

Die Masseneinführung des Autos produziere so einen davor nie dagewesenen Kontrollapparat. Doch an der Konnotation des Autos mit »absoluter Freiheit« änderte dies wenig. Stattdessen wurde die Zunahme an Verbrechen anderen Faktoren zugeschrieben und auch die primäre Aufgabe der Polizei als Verbrechensbekämpfung missverstanden. Die Freiheit der Bewegung produzierte also auch hier einen massiven Kontrollmechanismus, der aber nicht auf seinen Ursprung zurückgeführt wurde oder werden konnte.

Mechanisch fließende Moderne

Auch an dieser Stelle verwirklicht sich im Auto ein zentraler Anspruch der Moderne in seiner konkretesten Ausformung. Schon weit vor der Einführung des Autos ist die freie Zirkulation eine zentrale Denkfigur der aufkommenden modernen Philosophie. Richard Sennett weist darauf hin, dass sich das Ideal eines sich frei bewegenden Kreislaufs in so unterschiedlichen Bereichen wie der Medizin, dem Urbanismus oder der Ökonomie zu gleicher Zeit entwickelt. 1628 postuliert William Harvey in seiner Schrift *De motu cordis* das für die moderne Medizin prägende Konzept des Blutkreislaufes. Wo zuvor das vorherrschende Modell des spätantiken Arztes Galenos aussagte, dass ein gesunder Körper derjenige sei, bei dem die verschiedenen Bereiche in einem harmonischen Gleichgewicht neben einher stehen, ist für Harvey der gesunde Körper einer, in dem alle Körpersäfte, allen voran das Blut, in einem aktiven Kreislauf der Bewegung und des Austausches stehen. Dieses Ideal übersetzte sich nahtlos auch in die Theorie der Ökonomie des aufkommenden Kapitalismus. »Die neuen Auffassungen vom Körper fielen mit der Geburt des modernen Kapitalismus zusammen und waren Geburtshelfer der großen sozialen Transformation, die wir Individualismus nennen. Das moderne Individuum ist, vor allem anderen, ein mobiler Mensch. Adam Smiths *Der Wohlstand der Nationen* ermaß zum ersten Mal, wohin Harveys Entdeckungen führen würden, denn Adam Smith stellte sich den Markt von Arbeit und Waren so vor, als wäre er frei zirkulierendes Blut – mit ähnlich lebensspandenden Konsequenzen.« (Sennett 1997, 319) Dieses extrem folgenreiche Bild des freien Kreislaufs bildet eines der zugrundeliegenden Ideale modernen Seins. Alles wurde zunehmend mobilisiert: Die früheren Bauern wurden von ihrem Flecken Erde enteignet und so zum Industrieproletariat, welches frei einsetzbar und austauschbar wurde. Die von ihnen produzierten Waren wie die von ihnen verarbeiteten Ressourcen wurden zu standardisierten »Waren« normiert und in einem streng überwachten

Kreislauf für die aufkommende kapitalistische Ökonomie bewegt. Auch in den Städten setzte sich dieses Bild der freien Zirkulation zunehmend durch. Die Stadtmauern und eng verwinkelten Gassen wurden vielfach plattgewalzt und durch großzügige »Verkehrsadern« (man beachte hier das direkt vom Blutkreislauf inspirierte Vokabular) ersetzt, die sowohl für das Militär zur Niederschlagung diverser Aufstände wie auch für den freien Warenverkehr des Bürgertums unerlässlich waren. Im Verlauf des 17., 18. und 19. Jahrhunderts wurden Straßen, Kanäle und Verkehrsmittel zunehmend auf dieses Paradigma der Zirkulationsfreiheit eingestellt. »Eine Stadt wird seit dieser Zeit als begrenzter, vom Außen abgesetzter und doch auf die Waren-, Menschen- und Energieströme aus diesem Außen angewiesener Raum einer Population beschrieben, der durch die Dichte, Wiederholung und damit Serialität ständiger Bewegung charakterisiert ist. Mit dem Wegfall der Stadtmauern, der steigenden Bedeutung von Hygiene und Handel, der Erneuerung des Straßennetzes und vor allem der Bevölkerungsexplosion seit dem 17. Jahrhundert falle die Regierung der Stadt zunehmend mit der Aufgabe der Organisation und Regulation von Zirkulation zusammen.« (Sprenger 2022)

Abb. 21: You're always in my heart: Es ist kein Zufall, dass sich die Sprache über unser Herz-Kreislaufsystem vielfach Vokabular mit jenem aus dem Straßenverkehr teilt. Beide entspringen aus einem modernen Selbstverständnis.



Screenshot aus einem edukativen Youtube-Video über den Blutkreislauf, »Cardiovascular System In Under 10 Minutes« von CTE Skills.com

Dieses in kapitalistischer Ideologie rein positiv konnotierte Bild der »Zirkulationsfreiheit« hat allerdings eine dunkle Unterseite der Normierung, die zumeist unter den Tisch des modernen Selbstverständnisses fällt. Laut Michel Foucault, der für diese Analyse der zentrale Ideengeber ist, besteht das Paradigma der »Zirkulationsfreiheit« entgegen früherer, feudaler Herrschaftsformen nicht mehr darin, das Territorium zu »befestigen und markieren, sondern die Zirkulationen gewähren [zu] lassen, die Zirkulationen [zu] kontrollieren, die guten und die schlechten aus[zu]sortieren, [zu] bewirken, dass all dies stets in Bewegung bleibt, sich ohne Unterlass umstellt, fortwährend von einem Punkt zum nächsten gelangt, doch auf eine solche Weise, dass die dieser Zirkulation inhärenten Gefahren aufgehoben werden.« (Foucault 2006, 101) Es handelt sich nicht mehr um die »Sicherung des Fürsten und seines Territoriums, sondern Sicherheit der Bevölkerung und infolgedessen derer, die es regieren!« (Ibid.)

