

Autoaggression

Im Kurzfilm *Motor Mania* von Disney aus dem Jahr 1950 werden wir Goofy als einem »Everyman« namens »Astra Walker« vorgestellt. Er ist ein netter Mann von nebenan, der die Nachbarn freundlich grüßt, sich beim Heraustreten aus der Haustüre noch musisch eine Blume ans Sakko steckt und dem zarten Vogelgezwitscher lauscht. Selbst vor einer Ameise am Weg schreckt er zurück, als er bemerkt, dass er fast auf sie gestiegen wäre, und er entschuldigt sich hochnotpeinlich. Doch als der »durchschnittliche Mann mit durchschnittlicher Intelligenz« aus einem »sehr guten Viertel [very nice neighborhood]« in sein Auto steigt: »tritt plötzlich eine Veränderung seiner Persönlichkeit ein.« Während Goofy scharfe Reißzähne wachsen und er ein teuflisches Antlitz entwickelt, beschreibt der Sprecher des Kurzfilms: »Als er den Motor startet, wird er von einem plötzlichen Machtrausch erfasst und verwandelt sich in den höllischsten aller Dämonen: sein Name wird Mr. Wheeler, der Mad Max.⁷« Der Rest des knapp siebenminütigen Films zeigt Goofy alias Mr. Wheeler als extrem aggressiven und egoistischen Fahrer, der keinen Anstand und keine Scham vor anderen Verkehrsteilnehmern kennt und sogar Lust am Schaden von Passant*innen entwickelt. Der Kurzfilm ist eine automobiler Version des Jekyll and Hyde-Themas, bei der freundliche Passant*innen, die zwischen kurzen Ampelwartezeiten von Autos gefressen werden, sofort zu ebensolchen Monstern werden, wenn sie den automobilen Phallus besteigen. Es ist dieses postmoderne Kippbild zwischen Innen und Außen, welches die Zerstörungslust weiter antreibt und die automobiler Welt ausmacht.

7 Original: »As he starts the engine, a sudden surge of power gets him and then he transforms into the most hellish demon drivers of all, his name becomes Mr. Wheeler, the Mad Max.«

Abb. 19/20: Disney-Cartoon »Motor Mania«, USA 1950



Der Soziologe Wolfgang Sachs weist in seinem Buch *Die Liebe zum Automobil – ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche* von 1984 darauf hin, dass im Auto auf eine höchst wirksame, symbolische Weise »Uterus und Phallus« vereint werden. Das Auto stellt innen einen weichen, behaglichen Schutzraum dar, er ist klimatisch und klangtechnisch von der Außenwelt abgeschirmt und sein gesamtes Design ist auf den Komfort des Fahrers (gendern nicht unbedingt notwendig) ausgelegt. Im Außen ist das Auto gleichzeitig ein blitzschneller Pfeil, ein Phallus, der die Macht über die Welt für alle Benutzer*innen um ein Vielfaches potenziert. Innen weich und ruhig, außen hart und schnell.

Während »passiv bewegt sein« die Kernform aller modernen Mobilität darstellt (Pelz 2002), kombiniert das Auto eine besonders drastische Kombination von körperlicher Unbewegtheit im Innen mit extrem potenter räumlicher Bewegungsfähigkeit im Außen. In der Eisenbahn sitzt man zwar auch zumeist, doch kann man sich in ihr auch ohne die Sicherheit der Fahrt zu gefährden körperlich bewegen. Außerdem ist der Innenraum im Zug nicht nur auf den Komfort *eines Selbst* ausgelegt. Zudem steuern Normalverbraucher*innen den Zug nicht selber, sondern sitzen passiv in ihm. Sie haben keine eigene Handlungsmacht über ihre beschleunigte Bewegung. Im Auto hingegen hat man mit ganz wenigen Handgriffen ein extrem potentes Handlungsfeld. Dies führt zu einem symbolischen Bedeutungswechsel, der für das Auto zentral ist. Während körperliche Bewegung des Menschen von den Beinen ausgeht, ist es im Auto primär die Hand, die die Bewegungspotenz ermöglicht. Die Füße machen nur ein ganz kleines, gehemmtes Auf und Ab, welches die Beine leicht verkrampft und steif zurück lässt, während man mit der Hand am Lenkrad und Schalthebel das wesentliche Steuern vollzieht. So ist die bewegte Interaktion mit dem Auto nicht mehr eine Angelegenheit der Füße, die durch die Welt ziehen, sondern eine der Hände. Menschen unterscheiden sich von den

