

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 prollig laute Kampfmaschinen, die die Autosalons bevölkern. So zum Beispiel in der Werbung: »Beast of the Green Hell⁹ von Mercedes-Benz (2016), bei dem Lewis Hamilton mit seiner Killermaschine durch einen unheimlichen und wuchernen Dschungel rast. Der Spot suggeriert eine seltsame Klimazukunft, in der »die Natur« sich die moderne Welt zurückeroberthat: Die Infrastrukturen des Nürburg Rings 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]

wenn er mit über 100 km/h durch die Wüste Nevadas braust. »Fahren ist eine spektakuläre Form von Amnesie. Alles ist zu entdecken, alles ist auszulösen.« (2010, 9) Das beschleunigte Fahren entleert laut Baudrillard die durchfahrene Welt von ihrer Bedeutung. Genau darin liegt die Ekstase: Die automobile Geschwindigkeit evoziert die totale Loslösung und Freiheit von der organischen Erde.¹⁰ Hierin realisiert sich das Erbe des mechanistischen Weltbildes als prophetische Welterfahrung: Wo die Philosophen der Neuzeit die Erde als atomistische Leere und sinn- und lebloses Zahnradgefüge umdeuteten, in der nichts Organisches, Warmes oder Bedeutendes ohne die Vernunftleistung des gottprivilegierten Mannes geschieht, kann man dem Begehrn dahinter am besten im Sportcoupé¹¹ beim Rasen durch die Wüste nachgehen. »Diese Art des Fahrens erzeugt eine Art Unsichtbarkeit, Transparenz oder Transversalität der Dinge, indem diese einfach entleert werden. Es ist eine Art Selbstmord in Zeitlupe, ein Tod durch Ausdehnung der Formen – die köstliche Form ihres Verschwindens.« (Ibid. 7)¹²

Der fahrende Mann ist in dieser Aktivität im »intimen [...] Verkehr mit sich selbst« und »diese formelle Loslösung ist nirgends so ergreifend als vor dem Tod. Ein großartiger Kompromiss wird vollzogen: bei sich zu sein und

-
- 10 Es ist kein Wunder, dass die Nazis, die diesem Gefühl am meisten Raum gegeben haben, konsequenterweise *alle* Tempolimits im sogenannten »Dritten Reich« abgeschafft haben – auch jene in den Städten und Dörfern, was zu einem massiven Anstieg der Verkehrstoten führte (Kunze 2022, 105). Man kann es zum Teil des noch unaufgearbeiteten materiellen Erbe der NS-Zeit ansehen, dass es bis heute kein Tempolimit auf Deutschlands Autobahnen gibt (womit es in Europa und der westlichen Welt alleine ist – die einzigen anderen Staaten, in denen es kein Tempolimit gibt, sind Nepal, Myanmar, Burundi, Bhutan, Afghanistan, Nordkorea, Haiti, Mauretanien, Somalia und der Libanon – wobei in den meisten Staaten wahrscheinlich kaum Straßen existieren, auf denen man schneller als 130 km/h fahren könnte). Wie mir ein befreundeter Sinologe erzählte, ist es heute gängige Praxis deutscher Autobauer, reiche Kund*innen aus China für eine »Probefahrt« ihrer Boliden auf Kosten der Firma nach Deutschland zu fliegen, damit sie dort die Autos »mal wirklich fahren können«.
- 11 Sowohl für Baudrillard als auch für den Vorgänger eines solchen Befreiungsdenkens von der Erde, Marinetti, stellt der Düsenjet einen noch radikaleren Befreiungsaffekt dar – doch lässt sich dieser schwerlich unter den gängigen Produktions- und Umweltbedingungen als ein für *jedermann* konsumierbares Produkt herstellen.
- 12 Original: »Driving like this produces a kind of invisibility, transparency, or transversality of things, simply by emptying them out. It is a sort of slow-motion suicide, death by an extenuation of forms – the delectable form of their disappearance.«

stets weit fort zu sein. Der Wagen erweist sich als ein Zentrum neuer Ichbezogenheit, deren Umkreis gar nicht deutlich abgesteckt ist« (Baudrillard 2007, 88). Innerhalb dieses uteralen »Gehäuses der Intimität«, die das Auto für Baudrillard darstellt, ist die Sexualität eine masturbatorische, selbstbezogene. Die Welt wird vom narzisstisch gepolten Selbst als bloße Szenerie im Außen erfahren, über die es ganz selbstverständlich Herrschaft aus privilegierter Position ausübt. Im Uterus genügt der Phallus sich selbst. Und auch sogenannte Frauen haben in der abgeschotteten Schutzhülle des Uteralen einen Phallus, solange sie alleine darin sitzen (oder – in statistisch selteneren Fällen – den sogenannten Mann kutschieren).

