

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, gönn' 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.«

Sie führt weiter aus: »Mir ist nicht bewusst, dass ich jemanden störe, Platz wegnehme, wenn ich mit dem Auto fahre. Bei Fahrradfahrer*innen denk ich mir nicht, dass ich Platz wegnehme, sondern eher, der*die wohnt in der Dachgeschosswohnung und nimmt mir Platz auf der Straße. Ich finde die Mariahilfer Straße ohne Autos super, ebenso den 1. Bezirk. Wenn ich einkaufe, dann gehe ich, mir sind die Begegnungen wichtig, ich kaufe nicht online ein. Aber ich würde mich auch gerne ganz entspannt an der Tankstelle mit drei anderen Autos treffen und dafür nicht riskieren, 300 Euro Strafe zu zahlen. Es gibt zu wenige Plätze, wo sich vier Autos gemütlich treffen können, was zusammen trinken und dann weiterfahren.« Interessant ist hierbei die Gleichsetzung von Menschen, die sie wohl eigentlich treffen will, mit Autos. Die sichtlich konsternierte und dem von ihr kritisierten Milieu nähere Interviewerin fragt abschließend: »Ich würde gerne rauchen ohne die schädlichen Effekte. Würdest du gerne Autofahren ohne schädliche Effekte?«

Esrup: »Auf jeden Fall. Aber erst, wenn alles andere auf der Welt schon fast perfekt ist, braucht es das Autofeeling nicht mehr.« (Özmen 2022)

Dieses Interview mit dem Titel »Cruisen im Auto für die Emanzipation« spricht einen wichtigen Punkt an, für den sich in fast allen diskriminierten Gruppen Stimmen finden lassen. Auch die bekannte Auto-Kritiker*in Katja Diehl weist darauf hin, dass Trans*-Menschen und Frauen, die sich alltäglicher Diskriminierung im öffentlichen Raum ausgesetzt fühlen, eine größere Berechtigung haben, vom Schutzraum des Autos zu profitieren. Genauso erarbeitet die Amerikanistin Alexandra Ganser, dass das Auto ein wichtiges Mittel im historischen Emanzipationskampf der Frauen war, um der stereotypisch zugeschriebenen Immobilität und Passivität durch eine technische Prothese zu entgehen.

Abb. 26: Margaret Bourke-Whites berühmtes Photo der Louisville-Flut 1937 macht anschaulich, dass trotz aller emanzipatorischen Potentiale die Ideologie des Automobismus eine von weißer, heteronormativer und patriarchaler Hegemonie war.



Photo mit dem Titel »World's Highest Standard of Living«, auch bekannt als »At the Time of the Louisville Flood«, aufgenommen von Margaret Bourke-White in Louisville, Kentucky nach der Überflutung des Ohio Rivers 1937. Ersterscheinung im Life Magazine, Februar 1937 – via Wikimedia Commons

Dabei ist es nicht so, als ob das Auto für die Befreiung schwarzer, migrantischer, queerer oder weiblicher Personen designt wurde. Nahezu alle genannten Verteidiger*innen des Autos aus minoritärer Position sind sich einig, dass das Auto die längste Zeit und bis heute hauptsächlich den Bedürfnissen des weißen Mannes entsprechend entworfen wurde. Dies äußert sich augenscheinlich in den für Männer sichereren Karosseriedesigns und die an männlichen Begehren orientierten Formsprachen von Autos, die wir bereits angesprochen haben. Auch die die autoorientierte Verkehrsplanung ist an Bedürfnissen von »männlichen Brotverdienern« orientiert (Diehl 2022, 36ff.). Zudem wurde bzw. wird die Errichtung von Stadtstraßen historisch und bis heute oftmals zur rassistischen Trennung von Stadtvierteln eingesetzt: »Zur Freude der Stadtreformer, die darauf erpicht waren, die Slums zu beseitigen,

führten viele Strecken durch die billigsten Wohnviertel, in denen in der Regel Afroamerikaner*innen lebten (und oft auch leben mussten, da sie durch gesetzliche oder allgemein tolerierte Diskriminierung von den meisten Gebieten ferngehalten wurden). Kostenkalkulationen rechtfertigten die Entscheidung, die schwarzen »Slums« mit Straßen zu durchschneiden, und es war ohnehin unwahrscheinlich, dass die weißen Politiker, die jede Stadt regierten, die schwarzen Viertel schützen würden. [...] In den Städten der Südstaaten waren Straßen seit Beginn des Automobilzeitalters ein Instrument der Segregation.« (Ladd 2011, 105)⁷

Im Zuge des *Civil Rights Movement* entstand massiver Protest in »newly empowered African American neighborhood organizations« gegen »white men's roads through black men's homes.« (Ibid. 106) Trotzdem wurden rassistisch segregierende und vertreibende Straßenplanungen in zahlreichen Städten von Atlanta bis Los Angeles durchgesetzt.

Laut Douglas Kuswa konnte Segregation nicht ohne die »Highway-Machine« aufgebaut werden – »Damit meine ich nicht nur den Beton und Asphalt, sondern auch das Auto als solches. Allein dieses Fahrzeug ermöglichte es den Weißen, an den Ghettos vorbeizufahren, ohne jemals neben einem Schwarzen sitzen zu müssen.« (Via Malm and The Zetkin Collective 2021, 369)

In einem ebenfalls *Driving While Black* betitelten, bereits 2001 erschienenen Artikel kommentiert Paul Gilroy, dass es für Afroamerikaner*innen genau der ursprüngliche Ausschluss aus der Auto-Kultur war, der spätere Generationen so anfällig für das Prestige des Autos als kompensatorischen Konsum machte. Für ihn war die fetischistische schwarze Autokultur, die aus unzähligen Hip-Hop-Videos seit den 1990ern bekannt ist, ein Symptom des Scheiterns eines radikalen emanzipatorischen Projekts der 1968er. Während für Black Liberation Activists Songtexte wie »You may not have a car at all, but remember, brother and sisters, you can still stand tall« von William DeVaughn von 1974 identitätsstiftend waren, wurde nach dem Zusammenbruch des radikalen und kommunistischen Programms der Black Panthers der SUV und andere dicke Autos

7 Original: »To the delight of urban reformers eager to raze the slums, many routes also sliced through the lowest-value residential neighborhoods, which were typically where African Americans lived (and often had to live, since legal or widely tolerated discrimination kept them out of most areas). Calculations of cost justified the decision to traverse the black »slums,« and in any case the white politicians who ran every city were unlikely to protect black neighborhoods. [...] In southern cities, roads had been a tool of segregation since the beginning of the automobile age.«

besonders für männliche Schwarze ein Symbol der Macht. So besang der Hip-Hopper R. Kelly 1995 die Erotik von Frauen und Autos (und wie man sich beide im kapitalistischen Kompromiss kaufen kann) in einem Atemzug: »You remind me of a jeep, I want to ride it« und »Girl you just look like my car, I want to wax it, and something like my bank account, I want to spend it, baby.« (Via Malm and The Zetkin Collective 2021, 389)

Abb. 27/28: Der SUV Rolls-Royce Cullinan im Fokus der Aufmerksamkeit im Musikvideo »Countdown« von Snoop Dogg feat. Swizz Beatz (2019)

