

Auto und Umwelt: Raus in die Natur?

Abb. 3: Der »Chandelier Tree« nahe des Mendocino National Forest bei Legget, Kalifornien



Stephen Colebourne via Wikimedia Commons

Als ich einmal bei einer ländlichen Frühstückspension im niederösterreichischen Kamptal saß, unterhielten sich meine lauten Tischnachbarn über die »ihrige« Natur, auf die sie hörbar einen patriotischen Stolz hegten. Anscheinend verbanden sie die Schönheit und Intaktheit ihrer Umwelt mit der Großartigkeit ihrer Nation, und das angeregte Gespräch brüstete sich bald mit der lokalen Fauna und was diese nicht alles umfasst: Igel, Hasen, Rehe, ja – sogar einen Luchs hätte man neulich gesichtet! Bemerkenswert an diesem mitgehörten Gespräch war das epistemologische Mittel, mit dem sie über die Verfasstheit »ihrer« lokalen Fauna Bescheid wussten: Den Luchs hatte neulich der Schwager des Erzählers mit dem Auto angefahren und auch Rehe und Hasen sind schon mehrmals auf den Motorhauben dieser Naturkenner gelandet.

Auch wenn diese Anekdote beinahe zu zugespitzt erscheint, kann sie uns dennoch viel über unser modernes Umweltverhältnis im Allgemeinen verraten. Wie der amerikanische Umwelthistoriker Paul Sutter in seiner Studie *Driven Wild: How the Fight against Automobiles Launched the Modern Wilderness Movement* herausgearbeitet hat, ist unser moderner Begriff von schützenswerter Natur eng verzahnt mit der Ausbreitung des Autos als breit zugängliches Transportmittel. Pioniere des amerikanischen »Wilderness Movement« stan-

den bei ihren Forderungen nach den ersten Nationalparks als Schutzzonen für »unberührte Natur« unter dem Eindruck des Autos und der für den Autoverkehr notwendig gewordenen Infrastruktur, die in den USA der 1920er Jahre immer mehr Furchen durch die Landschaften zog. Je größer die amerikanischen Städte wurden und je mehr ihrer Bewohner*innen sich ein Auto leisten konnten, desto größer wurde das Bedürfnis nach Freizeitausflügen in die sogenannte Natur. Während früher der »Rückzug in die Natur« als kritische Geste gegenüber der modernen Kultur galt, wurde er in Zeiten des Autos als integraler und freizeitlicher Bestandteil derselben Kultur integriert. Die Stadt, einst ein ummauerter Schutzraum vor der nicht-menschlichen Umwelt, wurde zu einem Stressfaktor, der die periodische Flucht in eine als »rein« hochstilisierte Natur verlangte. Wie Bertolt Brecht es ausdrückte: »Die Schwärmerei von der Natur kommt von der Unbewohnbarkeit der Städte.«

Gerade weil immer mehr Menschen ein modernes Leben führten, wurde das Bedürfnis nach »Natur« immer größer und bedrohlicher, weil: »Wenn erst einmal eine Straße in das Herz eines Wildnisgebiets hineingeführt wurde, gab es fast kein Halten mehr für die Kräfte der Entwicklung, die dieses Gebiet erodieren und schließlich zerstören würden.« (Sutter 2002, xi)¹¹

Durch die im automobilen Zeitalter breiten­tauglich gemachten urbanen Fluchtbewegungen wurden immer mehr Hotels, Parkplätze, Tankstellen und Zubringerinfrastrukturen an und um die Orte notwendig, die genau dorthin »Kultur« brachten, wo eigentlich »Natur« ersehnt war. Seitdem ist jede Epoche, in der der Ausbau von Straßennetzen massiv vorangetrieben wird, auch eine, in der der Aktivismus für den Schutz von »Natur« und Zonen von »roadlessness« – also der Straßenlosigkeit mancher Umwelten – eine Konjunktur erlebt (vgl. Ladd 2011). Es ist für unsere Zwecke also zentral festzustellen, dass die Liebe und Verherrlichung der Natur erst ein Kind der Industrialisierung ist, welche zwar schon vor dem Auto in aristokratischen und elitären Milieus entstanden ist (vgl. Solnit 2001), aber wohl erst mit dem Auto zur affektiven Grundstimmung jedes modernen Menschen wurde. Der verzweifelte Ausruf »BUT I LOVE DEER!« ist außerhalb des Kontexts einer automobilen Gesellschaft so nicht denkbar. Gerade weil wir die Panik vor dem verstetigten Krieg unserer modernen Kultur affektiv nicht ausleben können, sublimieren wir sie tendenziell mit einer objektivierenden Verherrlichung »der Natur«. Je mehr

