

Kapitel 10: Die technische Lösung des technischen Problems

Klimaneutralität – das höchste aller technischen Gefühle?

Mittlerweile wurde der »Klimanotstand« in fast jeder Industrienation ausgerufen, und selbst so hohe Repräsentant*innen wie der Papst, der UN-Generalsekretär oder die EU-Kommissionspräsidentin warnen in teils schrillen Tönen vor der kommenden Katastrophe. Man könnte also meinen, dass nun, wo das Problem selbst in den höchsten Etagen angekommen ist, allerorten mit Hochdruck an Lösungsansätzen gearbeitet wird. Ein Beispiel für diese *Can Do*-Attitude der herrschenden Ordnung ist die Mobilitätsstrategie des »European Green Deal« der Europäischen Kommission (2021). Unter dem Titel »Sustainable and Smart Mobility Strategy« werden 82 Initiativen vorgestellt, die in den nächsten Jahren folgende Wegmarken erreichen sollen:

»By 2030

- at least 30 million zero-emission cars will be in operation on European roads
- 100 European cities will be climate neutral.
- high-speed rail traffic will double across Europe
- scheduled collective travel for journeys under 500 km should be carbon neutral
- automated mobility will be deployed at large scale
- zero-emission marine vessels will be market-ready

By 2035

- zero-emission large aircraft will be market-ready

By 2050

- nearly all cars, vans, buses as well as new heavy-duty vehicles will be zero-emission.
- rail freight traffic will double.
- a fully operational, multimodal Trans-European Transport Network (TEN-T) for sustainable and smart transport with high speed connectivity.«

Bald also werden der EU zufolge alle Häfen, Städte, Flughäfen, Autobahnen und noch vieles mehr »carbon neutral«, »climate neutral« und »zero emission« sein! Good news! In unmittelbarer Zukunft werden »zero emission« Flugzeuge und Schiffe erfunden sein. Wie das bewerkstelligt wird? Man weiß es noch nicht, hat aber höchstes Vertrauen in die Ingenieure. Die »guten« Autos sind ja zum Glück sogar schon da, und so kann sich »die Politik« damit begnügen, die Produktion und Verteilung dieser neuen Vehikel an die begeisterten Konsument*innen zu managen. Versuchen wir, uns diese grüne und smarte Zukunftswelt der EU vorzustellen, stellen wir verzückt aber auch verwundert fest: Eigentlich sieht alles genauso aus, wie bisher. Auch in der grünen Zukunft werden die Autobahndreiecke, Häfen und Flughäfen den internationalen Warenverkehr des globalisierten Markts bedienen und selbigen hoffentlich sogar noch weiter wachsen lassen. Bloß die Motoren summen von nun an elektrisch und ein paar mehr Bäume sind an den Wegesrändern der urbanen Zentren angebracht.

»Visionen« wie die der EU Green Charta lesen sich wie magische Wunschzettel. In dieser sich als innovativ und waghalsig gebenden Vision eines »Grünen Europas« zeigt sich bei genauerem Hinsehen die extreme Fantasielosigkeit der herrschenden Ordnung, sich selbst im Angesicht der wissenschaftlich belegten Katastrophe neu zu erfinden. »Klimaneutral«, »carbon neutral« und »zero emission« sind damit eng verwobene Ausdrücke, die sich weit in unserem alltäglichen Sprachgebrauch durchgesetzt haben und ein moralisches Ziel für einen Großteil der Bevölkerung vorgeben: Möglichst leise treten. Jede Handlung, jede Fahrt, jeder Kauf ist prinzipiell als »negativ« zu verbuchen. Doch man kann sich Abhilfe verschaffen mit dem Konsum der richtigen Ware/Transportleistung, die klimaneutral (und zumeist ein wenig teurer) ist. Der Designer und Chemiker Michael Braungart weist mit seinem Kollegen William McDonough darauf hin, was für ein trauriges Verhältnis zur planetaren Materialität und unserer Interaktion mit dieser sich in solchen »grünen Idealen« fortschreibt: »Wenn Menschen das traurige und selbsterniedrigende Ziel der