Auf jeden Fall ist in dieser psychosozialen Affektökonomie das ungestörte, masturbatorische Brausen *über* die Wüste der wesentliche Freiheitsaffekt des Autofahrens. Doch entgegen den Bildern aus Autowerbungen, in denen wirklich ein erstaunlich großer Anteil von neuen Modellen alleine durch die Wüste saust, bewegt sich der Normalautofahrer in den seltensten Fällen in solch bedeutungslosem und leeren Gelände. Die Wüste mag zwar das Symbol der Freiheit des Autos sein, entspricht aber kaum der Realität seiner tagtäglichen Anwendung. Der absolute Großteil des automobilen Verkehrs ereignet sich *per Definitionem* in Ballungszentren und engen Nadelöhlen, wo ganz viele Menschen zur selben Stoßzeit dem masturbatorischen Freiheitsaffekt alleine und nebeneinander nachgehen wollen. Um dieses von innen erlebte und gesuchte Freiheitsgefühl der Auto-Selbste mit der schieren Masse von Karosserien im urbanen Außen zu vereinen, bedarf es einer akribischen Verkehrsregulierung und eines ausufernden Regelkodex, den alle Autosubjekte internalisieren müssen. Der Schilderwald des letzten Kapitels, die unzählige Masse an Ausweichstraßen, Fly-Overs und Ampeln sind ein Resultat dieses Widerspruchs, welches affektiv eine ungeheure Selbst-Kontrolle erfordert, die oftmals nicht vorhanden ist (aber in den boomenden Yogastudios und Meditationskursen der modernen Großstädte angeboten wird).

Selbst die kürzeste Wartezeit an der Ampel kann zu einem massiven Wutausbruch führen, wie es Goofy im Kurzfilm *Motor Mania* vorführt: Zwar fährt er davor ganz gemütlich, mit offenem Coupé, um die an ihm vorbeiziehende »Natur« zu genießen. Doch sobald die Ampel auf Rot schaltet, kippt die Stimmung des »Everyman« und plötzlich flucht er wild und strampelt wie ein Neugeborenes. Ampeln sind oftmals wutauslösende »Konfliktzonen« weil, – wie der Medienwissenschaftler Florian Sprenger schreibt – »sie die ›freie Fahrt für freie Bürger‹ und den Liberalismus des automobilen Subjekts nicht nur mit der Notwendigkeit der Regulation und Reglementierung vermeintlich freier

Bewegung konfrontieren, sondern die Handlungsmacht, mit der diese Subjektivität aufgeladen wird, zerlegen.« (Sprenger 2022)

