

Abb. 32–34: Wahlplakate der AfD, FDP und CDU zum Thema Automobilität aus den Jahren 2022 und 2023



Das lösungsorientierte Denken der Modernen: mehr Autobahnen

Wie tief sich das Auto in den Denkbildern selbst von counterculturellen Imaginären verankert hat, wird durch das Buch *Die Seelenfresser* von Colin Wilson eindrücklich illustriert. In diesem 1966 erschienenen Kult-Buch der *New-Age*-Bewegung berichtet ein von okkulten Mächten kundiger Erzähler, wie sich die Menschheit von bösen »mind parasites«, die uns angeblich seit Jahrhunderten befallen, befreien und so ihr utopisches Potential zu einer besseren, freieren und glücklicheren Welt endlich entfalten kann. Der Erzähler ist explizit von Husserl'scher Phänomenologie beeinflusst, und als Teil seiner soteriologischen Anleitung zur Selbstheilung empfiehlt er eine Art meditative Reise in das Selbst. Sehr bald, und in klassisch cartesianischer Manier, erkennt der Erzähler, dass seine Körperlichkeit nicht viel zählt, weil »des Menschen wahres Heim sein Bewusstsein [ist].« Nach einiger Zeit der Arbeit an seinem Selbst kann der Erzähler als Galionsfigur der seelischen Befreiung seinen Fortschritt wie folgt beschreiben: »Ich war imstande, mich so einfach und frei darin [=sein Bewusstsein] zu bewegen, wie jemand mit einem Auto durch die Gegend fährt.« (Wilson 1986, 193)

Diese Gleichsetzung von Vernunftleistung und Autofahren konnte schon 1966 ganz nebenbei und scheinbar unschuldig getroffen werden, ohne weiteren erklärenden Satz. Dennoch fragt man sich aus heutiger Perspektive: Was würde es bedeuten, sich im Denken so frei zu bewegen, wie ein »Auto durch die Gegend«? Schließlich ist die Bewegung von Autos trotz allem in den meisten Zonen auf einige Asphaltstreifen limitiert – und sobald man aufs Feld oder gar in den Wald oder einen Berg hinaufwill, ist sehr bald Schluss mit der Bewe-

gungsfreiheit. Die in Wilsons Roman gepriesene Befreiung des Bewusstseins versteht sich also – ohne darum groß bekümmert zu erscheinen – als eine, die Freiheit bloß als eine reibungslose Bewegung auf bereits etablierten Bahnen versteht. Hier begegnen wir wieder jener Art von ein betonierter Vernunft, die sich auf Schilder und Wege beruft, welche wir mit Marcuse in Kapitel 5 kennen gelernt haben. Markant für diese Vernunft ist zusätzlich, dass sie sich als »große« Freiheit versteht und genau die Bedingungen, von denen sie abhängig ist, vollends ignoriert. Ganz naiv glaubt Wilson scheinbar, dass das Auto eine undifferenzierte Bewegungsfreiheit in jedem Territorium, überall, leisten kann. Die zugrundeliegende Ontologie dieses Bildes von Bewusstsein erscheint Wilson als neutrales Medium, nicht als gewachsene kosmologische Ordnung, die an sich die Tendenzen und Probleme der Moderne eingraviert hat. Damit entpuppt sich Wilson als ein klassisch Moderner, der seine eigenen Bedingungen des Denkens – also den Boden, von dem sein Denken aufbricht – nicht mitdenken kann und als unproblematisches Universelles setzt.

Dieses paradigmatische Bild von Befreiungsdanken kommt offensichtlich gar nicht auf die Idee, andere Gebiete jenseits der metaphorischen Straßen nach Lösungsansätzen zu erkunden. Jenseits dieser vorplanierten Wege würde das Vernunft/Auto/Selbst sofort einen epistemologischen Achsenbruch erleiden und stecken bleiben. Es kann sich nur so schnell und frei dort bewegen, wo der Grund nach abendländisch-moderner Ordnung geplättet wurde. Doch das versteht es nicht. Diese Ordnung erscheint ihm als universell. Es gibt für die moderne Vernunft nur asphaltierte Straßen. Alles andere sieht sie nicht. Das Gestrüpp am Wegesrand und die Felsen, die neben der Autobahn hochragen, zählen nicht. Sie sind bloß »Natur«, die man vom sicheren, unabhängigen und freien Selbst aus bewundern, beschützen und/oder konsumieren kann. Sie können nicht Teil einer Lösung, einer politisch horizontalen Verhandlung oder einer kosmologischen Neuordnung werden.

