

Der SUV-Effekt: Triumph der Resilienz der Moderne

Diese Vorliebe Schwarzer für dicke Autos hat ihren Ursprung in der Geschichte schwarzer Automobilität unter toxischen Bedingungen, die wir weiter oben angesprochen haben. Die – zumeist – Familienväter, die ihre Kinder und Frauen zu ihren Familien in die Südstaaten fuhren, mussten oftmals hunderte Meilen durch (größtenteils) ihnen feindlich gesinntes Land fahren, in denen das »Green Book« nur selten »safe spaces« außerhalb des Schutzraums der Autokarosserie kannte. Viele schwarze Fahrer*innen trauten sich nicht einmal bei Tankstellen in den vom KKK geprägten Südstaaten zu halten und nahmen lieber volle Benzinkanister für die ganze Fahrt genauso wie genügend Nahrung mit, um nirgends stehen bleiben zu müssen. Wie Sorin erzählt, gehörten ewig lange und nervöse Nachtfahrten auf den Rückbänken ihrer Eltern zur kollektiven Erinnerung ihrer Generation. Um genügend Stauraum für diese Non-Stop-Fahrten zu haben, tendierten schwarze Konsument*innen von Anfang an zu größeren und dickeren Autos als Weiße. Zudem bevorzugten schwarze Konsument*innen Autos mit so mächtigen Karosserien, dass sie dem Rammen anderer (weißer) Fahrer Stand halten konnten, und so leistungsfähigen Motoren, dass sie im Falle einer Verfolgung vor anderen Autos fliehen konnten. »Ein schwarzer Mann – insbesondere ein schwarzer Mann, der auf den Nebenstraßen von Mississippi unterwegs war – musste lange und gründlich überlegen, welches Auto er kaufen sollte. Spezielle Überlegungen, wie z.B. die Frage, wie bequem ein Auto zum Schlafen sein würde oder wie leicht es eine schnelle Flucht vor einem wütenden Mob ermöglichen würde, beschäftigten weiße Fahrer im Allgemeinen nicht.« (Sorin 2020, 51)⁸ Sorin erzählt, wie der immer flexible amerikanische Kapitalismus sich diesem neuen und traurigen Bedürfnis der entstehenden schwarzen Mittelklasse sofort annahm. Durch diverse Marktumfragen erkannten Konzerne wie Buick und Esso sehr bald dieses Bedürfnis von Afroamerikaner*innen nach »dickeren Autos« und deren überproportional hohe »Bereitschaft«⁹, viel Geld für Autos auszugeben, und

8 Original: »A black man – particularly a black man driving the back roads of Mississippi – had to think long and hard about which car to buy. Special concerns, such as how comfortable a car would be for sleeping or how easily it would allow a quick escape from an angry mob, generally did not concern white drivers.«

9 Wobei unter Berücksichtigung der strukturellen Rahmen »Gezwungenheit« vielleicht das treffendere Vokabular wäre, welches der Ideologie des sogenannten freien Marktes aber nicht entspricht.

schalteten gezielt Werbungen in schwarz geführten Zeitungen. Die rein weiß geführten Konzerne profitierten auf diese Weise doppelt vom staatlichen und gesellschaftlichen Rassismus, in dem sie die von ihm produzierten speziellen Bedürfnisse noch zusätzlich finanziell abschürften.

Hierin findet sich eine weitere Lektion in puncto Resilienz der Moderne: Man macht einen Markt aus den besonderen Bedürfnissen, die die Moderne aufgrund ihrer jeweils spezifischen Lebensfeindlichkeit erst hervorgebracht hat. Dadurch wird die naheliegendste Lösung für die systemimmanenten Probleme ein Konsumprodukt, welches die zugrundeliegende Problematik qua weiterer Ausbreitung von Marktlogik weiter verschärft, anstelle sie zu lösen. Die Minderung des Symptoms füttert so weiter die Ursache des Symptoms. Solche sich selbst verstärkenden Feedbackloops sind ein wesentliches Merkmal der Resilienz der Moderne und es gibt ihrer unzählige Beispiele¹⁰. Diese historische Exkursion lässt noch einen weiteren Schluss bezüglich des »SUV-Effekts« der Gegenwart zu. Wie wir bereits in der Einleitung angesprochen haben, muss die derzeit stark ansteigende Zahl an SUVs auf den Straßen nicht als ein Ausdruck des *Climate Change Denialism* verstanden werden, sondern als eine auf das steigende Bewusstsein der Klimakatastrophe reagierende Konsumentenscheidung. Die Exkursion in die Geschichte schwarzer Automobilität verdeutlicht uns: Wenn die Umwelt als toxisch erscheint, neigen die meisten zur Abschottung in einer noch massiveren Schutzhülle. Dass auch unter Weißen und Privilegierten der SUV zur primären Konsumentenscheidung und zum Statussymbol wurde (und nicht mehr der tiefliegende Sportwagen, der es noch Anfang der 2000er Jahre war), bedeutet, dass sich nun selbst den Privilegiertesten die Toxizität der Moderne ins Bewusstsein drängt. Mit dem tiefergelegten Ferrari wird man kaum durch die Flutkatastrophen, Bürgerkriege und neuen Wüsten der kommenden Katastrophen kommen –

10 Um hier ein paar Beispiele zu nennen: das Fitnessstudio sowie der Ausflug »in die Natur« erfüllen beide ein ähnliches Bedürfnis nach Bewegung und Zerstreuung, welches die autozentrierte Stadt auf ihren öffentlichen Flächen nur mehr schwierig erfüllen kann, aber massiv produziert. Weiter könnte man den Umstand nennen, dass mittlerweile fast alle sozialstaatlichen Rentensysteme nur mehr funktionieren, weil sie an der Börse in teils moralisch sehr fragwürdigen Bereichen investieren. Durch diesen Börsengang des Rentensystems sind wir alle effektiv interessiert und *investiert* am Erhalt des finanzkapitalistischen Status quo, solange wir uns noch eine Rente in heute bekannter Form erwarten. Im Kapitel »Männerwelt« meines Buchs *Backlash – Essays zur Resilienz der Moderne* (Jörg 2020) behandle ich außerdem verschiedene Männlichkeitsperformances unter dem Gesichtspunkt der Resilienz der Moderne.

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 »Securitry 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 »trough 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