meisten Tieren im aufrechten Gang – durch das Freiwerden der Hände konnte der Einsatz von Werkzeugen perfektioniert werden. Ist dieser Rückgriff auf die Hände als primäres Bewegungsorgan im Auto ein degenerativer Rückschritt in animalischere Bewegungsformen oder wird durch ihn die ganze Welt zum vom Werkzeug Bearbeitbaren? Ich behaupte, dass die Antwort in der Spannung zwischen beiden Polen liegt. Einerseits führt die automobilen Bewegungsform zu einer Degeneration von Interaktionsweisen, die leicht in schier archaischen Aggressionsausbrüchen explodiert. Andererseits suggeriert diese Bewegungsform *Handlungsmacht* über die Umwelt: Die Welt erscheint durch das Auto vielmehr als etwas mit dem Werkzeug Bearbeitbares denn als etwas, durch das man sich hindurchbewegt.

Der menschliche Handlungsrahmen ist durch diese Art uteralen Phallus also extrem erweitert, während die körperliche Bewegung auf ein Minimum reduziert ist. Laut Wolfgang Sachs verschränkt sich durch diese dem Auto spezifische »Symbiose zwischen Mensch und Maschine [...] jene eigentümliche Mischung aus Regressions- und Omnipotenzgefühlen« (1990, 159). »Sie ist wohl in ihrer Spannung zwischen Geborgenheit und Kraftgenuss, zwischen Uterus und Phallus, eine Spannung, die aus der autotypischen Inkongruenz zwischen Aufwand und Wirkung hervorgeht, die Dynamik [...] mit Passivität [...] vereint.«

Aus dieser dem Autofahren wesentlichen Spannung aus extremer Erweiterung des Handlungsradius bei gleichzeitiger Ruhigstellung des Körpers lässt sich das massive Aggressionspotential hinter dem Lenkrad erklären, welches Goofy in *Motor Mania* erfährt. Es ist das plötzliche Einbrechen in den uteralen Komfortraum von Äußerem, welches die phallische Geschwindigkeitsmacht prekär macht und leicht aggressive Abwehrhaltungen explodieren lässt. Im Innen ist alles so wohligh und selbst bei hoher Geschwindigkeit hört man nur ein beruhigend basslastiges Rauschen. Da erscheint jedes unvermittelt von außen Kommende als aggressive und bösartige Behinderung des eigenen Komforts. In einer instinktiven Täter/Opfer-Umkehr ist es so das, was sich in den Weg des schnellen Phallus stellt, welches mit blitzschnellen Hupen und aggressiven Beschimpfungen zurechtgewiesen wird. Während es bei Konfliktsituationen zwischen Fußgänger*innen oder Radfahrer*innen⁸ im

8 Chris Shilling (2022) argumentiert in seinem Paper »Body pedagogics, culture and the transactional case of Vélo worlds« tendenziös aber sicher richtig, dass Radfahren im Gegensatz zum Autofahren das Bewusstsein gegenüber der Umwelt erhöht: »Besonders bemerkenswert an der Erfahrungsdimension des Radfahrens ist der Gegensatz,

Verkehr selten zu Schreikrämpfen oder physischer Gewalt kommt, ist die oftmals komplett unerwartete Explosion von Aggression im Auto eine häufigere Normalität. Wer wurde noch nicht unversehens und in abfälligster Sprache von einem Autofahrer (gendern sehr selten notwendig) angepöbelt, wenn eine winzige Kleinigkeit geschehen ist? Besonders Aktivist*innen bei Straßenblockaden kennen dieses unendliche Aggressionspotential. Blockiert man die Bewegungsfreiheit des uteralen Phallus, kommen manche Autofahrer sofort aus ihrer Hülle heraus und ziehen die »Störobjekte« alias Aktivist*innen gewaltsam von der Straße, drohen ihnen gar mit Mord und Vergewaltigung. Der Verkehrswissenschaftler Hermann Knoflacher beschreibt, dass die Kommunikationsfähigkeit von Menschen im Auto auf jenes von Insekten reduziert

