

mit dem SUV höchstwahrscheinlich realiter auch nicht, aber im populären Imaginär auf jeden Fall. Der SUV ist die weitere Versteifung des herrschenden modernen Paradigmas unter einer zusätzlichen Schutzschicht. Er ist ein triumphales Symbol für die Resilienz der Moderne: Selbst im Angesicht der hereinbrechenden, globalen Katastrophe ändert sich nichts am herrschenden Paradigma. Es wird nur in einen noch kriegstreiberischen Panzer umhüllt. Der dieses Paradigma am bislang radikalsten ausdrückende SUV ist der Rezvani *Vengeance*, der mit einem »Security Survival Kit«, »Military Grade Run flat tires«, eine Wärmebildkamera, kugelsicheren Westen und Helmen, Elektroschock-Türgriffen für ungewünschte Gäste und einem »Ram Bumper«, der nach Herstellerangabe »through any road situation« rammen kann, geliefert wird.

Abb. 29: Der Rezvani *Vengeance* in der glücklicherweise makellos gepflasterten Wüste der kommenden Klimakatastrophe



Photomaterial zum Rezvani Vengeance auf der Homepage der Firma

Stockholm-Syndrom am giftigen Globus

Die Sache wird nicht einfacher, wenn man sich der Resilienz der Moderne im Allgemeinen und der intersektionalen Anschlussfähigkeit ökologisch motivierter Politik im Speziellen widmet. Das Auto ist zugleich Symbol des weißen, kapitalistischen Patriarchats wie auch Schutzraum und Emanzipationsvehikel der von ihm unterdrückten Personen – zumindest jene, die

es sich leisten können. In Ermangelung echter Alternativen oder radikalem Wandel tendieren Menschen zum Festungsbau im herrschenden, toxischen System. Dass dieses zunehmend gesamtgesellschaftlich als katastrophal und zerstörerisch wahrgenommen wird, scheint kaum etwas an diesem Reflex zu ändern. Die Zulassungszahlen von SUVs steigen derzeit fast exponentiell. In Österreich zum Beispiel hat sich der SUV-Anteil seit 2005 verfünffacht, und der Anteil an SUVs unter allen Neuzulassungen liegt derzeit in Österreich wie Deutschland um die 40 Prozent – SUVs, allgemein bekannt für ihr unnötiges Mehr an Klimaschädlichkeit, sind damit die meistgekauften Autotypen in Zeiten der erhöhten ökologischen Aufmerksamkeit.

Die Weißen und Privilegierten des Globalen Nordens kommen gerade erst an den Punkt, an dem Minderprivilegierte schon längst sind: Im Zeitalter der ökologischen Katastrophe erkennt selbst das letzte verwöhnte »Weißbrot«, dass die herrschende Weltordnung eine giftige und tödliche ist – wenn auch weiterhin viel weniger für weiße Privilegierte als für schwarz, braun, queer oder weiblich gelesene Personen. Die Weißen hinken den Schwarzen im Schutzsuchen im SUV zeitlich ein wenig hinterher, haben dies durch ihre viel stärkere Kaufkraft aber schon längst und vielfach aufgeholt. Trotzdem weisen ökologisch motivierte Gruppierungen wie die »Tyre Extinguishers«, die es auf eine Art Gamification des Luftauslassens von SUV-Reifen abgesehen haben, explizit darauf hin, dass man lieber nur in »posh/middle-class areas« zur Tat schreiten soll,¹¹ da in migrantischen und ärmeren Vierteln oftmals auch sehr viele SUVs stehen. Ich kenne dies aus persönlicher Erfahrung. In meiner Wahlheimat Berlin-Kreuzberg traue ich mich nicht, gegen SUVs zu agitieren, weil in diesem stark gentrifizierten und linken, ehemals aber migrantischen »Problembezirk« zu einem gigantischen Großteil migrantisch wirkende Menschen in SUVs sitzen, während die hipperen, weißeren und jünger Zugezogenen gefühlt alle mit dem Lastenrad ihre weißen Kinder zur Bio-Kita fahren. Als ebenfalls weiß und männlich gelesene Person steht es mir gefühlt nicht zu, eine Art »Klassenkampf von oben« gegen die SUVs der hauptsächlich braunen Besitzer im rassistischen Deutschland zu führen. Esraps oben zitiertes »gönn dir, Bro« klingt zu stark in meinen Ohren nach. Lieber gehe ich nach Charlottenburg oder in meinen Geburtsbezirk Wien-Währing, wo proportional mindestens genauso viele SUVs herumstehen. Dort kann ich fast sicher sein, dass sie einem weißen, privilegierten Menschen gehören, der sich morgen tierisch ärgern wird, wenn sein Schlitten ihn nicht