Das lösungsorientierte Denken ist für moderne Menschen wie das Autofahren auf einer Straße, die sich tief zerfurchend durch die Berge und Landschaften frisst und eine glatte, saubere Ebene aus Flüsterbeton unhinterfragt voraussetzt. Alles, was für dieses Bewusstsein zählt, ist auf Schildern am Wegesrand angebracht. Lösungen können nur an diesen bereits etablierten Wegpunkten erscheinen. Falls sich dann doch etwas als ein größeres Problem erweist, baut man man halt noch eine Fahrspur dran oder plantiert unter großem Aufwand ein neues Territorium, welches dann genau so aussieht wie alles bisher bekannte. Innerhalb der Epistemologie des Homogenozäns ist Be-

freierung dann nur mehr eine Beschleunigung oder Flüssigmachung des bereits Etablierten, welches alternativlos bleibt. Nichts anders erscheint als möglich.

Ich glaube, dass dieses Beispiel eines recht obskuren Romans der wilden 1960er Jahre Auskunft über eine sehr allgemeine Beschaffenheit unserer majoritären Lösungsansätze für gegenwärtige Probleme geben kann. Die Mehrheit unserer Gesellschaften denkt wie Wilson Befreiungstheologie, die angesichts von Problemen alles bestehende nur noch effizienter, flüssiger, schneller, freier wünscht, aber im Wesentlichen unverändert lässt. Das Problem der ökologischen Katastrophe wird zwar erkannt, die Lösungen erscheinen aber bloß als (Auto-)Bahnen, denen man das Label »klimaneutral« aufsetzt. Dass unsere zugrundeliegende, historisch gewachsene Ontologie an sich aber das Problem ist, kann von den Autobahnen aus nicht gesehen werden. Die »Klima-autobahn«, wie der von der CDU vorgebrachte Begriff für die Stadtautobahn A100 in Berlin ist, ist dafür das fast schon zu verräterisch offensichtlichste Beispiel: Im Grunde möchte die CDU auch im Angesicht der Klimakrise alles beim Alten belassen und die seit vielen Jahren hart umstrittenen Baupläne genauso umsetzen wie eh und je. Der einzige Unterschied ist, dass die »Klimaauto-bahn« nun vermehrt unterirdisch geführt werden soll – man wird ihre umweltbelastende Tendenz also nicht mehr sehen, und oben drauf werden dann ein paar Bäumchen gepflanzt. Dort fahren dann vielleicht viele Tesla-SUVs (die in Österreich sogar eine grün eingefärbte Nummerntafel erhalten), die zwar von Strom betrieben fahren, aber noch schwerer als normale Autos sind und also noch mehr Reifenabrieb und Lärm produzieren und den Extraktivismus und die globale Ungleichheit weiter verschärfen – wir werden dies im nächsten Abschnitt weiter ausführen.

Das Auto als Bedingung der Möglichkeit unseres Denkens

Um diesen dritten Abschnitt zur Stabilität des Autoregimes abzuschließen, werden wir uns nun nochmal in schwierige philosophische Fahrwasser begeben, die sich mit der *Bedingung der Möglichkeit* von ökologischen Denkweisen und unseren Bildern von Utopien und Dystopien beschäftigen. Wie ich in den vorigen beiden Abschnitten hoffentlich hinlänglich gezeigt habe, ist das Auto vielmehr als ein problematischer Schadstoffemittent. Das Auto ist zusätzlich der Produzent eines die europäische Moderne prägenden Umweltverhältnisses und seiner Subjektphilosophie. Durch das Auto reproduzieren sich prothetisch moderne Haltungen und Selbstverständnisse, die uns *ontologisch* unfähig