den es zur zunehmend verwalteten und desodorierten »Sinneslandschaft« westlicher Verkehrssysteme darstellt. Eingeschlossen in einem »Carcoon« oder getragen von einem Zug, während man sich auf eine innere Welt konzentriert, die durch ein Buch, einen Laptop oder einen iPod ermöglicht wird, ist die Fahrer*in oder Passagier*in von der Umgebung abgeschirmt. Im Gegensatz dazu ist ein wesentliches Merkmal des Radfahrens, welches sich in zeitgenössischen und historischen Berichten über diese Aktivität wiederfindet, die Tendenz, eine »erhöhte Sinnlichkeit zwischen Fahrern und ihrer Umgebung« zu fördern, eine »immersive« Erfahrung, die den Einzelnen für die »olfaktorischen Signaturen« öffnet, die mit kontrastierenden »Wetterwelten« assoziiert werden. Die Geräusche, Geschmäcker, Gerüche und Visionen, mit denen man beim Radfahren in Berührung kommt, stimulieren das, was Larsen als »taktil-kinästhetischen Körper« bezeichnet, der diesen auch abverlangt, mit der Nervosität umzugehen, die mit diesen sensorischen Erfahrungen einhergehen kann – ein Umstand, der noch verstärkt wird, wenn man inmitten von rasenden Autos und Lastwagen fährt. [Of particular note to the experiential exchanges central to cycling is the contest they provide to the increasingly managed and deodorised »sensescape« of western transport systems. Enfolded within a »carcoon« or carried by a train while focused on an inner world facilitated by book, laptop or iPod, the driver or passenger is shielded from the surrounding environment. In contrast, a key characteristic of cycling that recurs in contemporary and past accounts of this activity is its tendency to promote an »elevated sensuousness between riders and their environment«, an »immersive« experience opening individuals to the »olfactory signatures« associated with contrasting »weather worlds«. The sounds, tastes, odours, visions and touches transacted with while cycling stimulate what Larsen refers to as a »tactile kinesthetic body« that also requires learners to cope with the nervousness that can accompany these sensory experiences, a circumstance intensified when riding amid speeding cars and lorries« (6–7). Rebecca Solnit (2002) macht dasselbe Argument eines »Mehr« an sinnlicher Teilhabe an der Umwelt für das Zufußgehen, welches bestimmt ebenso aggressionshemmend wirkt.

ist (hupen, hupen hupen), während ihre körperliche Reichweite ins Übermenschliche gesteigert wird. Auch fehlt der Gesichtskontakt mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen, der in anderen Situationen sofort konfliktthemend wirkt. Durch diese Mischung von stark potenzierte Bewegungsmacht und stark eingeschränkter Kommunikationsfähigkeit ergibt sich diese explosive Aggressionsmischung.

Es ist immer wieder interessant zu beobachten, wenn Autofahrer aus ihrem Schutzraum herausspringen und ihre Aggression als »rein menschliche Körper« in den öffentlichen Raum entladen. Oft schwelt die Aggression dann sehr bald ab, fällt zusammen wie eine Erektion nach erfolgtem Koitus. Aktivist*innen lernen bei Straßenblockaden solchen Aggressionen möglichst ruhig und höflich entgegen zu treten. Denn zumeist genügt dieser einfache Mensch-zu-Mensch-Kontakt, damit die Aggressoren in ihre Körperlichkeit zurückfinden und sich der Unangemessenheit der Lage bewusst werden – dass sie erkennen, dass sie sich gerade gehörig »unzivilisiert« verhalten haben. Die allermeisten dieser Aggressoren begreifen sich ja selbst als nette und anständige Menschen (sind es auch zu 99 % ihrer Zeit) und erschrecken dann leicht selbst, in was für einer gewalttätigen Haut sie da plötzlich steckten. Als vor einiger Zeit ein Autofahrer, den ich auf sein extrem enges Überholen hinwies, ausstieg, mich körperlich festhielt und mir verbal mit Mord drohte, musste ich seine eigenen Worte laut in der Öffentlichkeit wiederholen. Die verwundernten Blicke der Passant*innen brachten ihn plötzlich zur Selbsterkenntnis, in was für einer strafrechtlich prekären Situation sich der sichtlich gut verdienende Familienvater (Kindersitze auf der Rückbank des SUV) gebracht hatte und ließ unmittelbar von mir ab. In ihrem Selbstbild würden solche Menschen nie mit anderen so umgehen. Sie würden sich auf Dinnerparties über gewalttätige Menschen echauffieren und ihren Frauen und Kindern raten, lieber mit dem Auto in der Nacht durch die schwierigen Viertel heimzufahren. Dass das Objekt ihrer Angst in ihnen selbst steckt, jagt ihnen einen gehörigen Schreck ein und bildet die dunkle Unterseite des Autoregimes, den postmodernen Mr. Hyde des automobilen »Everyman«.

