

Vehikel der Emanzipation

Die Erfahrung, einen schwarzen Körper in den USA durch den öffentlichen Raum zu navigieren, war, wie Ganette Cadogan erläutert, in vergangenen Jahrzehnten keinesfalls besser als heute, sondern zumeist noch um einiges schlimmer. In den Hochzeiten des Klu-Klux-Klans und der Jim Crow-Gesetze war Lynchjustiz gegen schwarze Menschen eine traurige Alltäglichkeit. Per Gesetz war »Rassentrennung« in allen öffentlichen Einrichtungen und Transportmitteln zulässig. Die Massaker von Tulsa und Greenwood in den 1920er Jahren, bei denen hunderte Schwarze von weißen Mobs auf offener Straße ermordet wurden, markieren die schaurigen Höhepunkte eines höchst toxischen und allzeit lebensbedrohlichen Alltags für schwarze Menschen in den USA.

In diesem toxischen Klima war der Erwerb eines Kfz, welches auch langsam für wohlhabendere Schwarze erschwinglich wurde, eine logische Entscheidung, um der sonst überall drohenden Gefahr im öffentlichen Raum durch einen stählernen Schutzraum zu entgehen. Bereits im Jahr 1929 ist der für die schwarze Bürgerrechtsbewegung zentrale Philosoph, Historiker, Journalist und Schriftsteller W.E.B. Du Bois bei einer 1399 Meilen langen Autoreise durch die Südstaaten ganz positiv überrascht, wie viele Afroamerikaner*innen ihm in Autos begegneten. »Das Automobil bringt eindeutig die gerechte Vergeltung für die alberne Geschäftemacherei von Jim Crow« notiert er freudig.²

Viele im Norden der USA wohnende, schwarze US-Amerikaner*innen hatten weiterhin enge Familienbande in die Südstaaten, in denen historisch (und bis heute) die meisten Afroamerikaner*innen (aufgrund der Sklaverei in den ehemals konföderierten Staaten) lebten. Das privat besessene Auto wurde zum zentralen Vehikel zur Vernetzung und Emanzipation schwarzer Communities. Wie die Historikerin Gretchen Sorin in Erinnerung an ihren eigenen Vater erzählt, hat das Auto aufgrund dieser schutzgebenden Rolle einen besonders hohen Stellenwert unter afroamerikanischen Männern. Eltern konnten durch den Rücksitz ihrer Autos ihre Kinder vom rassistischen Alltag schwarzer Mobilität abschirmen und ihnen ein psychisch wie physisch sicheres Aufwachsen ermöglichen – und trotzdem noch die Oma etc. regelmäßig sehen (Sorin 2020, 40). Das sogenannte *Negro Motorist Green Book*, welches von

2 Original: »The automobile is certainly bringing just retribution upon the silly profiteering of Jim Crow.« Aus: W.E.B. DuBois, »Jim Crow Cars Usually Empty« in *Baltimore Afro-American*, Feb 16, 1929 via Sorin 2020, 42.

1936 bis 1966 erschien, war für diese schwarze Vernetzung in toxischen Zeiten ein unerlässliches Hilfsmittel. Dieser jährlich erscheinende Reiseführer verzeichnete »sichere Orte« in den für Schwarze gefährlichsten Gegenden; also Restaurants und Tankstellen, in denen Schwarze bedient wurden, und Motels, in denen sie übernachten konnten, darüber hinaus solidarische Ärzte, Apotheken usw.

In ihrem Buch *Driving While Black – African American Travel and the Road to Civil Right* beschreibt Gretchen Sorin das Auto als zentrales Vehikel der Emanzipation für die schwarz gelesene Bevölkerung: »Der Erwerb und Besitz eines Familienautos war eine Antwort auf die Strapazen der öffentlichen Verkehrsmittel Bus und Bahn – ein Mittel, um den täglichen Demütigungen zu entgehen, die sich aus dem Ausgeliefertsein an Busfahrer*innen und Schaffner*innen, weiße Fahrgäste und Polizist*innen ergaben. Das Auto ermöglichte ungehindertes Reisen ohne diese ständigen Begegnungen mit Rassismus und bot ein gewisses Maß an physischer und psychischer Sicherheit. Es überrascht nicht, dass afroamerikanische Familien ab den 1930er Jahren häufig alle Ressourcen, die sie hatten oder aufbringen konnten, für den Kauf eines neuen oder gebrauchten Autos nutzten.« (Ibid. 33)³

Im 20. Jahrhundert gab es diverse historische Emanzipationskämpfe, wie zum Beispiel teilweise jene der Frauen und Queers, für die das Auto eine zentrale Rolle zur Befreiung oder zumindest der Bekämpfung toxischer Strukturen symbolisierte (vgl. u.a. Ganser 2009; Diehl 2022). Jede am Land aufgewachsene Person, die mit dem Führerschein erst ein Mindestmaß an Freiheit von der dumpfen und oppressiven Landalltäglichkeit gewonnen hat, wird dieses Emanzipationspotential am eigenen Leib ansatzweise nachempfinden können. Doch das vielleicht wichtigste historische Beispiel bleibt die Rolle des Autos in der US-amerikanischen *Civil Rights Movement* der 1950er bis 1970er Jahre, welches bis heute seine Nachwirkungen hat. So wären die durch Rosa Parks berühmt gewordenen Bus-Boykotte von Montgomery, Alabama, ohne das Auto kaum möglich gewesen, wie Sorin argumentiert. Um