›null Emissionen‹ anstreben, kämpfen sie für eine Reduzierung der Bevölkerungszahl, sie wollen eine Drosselung des Konsumverhaltens und des Wachstums, sie drohen der Industrie mit dem Finger und sehen sich gefangen in einer Welt voller Grenzen. Sie haben insgesamt keine sehr hohe Meinung von ihrer Spezies. «Außerdem» schreiben [sie] damit die Trennung zwischen ›natürlich‹ und ›menschlich‹ fest« (Braungart & McDonough 2014, 44). Letztlich erscheint dann alle körperliche Interaktion mit der Umwelt als negativ zu bewerten. Im besten Fall ist unser Verhältnis zur Erde ›neutral‹. Braungart (2020) zufolge schreibt sich hierbei ein urchristliches Motiv in säkularem Ökokleid fort: Aller körperlicher Umgang mit der irdenen Welt ist mit Sünde behaftet, und man kann sich nur durch Abbitte oder Konsumleistung möglichst rein halten. Eine positive Einwirkung auf diesem Planeten fällt so allerdings gänzlich außerhalb des Bereichs des Vorstellbaren und also auch des moralisch-politischen Handlungsfeldes.

Es sind genau solche Geisteshaltungen, die die moderne Ausweglosigkeit des Status quo befestigen. Zwar wissen wir mittlerweile, dass ökologisch vieles im Argen liegt. Doch für die Mehrheitsperspektive tut sich kein positiverer, besserer Umweltbezug oder Handlungshorizont auf. Ein ›neutrales‹ Verhältnis erweckt weder individuelle Begeisterung noch kollektive Mobilisierungspotentiale zu einem *besseren* Leben. Viel eher spielt sich so das Ressentiment der weniger Privilegierten in der weiterhin grassierenden Ungleichheit als weitere Stabilisierung des Status quo aus, da diejenigen, die sich den Konsum des weniger schlechten Umweltverhalten nicht leisten können, in einer trotzigem Affirmation der toxischeren Lebensweisen in Form von lauten Motoren aus Mangel an Alternativen ergötzen.

Unter Leitmotiven wie der ›Klimaneutralität‹ wird die Klimakrise, ähnlich wie das Verkehrsproblem, in der gegenwärtigen Politik zumeist als ein Thema behandelt, welchem man beinahe ausschließlich mit technischen Lösungen Herr zu werden gedenkt: Windräder, Solarpanele, (neuerdings auch wieder Atomkraftwerke), Carbon-Capturing – und natürlich allen voran das Elektroauto.

Das Elektroauto ist mittlerweile in fast allen Schichten zum Symbol für die Politik der ›ökologischen Transformation‹ eines ›grünen Kapitalismus‹ geworden, egal, wie man zu diesem steht. Sowohl reaktionäre und rechte Kritiker*innen als auch linke Öko-Aktivist*innen sprechen oftmals vom E-Auto als Symbol der Scheinheiligkeit des von der gegenwärtigen staatlich-kapitalistischen Ordnung vorangetriebenen Paradigmas. Der Vorwurf lautet meist, dass die Umweltschäden nur woandershin ausgelagert und nicht wirklich im Keim

angegangen werden. Während dies auf rechter Seite zu einer zynischen Affirmation des Bisherigen führt, hadern linke Akteur*innen oft an einer klaren Linie: Einerseits wollen sie das »ökologisch bessere« E-Auto nicht gänzlich ablehnen (und so vielleicht sogar den Rechten in die Hände spielen), andererseits wollen sie aber auch nicht zu Geburtshelfer*innen eines sogenannten »grünen« Kapitalismus und dessen neuen Ausbeutungsdynamiken gemacht werden.