11 Original: »[O]nce a road had been pushed into the heart of a wilderness area, there was almost no stopping the forces of development that would erode and finally destroy it.«

Natur wir zerstören, desto mehr werden wir diese Natur »lieben« und verherrlichen – ein Umstand, der sich z.B. auch daraus ablesen lässt, dass Naturschutz als politische Massenbewegungen oftmals in den »entwickelteren« und also umweltzerstörerischen Staaten und Milieus den meisten gesellschaftlichen und politischen Rückhalt erleben.¹²

Die Forderung nach »unberührter Natur«, die in Nationalparks geschützt werden soll, entspringt also historisch betrachtet einer zunehmenden Abhängigkeit des modernen Menschen von automobilem Zugang. Jene Natur, die dem modernen Nationalstaat in teilweise intensiven und wichtigen Kämpfen als »schützenswert« abgerungen wurde, wurde allerdings als etwas komplett *dem* Menschen und *seiner* Kultur Äußerliches begriffen und definiert. Sowohl Mensch als auch Kultur mussten diesem Ideal der entstehenden Nationalparks im besten Fall gänzlich fern bleiben – man konnte sie nur besuchen, aber nicht aber mit der sogenannten »Natur« dauerhaft leben.

Wie der Anthropologe Philippe Descola (2015) herausgearbeitet hat, ist dieser Begriff der »Natur« als etwas »Unmenschliches« – der menschlichen Kultur Äußerliches – ein Alleinstellungsmerkmal der europäischen Moderne, welches diese von allen anderen Kulturen unterscheidet. Die allermeisten menschlichen Lebensweisen und Sprachen haben nicht mal einen dem unsrigen ähnlichen »Natur«-Begriff, da sie diverse Weisen kennen, innerhalb und mit *natürlichen Akteur*innen* zusammen zu leben, die keine radikale Absetzung in einen separaten Begriff erfordern. Descola weist darauf hin, dass sowohl *Beschützen* als auch *Ausbeuten* von Natur entgegen ihrer oberflächlichen Gegensätzlichkeit stillschweigend von derselben ontologischen Prämisse ausgehen: die Natur als etwas dem Menschen uneigenes – *ihm Gegebenes* – anzusehen.

Diese Spezifität des »Naturalismus« – wie es Descola nennt – war in der frühen Moderne bloß ein Diskurs einiger weniger privilegierter Philosophen. Doch durch die Einführung des Autos – welches, wie wir im zweiten Abschnitt genauer sehen werden, vielleicht die konsequenteste Verkörperung moderner Episteme ist – wurde dieser Naturzugang zur Normalität für die meisten Menschen im Konsumkapitalismus. Auch wenn die ersten Nationalparks in Europa

12 Dies trifft vor allem bei »generischen« Umwelt-Bewegungen zu, die ohne ein konkretes Ziel auf die Straße oder in die Parlamente ziehen, wie z.B. FFF, XR oder grünen Parteien. Da die schlimmsten Umweltverbrechen weiterhin in ärmeren Ländern geschehen, können konkrete Umweltproteste, wie z.B. jener in Serbien gegen den massiven Raubbau von seltenen Erden für die europäische E-Auto-Produktion, auch dort Größen erreichen, die leicht mit deutschen Bewegungen wie *Ende Gelände* mithalten können.

und den USA bereits um 1900 entstanden, breitete sich das Konzept erst wirklich nach den Kahlschlägen des Zweiten Weltkriegs aus: Immer mehr Menschen frönten dann einem automobilen Lebensstil, immer mehr Städte und Landstriche wurden dadurch zu sinnlich katastrophalen Durchzugszonen, die ein immer größeres Bedürfnis nach »unberührter« Natur hegten. Durch die verstetigte Kriegsproduktion wurde auf eine Weise auch die Natur zum Konsumprodukt. Wir konsumieren heute »Natur«, wenn wir sagen, dass wir nach einem Tag harter Arbeit noch schnell am Abend zum Strand fahren oder am Wochenende zur Erholung »in die Natur« fahren. Durch das Auto wird die Umwelt eine irrelevante Zone des Hintergrundrauschens unseres normalen Alltags, während »die Natur« – die schönen und beschützten Spots – irgendwo weiter weg sind.