Das moderne Paradigma der Zirkulationsfreiheit setzt also nicht alles un-differenziert gleich in Bewegung, sondern scheidet aus, was die kapitalistische Warenwirtschaft bedrohen könnte, und normiert den Rest dahingehend, dass dieser möglichst reibungslos innerhalb dieses fließenden Zahnradgewebes funktioniert. Wie Foucault in seinem Lebenswerk feinmaschig herausarbeitet, ist die Durchsetzung der Regierungstechnik der »Zirkulationsfreiheit« nur denkbar durch die »dunkle Unterseite« der Normierung der Körper und Geschlechter (Foucault 2014). Jene, die nicht diesem modernen Paradigma entsprechen, werden vermehrt als »wahnsinnig« pathologisiert und gar kriminalisiert und in die Psychiatrie oder das Gefängnis abgeschoben (Foucault 2015). Dasselbe ereignet sich für die Geschlechter und ihre Sexualitäten, die zunehmend in ein binäres Reproduktionsschema gezwungen werden (s. auch Kapitel 3) – die Frau arbeitet stillgestellt am Herd, damit der Mann als frei einsetzbare Arbeitskraft zirkulieren kann. Homosexualität wird zunehmend verpönt, damit sich dieses heteronormative System im Interesse des freien Warenaustausches stabilisieren kann. Und auch die Waren, die eine dermaßen normierte Bevölkerung konsumiert und produziert, werden zunehmend nach Standardmaßen, in Containern und zu global festgelegten Handelspreisen als rein abstrakte Zahlen in Fluktuation gehalten. Die Unterscheidung zwischen einer – beispielsweise – Kiwi aus Neuseeland und einer aus Italien wird demnach irrelevant, es zählt bloß die reine und abstrakte Form der Ware Kiwi als zu verkaufende Normeinheit – mit ökologisch katastrophalen Folgen, da es egal ist, wie weit die Kiwi reist, bevor sie in den normierten Supermarktregalen landet.

Diese dem modernen Zirkulationsideal inhärente Normierung verwirklicht sich massiv durch das System des Automobilismus, wie ich in diesem Abschnitt gezeigt habe. Es ist, wie wir gesehen haben, dem Automobilismus wie der modernen Philosophie im Allgemeinen unmöglich, die zugrundeliegende Normierung und Einschränkung einzusehen und mitzureflektieren. Deswegen gilt das Auto weiterhin als Symbol der Freiheit, obwohl es als einer der zentralen Akteure der massiven Normierung unserer Sinnlichkeit, Geschlechtlichkeit, Umwelt und Rechtsstaatlichkeit angesehen werden muss. Das moderne Selbst versteht sich als gänzlich von ökologischen, sozialen und kulturellen Bezügen befreites Subjekt, welches losgelöst von der Erde diese konsumiert. Wie es Peter Sloterdijk in fast schon religiösen Weihen zusammenfasst:

»Wenigstens einen von ihren utopischen Plänen hat die moderne Gesellschaft ja verwirklicht, den der kompletten Automobilisierung, den Zustand, in dem sich jedes volljährige Selbst am Steuer seiner sich selbst bewegenden Maschine selbst bewegt. Weil in der Moderne das Selbst ohne *seine* Bewegung gar nicht gedacht werden kann, gehören das Ich und sein Automobil metaphysisch wie Seele und Körper zusammen. Das Auto ist das technische Double des prinzipiell aktiven Transzendentalsubjekts.

Darum ist das Automobil das Allerheiligste der Moderne, es ist die kultische Mitte einer kinetischen Weltreligion, es ist das sanft rollende Sakrament, das uns Teilhabe verschafft an dem, was schneller ist als wir selbst. Wer Auto fährt, nähert sich dem Numinosum, er fühlt, wie sein kleines Ich sich zu einem höheren Selbst erweitert, das uns die ganze Welt der Schnellstraßen zur Heimat gibt und uns bewusst macht, dass wir zu mehr berufen sind als zum halb tierischen Fußgängerleben« (Sloterdijk 1989, 42)

Es ist aus dieser engmaschigen Verwirklichung und Zusitzung des modernen Selbstverständnisses im Auto verständlich, warum die gegenwärtigen Straßenblockaden von aktivistischen Gruppierungen wie der *Letzten Generation* einen dermaßen großen Skandal auslösen. Ansonsten moderat auftretende Politiker*innen schreien nach massiven Polizeikontrollen und martialischen Strafen für ein paar Kids, die auf der Straße hocken. Sogar Vergleiche zum Terrorismus des Islamischen Staats werden von sonst als »seriös« geltenden Medien wie dem Wiener *Falter* (Dusini 2022) gezogen. Eine solche Überreaktion ist nur verständlich, wenn man sie als Resultat des blinden Flecks moderner »Zirkulationsfreiheit« als wesentliches Merkmal moderner Ideale versteht. Jeder Halt, jede Hemmung, jede außerplanmäßige Bremsung erscheint dann

als Bedrohung für das ganze moderne Gute Leben und seine Errungenschaften. Die Normierung innerhalb des modernen Systems birgt ein gigantisches Aggressionspotential, welches es als konstitutive Blindheit stets auf ein Außen projizieren muss. Der normierte Körper im Auto wie im Staat möchte sich als unberührbar verstehen – und schottet sich so hasserfüllt ab. Auf diese Weise hält sich das moderne Autoregime stabil, wie wir im nächsten Abschnitt genauer unter die Lupe nehmen werden.