3 Original: »The purchase and ownership of the family automobile was one response to the stress and tribulations of public transportation by bus and rail – a means of avoiding the daily humiliations that resulted from being at the mercy of bus drivers and conductors, white passengers and policemen. Cars enabled unfettered travel without these continuous encounters with racism and provided some measure of both physical and psychological safety. Not surprisingly, beginning in the 1930s, African American families often took whatever resources they had or could muster to purchase a car, new or used.«

das Busunternehmen Montgomery City Lines Company erfolgreich zwingen zu können, von ihrer rassistischen Sitzplatzpolitik abzukommen, musste die strukturell ärmere schwarze Bevölkerung andere Wege finden, um zur Arbeit zu kommen. Aus diesem Grund wurde aus kollektiven Mitteln eine kleine Flotte von Kombi-KFZs gekauft, wohlhabendere schwarze Autobesitzer*innen nahmen solidarisch ärmere mit, und schwarze Taxifahrer verlangten einen bloß symbolischen Transporttarif von 10 Cent, was dem Preis eines Bustickets entsprach. Durch diesen Umstieg auf das Auto war es möglich, die Einnahmen des diskriminierenden Busunternehmens innerhalb von einem Jahr um 69 Prozent zum Einsturz zu bringen (Sorin 2020, 44), wodurch sich dieses zum Einlenken gezwungen sah und so ein symbolisch extrem wichtiger Sieg gegen die rassistischen Jim Crow-Gesetze gewonnen wurde.

»Das Automobil erwies sich nicht nur für die Boykotte als unverzichtbar. Es trug auch dazu bei, die Bürgerrechtsbewegung in einer segregierten Welt zu ermöglichen. Denn die Akteur*innen des *Civil Rights Movements* benötigten etwas, um schnell und sicher in verschiedene Städte zu reisen. Einige Afro-amerikaner*innen betrachteten das Auto als Grundlage für den Erfolg der Bewegung: »Der Schlüssel der Bewegung war ein Schlüssel zu einem Automobil ... der Schlüssel zu einem verdammten guten Automobil«, verkündete der *Pittsburgh Courier*.« (Sorin 2020, 44)⁴

Für Leader und Sprecher*innen der Bewegung waren Autos unablässig, da sie sonst gar nicht zu Flughäfen, zu denen Taxis Schwarzen oft den Transport verweigerten, oder anderen Örtlichkeiten gekommen wären. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass sowohl für das individuelle Bewusstsein von schwarz gelesenen Personen wie auch deren Vernetzung das Auto ein nicht zu vernachlässigender Faktor war. Für viele schwarze Personen bildete das Auto die notwendige Prothese, die die verfassungsrechtlich eigentlich seit 1776 gewährleistete »Gleichheit aller Menschen« am eigenen Leib erfahrbar machte. »Das Lenken eines Autos erwies sich als wunderbare, befreiende Erfahrung für Bürger*innen, denen die vollen Rechte der Staatsbürgerschaft

4 Original: »The automobile proved to be essential for more than the boycotts. It helped make the civil rights movement possible in a segregated world in which the participants needed the ability to travel to different cities quickly and safely. Some African Americans viewed the car as the *foundation* to the success of the movement: »The key to the movement was a key to an automobile ... the key to a damn good automobile,« proclaimed the *Pittsburgh Courier*.«

verwehrt waren. Das Automobil machte die gesamte Nation für Entdeckungen erreichbar und ermutigte Afroamerikaner*innen, Nationalparks und Denkmäler, historische Stätten und Museen zu besuchen, Ausflüge zu unternehmen oder einfach nur herumzufahren.« (Ibid. 38)⁵ Weiße Konservative der Zeit, wie die Etikettenautorin Emily Post, beschwerten sich, dass mit dem Auto jede*r sich automatisch gleich mit jede*r anderen fühlte und dass sich Leute von »bescheidenen Mitteln« (Code für oftmals rassifzierten Pöbel) plötzlich gleichwertig zur (weißen) High Society fühlten. »Andere hingegen, insbesondere Afroamerikaner, betrachteten das Automobil als notwendige Erfindung einer demokratischen Gesellschaft.« (Ibid. 36)⁶

Blasenbildung in einer toxischen Welt

Die dezidiert linke, türkisch-österreichische Rapperin Esrap wurde in einem Interview im Kontext der Besetzung der Baustellen der (schließlich verhin- derten) Lobau-Autobahn zu ihrem Standpunkt zum Auto befragt. Entgegen einer in weißen linken Kreisen zunehmenden Anti-Auto-Haltung hält Esrap am »Auto-Feeling« fest und zelebriert den durch es ermöglichten Lifestyle. Sie macht darauf aufmerksam, dass besonders für Frauen mit Kopftuch, die sich in der Straßenbahn regelmäßig rassistischen Übergriffen ausgesetzt fühlen, das Auto ein »Safe Space« ist und ganz allgemein das KFZ ein Mittel für diskri- minierte oder ökonomisch benachteiligte Menschen ist, »sich gut zu fühlen«. – »Ein 25-jähriger Jugo oder Türke, der putzen geht und sich ein Auto gönnt, das ist cool. Ich denk' mir, ja, Bro, gönnt' dir das. Die Frage ist doch: Was ist Lu- xus? Ein verwöhntes Bürgersöhnchen braucht keinen BMW, der hat eh alles, aber der 19-jährige Mohammed hat nichts.«

5 Original: »Operating a motorcar proved to be a wonderful, liberating experience for citizens for whom the full rights of citizenship were denied. The automobile opened up the entire nation for exploration, emboldening black people to visit national parks and monuments, historic sites and museums, and to take vacations or just go for a drive.«

6 Original: »Others, however, especially African Americans, viewed the automobile as the necessary invention of a democratic society.«