Doch diese Dynamik entfremdete uns nicht nur von der Umwelt zugunsten einer konsumierbaren Natur, sondern produzierte auch einen einheitlichen Menschheitsbegriff. Als »Menschen« wurden zunehmend nur diejenigen begriffen, die Autos fahren. Gerade aufgrund des Einflusses der von »roadlessness« motivierten Nationalparkbewegung innerhalb der modernen Staatlichkeit wurde das Auto tendenziell synonym mit *dem* Einfluss *des* Menschen. Weil so viele Umwelten aufgrund automobiler Verfügbarmachung hässlich wurden, entstand die Forderung nach radikal menschenfreien Zonen, um manche »Natur« von der Zerstörung zu bewahren. Was man dabei jedoch übersah, ist, dass es auch andere Formen von Mensch-Sein gibt, die – wie jene des Zukunftsindigenen – eine andere Sinnlichkeit und Beziehung zur Umwelt haben. Wie neuere anthropologische Forschung vielfach beweist, waren indigene und auf Subsistenz basierende menschliche Lebensformen keinesfalls umweltschädigend, sondern tatsächlich zumeist biodiversitätsfördernd. Selbst der Amazonasregenwald stellt sich unter genauerer Betrachtung nicht als »unberührte Natur« heraus, sondern als Ergebnis jahrhundertelanger menschlicher Intervention und Sorge zur Förderung einer Pluralität von Lebensformen (Heckenberger and Russell 2011; Clement et al. 2015). Das Problem ist, dass unsere moderne Geisteshaltung sich diese Art Mensch-Sein gar nicht mehr vorstellen kann. Es ist – wie Robin Wall Kimmerer (2015) es ausdrückt – die Tragik des modernen Menschen, sich menschlichen Umwelteinfluss nur als schädigend und negativ vorstellen zu können, wohingegen sich indigene Vorfahren zumeist als Sorge tragende und Verbündete der Erde verstanden.

Da sich die Nationalparks als separierte Zonen des Naturschutzes als Kompromiss zwischen Naturschützern und Industriestaaten durchsetzten, kam es dazu, dass diese moderne Logik des naturfremden Menschen undifferenziert

auf andere Formen von Menschsein angewandt wurde. So wurden viele andere Weisen, Mensch zu sein, gewaltsam von ihren Wohnorten vertrieben, um »die Natur zu schützen«, wie z.B. im Zuge der Errichtung des ersten amerikanischen Nationalparks »Yellowstone« die Shoshonen, Bannock, Crow und Nez Perce, die teilweise bereits seit Jahrtausenden in den plötzlich als »schützenswert« deklarierten Naturzonen lebten (Spence 2000). Wie der Umweltjournalist Mark Dowie (2011) in seiner extensiven Studie *Conservation Refugees* herausgearbeitet hat, ist dies eine grundlegende Struktur der Entstehung von Nationalparks. Ob die Massai in Ostafrika, die Karen in Thailand oder die Miwoks in den USA – durch die heute weltweit ca. 108.000 Nationalparks wurden im letzten Jahrhundert nach manchen Schätzungen bis zu 136 Millionen indigene Menschen vertrieben (Geisler 2003). Dies ist eine Tendenz, die sich – trotz einem Umdenken zu »indigenous led National Parks« in manchen Ländern – bis heute in besonders afrikanischen Ländern fortschreibt, wie ein medial recht breit diskutierter Fall von 70.000 vertriebenen Massai in den Loliondo und Ngorongoro Nationalparks in Tansania im Jahr 2022 verdeutlichte. Laut Aby L. Sène (2022) war dies kein Einzelfall, sondern gehört zur Struktur eines aus dem globalen Norden kommenden Naturschutz-Paternalismus, der vielfach Indigene vertreibt und Touristen und manchmal gar ressourcenabbauende Unternehmen »unter Auflagen« reinlässt. Um den Widerspruch auf die Spitze zu treiben, dürfen dann in diesen Naturschutzzonen zumeist reiche Personen aus dem globalen Norden auf Safari gehen, sprich: mit einem Auto die Natur konsumieren. Eine mir nahestehende Person beschrieb eine Safari in Mosambik vor kurzem als: »Es war eh sehr schön, man sah Löwen und Giraffen von ganz nah – aber man musste halt den ganzen Tag im Auto sitzen und konnte aufgrund der wilden Tiere auch nie aussteigen.«