Doch in diesem Abschnitt soll mich weniger das Für- und Wider des Elektroautos interessieren. Wie nach dem bisherigen Verlauf dieses Buches nicht verwundern sollte, glaube ich nicht, dass ein bloßer Wechsel der Antriebsform auch nur annähernd eine Lösung für unsere ökologisch katastrophale Lage bereitstellen kann. Ich denke, dass die Frage nach dem Elektroauto als Symbol der »ökologischen Wende« schlicht die falsche ist: Mich interessiert weniger das Hin- und Herrechnen der CO²-Ausstöße oder das Erreichen des neuen Ideals der »Klimaneutralität«, sondern vielmehr eine Politisierung der Lebensweisen, die mit dem Auto, egal welchen Antriebs, majoritär zugänglich gemacht werden. Diese scheinen innerhalb der Mainstream-Politik weder von links noch rechts direkt angegangen werden zu können, da sie eine Hinterfragung der Normalität implizieren würden, bei der man politisch weiterhin nur verlieren kann. Das Pro- und Contra des E-Autos, wie viele andere Aspekte der sogenannten »Umweltpolitik«, sind Teil und Derivat einer Vernunft, deren Genese für mich das eigentliche Problem darstellt. Denn in ihr wird – wie gezeigt – Umwelt stets als etwas passiv Verfügbargemachtes dargestellt, mit dem man dann auf die eine oder die andere Art umgehen kann, also entweder klimaschädlich oder klimaneutral. Doch es ändert sich in dieser Konfiguration nichts an der Zusammensetzung unseres politischen Körpers und also an den Selbstverständlichkeiten, aus denen sich eine Normalität zusammensetzen und also auch wandeln könnte. Wie ich gegen Ende dieses Abschnitts und im darauf folgenden erarbeiten werde, müsste eine Politik, die radikale Alternativen ermöglichen will, zuvorderst daran arbeiten, dieser hegemonialen Vernunft ihre Monopolstellung wegzunehmen und andere Umweltrelationen als intuitiv besser wahrnehmbar erscheinen lassen.

Doch bevor wir soweit kommen, werde ich in diesem Kapitel die Ideologie des »Techno-Optimismus« genauer unter die Lupe nehmen. Das Problem des Elektroautos ist, dass es bloß als technische Lösung gedacht wird. Wie wir im Laufe der nächsten beiden Kapiteln sehen werden, ist »technische Machbarkeit« nicht nur untrennbar von politischem Willen und gesellschaftlicher Bereitschaft. Die gesamte Ideologie einer »wert-neutralen« Technik, die die

größtenteils von ihr selbst hervorgebrachten Probleme zu lösen verspricht, ist an sich ein Teil der die Moderne in ihrer Katastrophalität stabilisierenden Ideologie. In diesem Kapitel werden wir uns dieser Ideologie in Reinform widmen, wie sie gegenwärtig von kapitalistischen Regimen in Szene gesetzt wird. Wir werden uns diverse gängige technische Lösungsvorschläge für das technische Problem Auto ansehen, die derzeit im Kapitalismus in Form von Start-Ups, Börsenunternehmen und staatlichen Förderprogrammen hoch im Kurs stehen. Im Fokus stehen dabei zwei Innovationsvisionen des Autos, die sich heute als »grüne Lösungen« verkaufen, aber viel älter sind als das »grüne Bewusstsein« in der Politik: das elektrische Auto und das selbstfahrende Auto. Durch einen Abriss ihrer historischen Entwicklung möchte ich zeigen, dass ein unserem System inhärenter Techno-Optimismus nicht nur viel zu kurz greift, sondern darüber hinaus das gegenwärtige, toxische System stabilisiert. Gegen Ende des Kapitels werde ich zu dem Resultat kommen, dass technische Innovation nie von ihrem gesellschaftlichen Kontext, auf den sie einwirken will, losgelöst gedacht werden kann. Dies wird uns nahtlos im nächsten Kapitel zu demjenigen Akteur überleiten, dem innerhalb der Moderne neben der Technologie das meiste Transformationspotential landläufig zugesprochen wird: »der Linken« (die es in ihrer Einheitlichkeit so natürlich nur als Sammelbegriff gibt). Durch einen kurzen historischen Abriss mancher »linker Positionen« zum Auto werde ich versuchen, Absatzungspunkte zu einer neuen öko-sozialen Transformationspolitik zu entwickeln. Ich werde zeigen, dass die meisten großen linken Akteur*innen in der Politik ihr Konzept von »gesellschaftlicher Transformation« noch zu sehr in Abhängigkeit des gängigen bürgerlichen Technologiebegriffs verstanden haben – was neben diversen anderen Faktoren auch zum Scheitern des linken als revolutionärem Projekt beigetragen hat.

Verschiedene (Früh-)Formen des Automobils und dessen fossil-patriarchale Formdeterminierung

Erstaunlich an der Geschichte des Automobils ist, dass viele seiner Innovationsvorstellungen beinahe so alt sind wie das Auto selbst. Egal ob das fliegende Auto, das selbstfahrende Auto oder das Elektroauto – all diese Ideen sind so alt wie die des Automobils selbst. Und in allen drei Fällen gab es vergleichsweise früh zufriedenstellend funktionierende Prototypen.