Als die Ampel für den »Everyman« wieder auf grün schaltet, sind alle Fahrer*innen voll Adrenalin und rasen sofort in erhöhtem Tempo los, nur um an der nächsten Ampel wieder quietschend anzuhalten. Allein der Treibstoffverbrauch durch dieses ach-so-alltägliche Stop-and-Go vor Ampeln, bei denen für zumeist nur wenige hundert Meter mehr als eine Tonne Gewicht von 0 auf 50 km/h beschleunigt werden muss, ist enorm. Dabei ist in den allermeisten Straßen »die grüne Welle« – also die privilegierte Durchschaltung der Ampelintervalle – auf Autos ausgelegt, und alle anderen Verkehrsteilnehmer*innen müssen noch viel länger und oftmals mehrmals auf ihr »grün« warten. Der französische Schriftsteller Sylvain Tesson (2008) hat einmal geschrieben, dass ein »Nomade niemals gestresst ist«, weil er ständig in Bewegung ist. Demnach entsteht Stress, wenn man sich wohin bewegen will oder muss, aber am Weg immer wieder anhalten muss. Das moderne Ampelregime, welches – dies wird zu oft übersehen – nur aufgrund des Automobils seine Vorherrschaft in den Städten angetreten hat, ist also demnach ein großer Stress- und Adrenalinproduzent, der für die Fußgänger*innen und Radfahrer*innen durch den Lärm und Gestank, von dem sie nicht abgeschottet sind, nochmals verstärkt wird. Dennoch ist das Aggressionspotential im Auto bei der Verkehrsstockung um ein Vielfaches höher als bei den anderen Verkehrsteilnehmenden. Schon bei kurzen Stauungen kommt es oftmals zum Hupkonzert. Fragen Sie sich zum Vergleich, wie oft sie laut aufschreiende Menschen in einer Warteschlange sehen. Die privilegierte Umhüllung und Stellung des Autoverkehrs macht es möglich. Und je privilegierter man(n) ist, desto höher das Aggressionspotential. So zeigen zum Beispiel zwei Studien aus der quantitativen Soziologie, dass Autofahrer*innen schneller hupen und seltener anhalten, je teurer ihr Auto ist (Jann 2008; Piff et al. 2012). Interessant ist auch, dass in ökonomisch ärmeren Ländern das Stop-and-Go sich in seiner radikalen Form noch nicht durchgesetzt hat: In Städten wie Neu-Delhi, Jakarta oder Teheran gibt es vergleichsweise wenige Ampeln und an diese wird sich darüber hinaus kaum gehalten. Der Verkehr und alle seine Teilnehmenden, sei es in Rikscha, Bus, Auto, Rad oder Scooter, rollen in vergleichsweise langsamem Tempo, aber dafür kontinuierlich.

Das spezifisch abendländische Bewegungsregime, welches die völlig losgelöste Bewegung als Kern von Freiheitsgefühlen versteht, reproduziert ein gänzlich eigenes Verhältnis zu Regulierung, die es unfähig ist, selbst zu reflektieren, weil seine gesamte Affektökonomie in Form von Wutausbrüchen,

erotischen Phantasien und einseitigen Freiheitsglorifikationen dagegensteht. Wie es das schwedische Aktivist*innenkollektiv planka.nu in ihrem Buch *VerkehrsMachtOrdnung* ausdrückt, ist die Automobilität ein »System der Unmöglichkeit. Was als Weg zur Freiheit und Unabhängigkeit gefeiert wird, beruht auf einem feinmaschigen Kontrollnetz.« (Planka.nu 2015, 12) Dieser »innere Widerspruch« der Automobilität übersieht, dass sich »die angebliche Freiheit der Straße [...] Hand in Hand mit der Kontrolle unserer Bewegung entwickelt hat« (Ibid. 11). Auch die Ampel ist ein Versuch, diesen inneren Widerspruch des Autoregimes zu managen und das ideologische Freiheitsprivileg des Autofahrers in der Stadt gegen alle anderen durchzusetzen. Nochmal Florian Sprenger: »Die Geschichte der Ampel ist ein Moment der Geschichte automobiler Subjektivität, in der das *right of way* des Autos als gegeben und jeder Versuch einer Änderung als Angriff auf die Identität des automobilen Subjekts betrachtet wird.« (Sprenger 2022, 2) Die Kontrolle und Normierung unseres Verhaltens ist aufs Engste verwoben mit der Durchsetzung des Autos.