11 <https://www.tyreeextinguishers.com/how-to-deflate-an-suv-tyre> [7.3.2024]

pünktlich zur ersten Vorstandssitzung trägt. Für meine Leser*innen vom BKA möchte ich hier noch explizit erwähnen, dass alles in den letzten zwei Sätzen rein fiktional ist und eigentlich aus dem Elevator Pitch eines moralischen Bildungsromans stammt, der in einer Art »fallen from grace« Geschichte das langsame Erkennen der (herrschenden) Vernunft eines verwirrten, jungen Bürgersöhnchens namens Jörg Kilian erzählt. Coming up im Passagen Verlag.

Das Homogenozän plättet alle anderen Formen von Welt-Beleben und Welt-Machen und zwingt die Überlebenden in die eine homogene Welt der Moderne. In dieser können sie sich irgendwann mal einen SUV als Ausdruck höchster Gefühle kaufen, wenn sie brav arbeiten gehen und die multiplen gläsernen Decken des weiterhin stabilen weißen Patriarchats durch Magie oder extrem starken Willen durchbrechen. Dass nun selbst diese eine Welt des Homogenozäns erste Symptome des ökologischen Kollapses durchlässt, zeigt, wie ernst die Lage ist. Doch da alle anderen Welten, in die man fliehen könnte, in der Moderne unsichtbar sind, klammern sich die Überlebenden mit verstärkten Mitteln an die eine übrig gebliebene Welt. Bei weitem nicht alle empfinden die in Kapitel 5 angesprochenen Abgase als sinnlichen Störfaktor. Wie der Kulturwissenschaftler Nicholas Mirzoeff (2014) herausstellt, evoziert der Geruch von Abgasen und Luftverschmutzung für viele Menschen nicht nur ein Gefühl von Erfolg, sondern sogar von Heimeligkeit und Komfort – man fühlt sich wohlig akkommodierte in der ruß-speienden Fortschrittsmaschine, die so vielen ein besseres und sicheres Leben ermöglicht hat. Der Geruch eines neuen Autos, von Plastikfolie oder von Benzin an der Tankstelle kann so auf subtilster, zumeist unbewusster Weise eine sinnliche und affektive Verbundenheit mit der toxischen Moderne herstellen. Diese ist besonders für von Umweltverschmutzung stärker betroffene und also ärmere Menschen oftmals viel naheliegender als sinnliche Identifikationsquelle, als die »Natur« in einem Park oder gar einem Wald, der von den Armenbezirken zumeist am weitesten entfernt liegt und oft nur sehr umständlich zu erreichen ist. Wenn also gerade finanziell ärmere Männer den Geruch von Rennbahnen und getunten Autos mehr lieben als den Waldspaziergang, dann lässt sich dies fast als Stockholm-Syndrom der affektiven Bindung zu einer toxischen Umwelt begreifen.¹² Für

12 Bei den besonders in ärmeren Milieus hochpopulären Beschleunigungsrennen in Detroit namens »Drag Races« werden immer noch großteils Verbrennermotoren verwendet, obwohl ein E-Motor viel schneller beschleunigen könnte. In der Interpretation des Filmemachers Arthur Summerer (2021) liegt dies daran, dass »das Entladen der Batterie eines Elektroautos, nicht [den gleichen] feierlichen, verschwenderischen Impetus

