bibliotheken, Cafés, WGs und Büros waren meine temporären Refugien. Feministische Kritiker*innen in Wissenschaft, Politgruppen und im Freund*innenkreis halfen mir, zu akzeptieren, dass die Erkenntnisse über meinen Forschungsgegenstand mich selbst als deutschen, weißen (cis) Mann, als durchschnittliches Kind einer gewöhnlichen Familie, geprägt und mitschuldig geworden in einem grausamen und verbrecherischen 20. Jahrhundert, mit einschließt.

Almenden steht über jedem Recht auf Freihandel oder jedem privaten Besitztitel (Wasser, Flüsse, Ozeane, Ozeanboden, Berge, Atmosphäre, Arktis und Antarktis); alle Staaten sollen Teil von Welt-Foren sein, in denen Co2-Budgets genehmigt und kontrolliert werden und private Konzerne wären ebenfalls verantwortlich, dies einzuhalten. In: Mimi Sheller, 2018, S.173f. Übersetzung aus dem Englischen hier und im Folgenden vom Autor.

Ein kleines Kind an der Hand, beim Überqueren einer Straße, an der niemand für uns anhält, meinen Vater im Rollstuhl an zugeparkten Fußwegen vorbeischiebend, fühle ich mal Wut und mal Trauer über diese unfreundliche Auto-Welt. Ich denke, wer das noch fühlen kann, wird es nachempfinden können. Meine Lichtblicke aus der Vergangenheit waren Menschen und Institutionen wie Graf Pidoll, der ISK und die Schweizer*innen in Graubünden. Das Buch ist im Geiste der Wissenschaft sine ira et studio verfasst. Dennoch halte ich die Trauer für so wichtig und angemessen wie den nüchternen Gedanken. Der Zorn über die Ungerechtigkeit und Unfreundlichkeit der Welt sollte uns nie abhandenkommen. Wer angesichts des Zustands der Welt nüchtern, neutral und fühllos bleibt, sollte therapeutische Hilfe aufsuchen.

Wer wissenschaftliche Erbauung sucht, wird hier enttäuscht werden. Die Suche nach der Wahrheit fällt nicht zusammen mit der Macht, einer Gewissheit von besseren Zeiten oder technologischen Wundermitteln. Wer bereit ist, sich ohne diese Zusatzversprechen auf die Suche nach der Wahrheit einzulassen, vielleicht sogar die Begeisterung fürs Auto, fürs Rasen, für die Autobahn, die Nation und den deutschen Mann zumindest in Frage zu stellen, und eine Freude am Denken hat, wird dies hier finden.

Gendersternchen

Der Text verwendet eine differenzierte Ausweisung der gemeinten Geschlechter. Wo alle Geschlechter gemeint sind, wird ein Sternchen eingefügt, wo es explizit z.B. »Busfahrer« heißt, sind wirklich nur Männer gemeint, was oft der Fall ist.

Fußnoten

Der Text hat viele und teils lange Fußnoten. Wer schneller lesen möchte, lässt sie einfach links liegen. Wer stutzt oder nicht jedes Mal im Internet nachschauen möchte, sollte sie aufsuchen.