Die Rechtshistorikerin Sarah A. Seo zeigt in ihrem Buch *Policing the Open Road – How Cars Transformed American Freedom*, dass der US-amerikanische Polizeistaat in seiner gegenwärtigen aufgeblähten, und besonders für Minderheiten gefährlichen Dimension erst durch die Masseneinführung des Autos in den 1910er und 1920er Jahren entstanden ist. »Bevor es Autos gab, kümmerten sich die [Polizei-]Beamten hauptsächlich um Menschen am Rande der Gesellschaft wie Landstreicher und Prostituierte« (2019, 13). Der Großteil der Bevölkerung kam jedoch so gut wie nie mit der Staatsgewalt in Berührung, da die allermeisten Bereiche des Lebens noch einer informellen moralischen, sozialen und geschäftlichen Selbstregulierung vermittelte Kirchen, sozialen Vereinen und Wirtschaftsverbänden unterstand. Das öffentliche Leben richtete sich großteils eher nach einem gewohnheitsbasierten *common law* (Ibid. 24) als nach abstrakten Gesetzen, die von einer Zentralgewalt exekutiert wurden. Laut Seo war es die Einführung des Autos, die eine Unterwerfung von allen sozialen Strata unter dieselbe gesetzliche Kontrolle erforderte. Das Auto ist eine Maschine, die durch ihre uterale Umhüllung die sozialen Bindungen kappt und so verstärkt zu rüpelhaftem Verhalten in der Straße führt, wo früher soziale Kontrolle vermittelte Blickkontakt und verbalem Austausch möglich war. Das Gefühl der Freiheit von den Umwelt- und Gesellschaftsbezügen, welche das Auto produziert, führte zu einer Lawine an neuen Verkehrsvergehen und Todesursachen, die die Legislative aller von ihm betroffenen Staaten beschäftigte und zu einem Paradigmenwechsel brachte. Allein in den zwei Jahrzehnten zwischen 1909 und 1929 wuchs die Anzahl der Autos um 8400 % und die An-

zahl der tödlichen Verkehrsunfälle um 2400 %, während die Bevölkerungsanzahl nur um 33 % anstieg. Der amerikanische Rechtsstaat erkannte, dass diese veränderten Bedingungen der Gesellschaft eine andere Form von Regulierung erforderten und so entstand eine nicht enden wollende Reihe an neuen und vielfach undurchsichtigen Gesetzen und Verkehrsregelungen, die ein Polizist 1936 wie folgt kommentierte: »Die Gesetze zur Regelung des Verkehrs sind so zahlreich, dass es nur wenige Menschen gibt, die sich auf den Straßen oder Autobahnen bewegen können, ohne zu jeder Stunde des Tages gegen eines oder mehrere zu verstößen.« (Ibid. 26)¹³

Durch die anfangs noch unterreguliert hereinbrechende Katastrophe des Autos in die Straßen und Städte entstand so die Notwendigkeit, den Polizeiapparat massiv auszubauen und mit erhöhter Macht auszustatten. So wurden konstitutionelle Grundrechte wie das »Fourth Amendment« aufgrund des Automobils und der von ihm hervorgebrachten Welle an Verbrechen ausgehöhlt und die Polizei zu einem staatlich verwalteten Apparat mit massiv ausgebauten Eingriffsrechten in die Freiheit aller. Plötzlich gehörte es zur Alltagserfahrung einer jeden Bürger*in, sich den kontrollierenden Augen der Exekutivmacht ausgesetzt zu fühlen. Die Polizei, die davor ein kleiner und vergleichsweise wenig Macht besitzender Korpus war, wurde zu einem aufgeblähten und professionellen Unternehmen, welches sich nicht nur der Aufklärung mancher Vergehen am Rande der bürgerlichen Gesellschaft widmete, sondern auch der Prävention von zukünftigen Verbrechen durch massiv gestiegene Straßenkontrollen etc. verschrieb. Und sobald der Polizeiapparat einmal so aufgebläht war, musste dieser sich auch durch die Feststellung von Verbrechen selbst legitimieren (und teilweise auch finanzieren). Aus diesem Grund stieg die Gesamtanzahl der Verbrechen in den USA in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts in allen Bereichen um ein Vielfaches an, so Seo. Was früher der zivilen Selbstregulierung in den Kommunen überlassen wurde, ist mittels der Durchsetzung des Autos zu einem föderalen Apparat von Strafverfolgung geworden, samt des Rattenschwanzes an finanziellen Schäden, Gefängnissen und Vorbestrafungen, die dieser mitproduziert. Wie es Sarah A. Seo ausdrückt: »Die Polizeiarbeit ist erst durch den Verkehr zu einem Beruf geworden, aber die öffentliche Wahrnehmung der Funktion der Polizei beschränkte sich auf die Verbrechensbekämpfung.« (Ibid. 112)

13 Original: »So numerous are the laws regulating traffic that few are indeed the persons who can travel the streets or highways without violating one or many of them every hour of the day.«

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