Durch diese Art des auto-induzierten Naturschutzes wurden also andere, nicht-moderne menschliche Formen, mit der Umwelt zu leben und zu interagieren, weiter marginalisiert und verdrängt. Das Ideal des *anthropos* verbreite sich also *ex negativo* auch vermittels der Durchsetzung von Nationalparks.

Alles, was menschlich war, wurde als ähnlich umweltschädigend wie die mit dem Auto zur Natur pilgernden Städter angesehen. *Natur ist das, wo ich hinfahre. Der Mensch als moderner anthropos* wurde durch materielle Praktiken in der Moderne auf Weisen in unsere Umwelten einbetoniert, wie es der rein intellektuelle und elitäre Philosophiediskurs des 17. und 18. Jahrhunderts nie ohne technologisch-materielle Konkretisierung geschafft hätte. Durch technische Prothesen wie das Auto konnte aus dem Anthropozän das Homogenozän des globalisierten Kapitalismus werden.

Die Autos sind also nicht nur global einer der größten Schadstoffemittenten. Sie sind zusätzlich noch ein wesentlicher Faktor in der Produktion unseres modernen Umweltverhältnisses, welches »Natur« als etwas dem Menschen und seiner kulturellen Welt Äußerliches versteht und menschlichen Einfluss auf die Natur als *per se* negativ auffasst. Deswegen schlage ich in diesem Buch vor, das Auto als eines der primären Triebkräfte hinter dem Homogenozän und der katastrophalen Homogenisierung von Lebenswelten durch den *anthropos* aufzufassen. Überall, wo das Auto hinkann, wird nicht so sehr die »Natur« zerstört, sondern nach modernen Maßstäben produziert, umgewandelt und übercodiert. In diesem Homogenozän ist dann »Natur« etwas, was der Mensch nur mehr stören und zerstören kann – deswegen muss man sie »schützen«. Alternative und sogar positive – also biodiversitätsfördernde – Umgänge mit Umwelt, wie sie indigene, subsistenz-basierte¹³ wie auch counterkulturelle Lebensweisen (siehe das Beispiel der ZAD im letzten Kapitel) darstellen, werden durch das Auto marginalisiert, strukturell verunmöglicht oder gar vertrieben. Wo immer Automobilität sich (majoritären) Zugang verschafft hat, zeitigt sie auch eine Homogenisierung von Arten, Mensch zu sein. Egal ob links oder rechts, Hippy oder Punk, Frau oder Mann, schwarz, indigen oder weiß, queer oder straight: Sobald Autos einen zentralen Teil des Wirtschaftskreislaufs eingenommen haben, kann der menschliche Umwelteinfluss kaum mehr nicht nur als ein negativer und entfremdeter gedacht werden.

Die Glättung der Welt

Wir glauben, dass der Panzer eine kriegerische und zerstörerische Maschine ist. Doch tatsächlich ist, wie Otl Aicher (1984, 126) einmal angemerkt hat, der Panzer im Vergleich zum Auto noch das umweltsensiblere Verkehrsmittel. Das Plattenband des Panzers walzt die Umwelt, durch die es rollt, zwar glatt, doch zumindest können einige Zeit nach dem Durchrollen des Panzers wieder neue Pflanzen wachsen und Tiere zurückkommen, die resilienteren Spezies können sich sogar einfach gleich wieder aufrichten. Nur das Auto erfordert aufgrund seines höchst fragilen Reifensystems die permanente Glättung und Versiegelung von Umwelt: Nur dort, wo die Erde bleibend zubetoniert ist, kann das

13 Laut Fred Pearce (2022) sind menschliche Lebensweisen, die auf Subsistenzwirtschaft aufbauen, zumeist umwelt- und biodiversitätsfördernd, wohingegen auf Geldwirtschaft aufbauende Gesellschaftssysteme zunehmend zerstörerisch werden.