Das Auto produziert also nicht nur das moderne Selbst, sondern auch gleichzeitig die Aggression und Angst, die zu seiner Selbsterhaltung notwendig sind. »Autoaggression« bezeichnet in klinischer Definition die »Aggression gegen sich selbst« – diese ist im Homogenozän, welches das moderne Selbst am Fließband produziert, auch genauso auf die anderen Selbst der Autowelt projizierbar. In uns allen steckt der freundliche Mr. Walker *und* der zerstörungswütige Mr. Wheeler.

In der jüngeren Vergangenheit kommentieren diverse Motorjournalisten, dass die Designs der neuen Automodelle immer aggressiver werden. »Oft erinnert das Antlitz der Autos an Raubtiere oder Monster«, schreibt Nils-Viktor Sorge im Spiegel 2018. Da frühere Modelle vom Konsumenten als »zu feminin« verstanden wurden, haben selbst Kleinwagen heute den ursprünglich von teuren Rennautos stammenden »bösen Blick« und gleichen »einer geladenen Waffe«, deren Formsprache bereits Kinder instinktiv als Befehl zum »aus der Bahn gehen« verstehen und besonders unter sogenannten Männern einen Hauptgrund darstellt, etwas mehr für das Auto auszugeben. In einem DPA-Artikel von 2017 trauert der Autor um die »gentler curves« des »more civilised styling of the past« – Autos waren damals noch »pretty«, »handsome«, »long-bonneted« und »curvaceous«. Heute hingegen seien es aggressive und pröllig laute Kampfmaschinen, die die Autosalons bevölkern. So zum Beispiel in der Werbung: »Beast of the Green Hell«⁹ von Mercedes-Benz (2016), bei dem Lewis Hamilton mit seiner Killermaschine durch einen unheimlichen und wuchernenden Dschungel rast. Der Spot suggeriert eine seltsame Klimazukunft, in der »die Natur« sich die moderne Welt zurückerobert hat: Die Infrastrukturen des Nürburgring sind von der Wildnis überwuchert und nur der Rennfahrerheld scheint durch sein besonders aggressives Fahren noch *hindurchstoßen* zu können (die Straßen bleiben aber auffällig glatt). Am Schluss steigt ein unglaublich schönes, weibliches Modell zum Rennfahrer in den Wagen und erlebt einen kleinen Orgasmus, als der Held den Motor startet. Sein Blick verrät den Rest. Muss man hier noch eine ökofeministische Interpretation hinzufügen oder sprechen die Bilder für sich? Die »vom Klima« bedrohte Maschinenmännlichkeit flieht sich in immer aggressivere Lustphantasien zurück. Wo früher das Auto die schöne Lady symbolisierte, kehrt man angesichts der Krise zurück zur Kampfmaschine, mit der man seine »süße Kleine« retten und gleichzeitig gehörig durchschütteln kann. Vielleicht lösen sich die beiden ja sogar in einer orgasmischen Crash-Verschmelzung auf...

»Völlig losgelöst« – Freiheit von der Erde

Der postmoderne Mann erreicht die Transzendenz im Rausch der Geschwindigkeit. Jean Baudrillard beschreibt in *America* das heimliche Triumphgefühl,

9 <https://www.youtube.com/watch?v=csAXruiBLTs> [28.2.2024]