viele durch den Neoliberalismus prekarisierte Menschen ist das Auto gar der letzte Besitz, den sie nicht aufgeben können oder wollen. Nach aktuellen Schätzungen leben in den USA heute bis zu drei Millionen Menschen – also fast 1 % der Bevölkerung – in ihren Autos oder Vans (ZDFheute Nachrichten 2021). Auch wenn manche unter ihnen diesen hippiesken Aussteigerlebensstil bewusst gewählt haben, ist es bei den meisten der ökonomische Zwang, der sie zur Aufgabe ihrer Häuser gezwungen hat – die Bejahung dieser Art »postapokalyptischen« Lebensstils in mobilen Wohnvehikeln erfolgt nach der Aufgabe des sesshaften Lebens in der Reihenhaussiedlung, welches immer noch als Symbol des Guten Lebens gilt. Der Ausstieg ist für viele mit einem großen sozialen Stigma verbunden und diese maximierte Autoabhängigkeit wird von den neuen Monopol-Mächten des digitalen Kapitalismus bereits erfolgreich abgeschöpft. So hat der Großkonzern Amazon für dieses prekarisierte Nomadenvolk eigens die »Amazon Camperforce« entworfen. An bereits 14 Standorten in den USA hat Amazon extra Stellplätze vor seinen gigantischen Verteilerzentren eingerichtet (Gärtner 2021), bei dem Camper gegen geringes Entgelt direkt am Arbeitsplatz parken können und so ihr vergleichsweise kleines, aber dennoch vorhandenes Finanzbedürfnis durch repetitive und streng überwachte Arbeit zum Mindestlohn (oder darunter) verdienen können. Auch in Paris sind diese Art obdachloser Arbeiter*innen, die zwar dem Anschein nach noch einem »bürgerlichen Erwerbsleben« in Büros etc. nachgehen, aber nur mehr ein Auto als Schlafplatz im überteuerten Paris besitzen, ein viel beachtetes Phänomen (Augé 2011).

Man stelle sich vor, man fordere aus mittelständischer, abgesicherter und städtischer Perspektive einen Rückbau der Straßen oder gar eine Erhöhung der Benzinpreise. Auch wenn man mit solchen politischen Forderungen sicher eher die Wohlhabenden in den Reichenbezirken im Visier hätte, träfe man mit ihnen die Leben solcher prekarisierten Existenzen noch viel massiver und würde sich deshalb verständlicherweise ihren Widerwillen zuziehen. Das hierfür eindrucksvollste Beispiel ist die französische Gelbwestenbewegung, die Frankreichs Straßen und Einkaufsmeilen seit 2018 regelmäßig lahmlegt: Der Auslöser der Bewegung war eine Erhöhung der Treibstoffpreissteuer (insbesondere auf Diesel), die der neoliberale Staatspräsident Emanuel Macron als Teil der »ökologischen Energiewende« (zu der für ihn auch Atomenergie gehört) ausgerufen hat. Seitdem werden in politisch interessierten Kreisen

hat, wie das Verbrennen von Treibstoff.« Der Lärm, Ruß und Gestank ist also wesentlicher für die Drag Racer als deren formelle Leistungsfähigkeit.

heiße Debatten geführt, ob man die »Gilet Jaunes« für ein emanzipatorisches und zukunftsweisendes Politprogramm gewinnen kann, oder ob man sie als rein rechte und reaktionäre Meute abtun muss. Wir werden auf diesen Punkt im nächsten Abschnitt »Politik« zurückkommen.

Abrundend können wir für dieses Kapitel zum Schutzraum zusammenfassen: Die Resilienz der Moderne besteht auch darin, dass sie die Menschen, die vermehrt der modernen Toxizität ausgesetzt sind, auch vermehrt an diejenigen Prothesen bindet, welche das Fortdauern der Toxizität garantieren. Eine ökologische Politik, die keinen »Klassenkampf von oben« führt und also eine Anschlussfähigkeit an die anderen, wichtigen emanzipatorischen Kämpfe der Gegenwart sucht, muss sich dieser Resilienz bewusst sein und komplexer über die Toxizität unserer Umwelt nachdenken, als sie es landläufig tut. Toxizität ist nicht nur etwas, das sich so einfach in (für alle gleiche) Zahlen wie CO^2 und Stickstoffwerte ausdrücken lässt. Nein, Toxizität ist auch ein kulturelles Grundmuster der Moderne, welches vielfach rassistisch und misogyn stratifiziert ist und als unsichtbarer Faktor Lebenswirklichkeiten hemmt, fördert, stört und unterdrückt. Nur wenn man diese sowohl ökologische wie kulturelle Toxizität gemeinsam mit Umweltschäden denkt, kann man ein emanzipatorisches Projekt erfinden, welches es allen ermöglicht, irgendwann mal – wie Esrap es so schön sagt – »das Autofeeling nicht mehr« zu brauchen.

