

& Urry 2009, 31) – ein weitaus höherer Wert als heute. Mit dem E-Auto werden manche direkte Umweltschäden wie Abgase und Lärm in ärmere Bereiche der Welt externalisiert, während das problematische Umweltverhältnis des *modern way of life* mit grünem Anstrich weiter verfestigt wird.

Das Auto als Motor des »Homogenozäns«

Das Auto, egal mit welchem Antrieb, gilt nach wie vor als das Symbol des modernen »Guten Lebens«. Wenn man etwas erreicht hat, dann hat man eins (zwei, drei, vier, ...). Selbst wenn diese Einstellung in manchen europäischen Milieus in der jüngeren Vergangenheit etwas ins Schwanken geraten ist, so gleicht sich das durch die jungen und stark boomenden Autonationen wie China oder Indien aus, in denen sich die unheimliche Sogkraft des Statussymbols Auto erst unlängst zu entfalten begann. Wie ich später genauer ausführen werde, ist unsere *schöne neue Umwelt*, durch die wir im Alltag zumeist – ja – rollen, das Ergebnis von einer jahrhundertelangen (zuerst philosophischen, dann praktischen) Umwandlung der planetaren Materie, deren effizientester Agent das bewegte Selbst, alias »Automobil«, ist. Wenn wir heute von einer Krise der Menschen mit ihrer Umwelt reden, möchte ich darauf hinweisen, was für eine zentrale Rolle dem Auto nicht nur als Schadstoffemittent und Umweltzerstörer, sondern auch als Katalysator eines Wandels der Ansprüche gegenüber Umwelten und uns selbst einnimmt. Kaum ein anderes kapitalistisches Produkt hat die Erde und unsere Lebensweisen so nachhaltig homogenisiert wie das Automobil. Das Problem des sogenannten »Anthropozäns« ist, wie Charles C. Mann (2012) bemerkt, dass es vielmehr ein »Homogenozän« ist, in dem menschliche wie nicht-menschliche Lebensformen und Umwelten zusehends nach einem modernen Schema der konsumorientierten Massenproduktion homogenisiert werden und also eine bunte Vielfalt von biodiversen Lebensräumen zu Agrar- und Betonwüsten mit einigen wenigen, dominanten Arten (Menschen, Kühe, Schweine, Hühner, Ratten, Kakerlaken, Kartoffeln, Soja, Weizen etc.) umgeformt werden.

Es wäre überzogen – wenn auch sehr trendy – dieses »Anthropozän«/»Homogenozän« (Occidentalozän, Androzän, Kapitalozän, ...) ⁷ auch noch zum

7 Der Begriff des auf Paul Crutzen (2002) zurück gehenden »Anthropozäns«, der ein neues »Zeitalter des Menschen« bezeichnen will, welches dem ca. 10.700 Jahre andauernden »Holozän« folgt, ist auf vielfache akademische Kritik gestoßen, welcher

»Automobilozän« umzutaufen, doch entspräche dies tendenziös der zentralen Rolle des Autos bei der Umwandlung unserer *anthropogenen* Umwelt zu einer, die so homogen und glatt ist, dass sie das Abrutschen in eine menschengemachte ökologische Katastrophe bewirkt und zunehmend beschleunigt. Als spektakuläre Illustration vergleiche man hierzu vorweg die Kurve der viel diskutierten »Great Acceleration« im CO₂-Gehalt der Erdatmosphäre mit jener der geschätzten Gesamtanzahl Autos auf dem Planeten: Beide nehmen ihre entscheidende Wende nach oben ungefähr in der Mitte des letzten Jahrhunderts. Wie in einem bislang ungebrochenen Beschleunigungsrennen mit Turboeinspritzer rasen wir in die Klimakatastrophe, seitdem das Auto gleichzeitig ein »allen« erreichbarer Konsumgegenstand, ein Objekt der Begierde, ein verkehrsplanerisches Synonym für Mobilität und ein Eintrittsticket zur Teilhabe am sozialen und kulturellen Menschenleben geworden ist.

Das Auto als technisches Gerät ist hierbei nicht der moralisch zu verurteilende Buhmann oder das einzige verantwortliche Objekt, sondern vielmehr die poetische Metapher, mit der ich beispielhaft versuche zu zeigen, wie sehr unsere Umweltkatastrophe Resultat einer Materialisierung einst philosophischer, moderner Grundeinstellungen ist.

Selbst unser gegenwärtiger Begriff von Umweltschutz konnte nur in Auseinandersetzung mit dem KFZ entstehen (siehe Kapitel 1 »Auto und Umwelt: Raus in die Natur«). Weit mehr als Verursacher von Smog und schlechter Luft ist das KFZ samt seiner Derivate eine *Bedingung der Möglichkeit* der konsumorientierten Spielweise des Kapitalismus wie aber auch der massenhaften Durchsetzung der ehemals elitären, philosophischen Positionen des abgeschlossenen Individuums, der Ideale des freien Handels, freien Flusses und der patriarchalen und imperialistischen Kontrollidee einer normierenden und steuernden »unsichtbaren Hand«. Wie ich im zweiten Abschnitt »modern« zeigen werde, wurden die philosophischen Grundpositionen der Moderne, die zunehmend als geistiger Über- und Unterbau unseres gestörten Umweltverhältnisses identifiziert werden, durch das Auto so in unsere Landschaften

diverse Gegenbegriffe entwachsen sind. So möchte man mit »Occidentozän« und »Androzän« darauf hinweisen, dass nicht alle Menschen (alt-griechisch »anthropoi«) gleich verantwortlich an der Klimakatastrophe sind, sondern vornehmlich privilegierte Männer (alt-griechisch »andrós«) aus dem europäischen Abendland (lateinisch: »Occident«). Der Begriff des Kapitalozän möchte dies weiter auf die Rolle der ökonomischen Form des Kapitalismus kaprizieren. Für einen Überblick über die Anthropozändebatte siehe Scherer and Renn 2015; Bergthaller und Horn 2020; Bonneuil und Fressoz 2017.

einbetoniert, dass sie heute nicht mehr akademische Spielereien ein paar weißer, privilegierter Herren sind, sondern real-materialisiertes Fundament des modernen *common sense*.

Übrigens meine ich, wenn ich vom »Auto« spreche, auch andere »Kraftfahrzeuge« wie den LKW und das Motorrad mit, da ich diese als Derivate desselben Paradigmas verstehe: Sie alle benötigen ein nicht enden wollendes Überziehen der Umwelt mit möglichst glatten Asphaltstraßen und entspringen zuallermeist auch denselben Industrien und Konzernen. Das Lobbyinteresse der Autokonzerne schließt das Lobbyieren für Bus und LKW statt Bahn mit ein. Das Motorrad ist zwar das für manche coolere, freiere und leichtere Gegenmodell zum Auto, würde aber ohne dieses kaum Straßen, Hersteller oder Tankstellen finden. Das Auto ist Leitplanke eines technischen und konsumkapitalistischen Mobilitätsparadigmas, welches LKW und Motorrad mit einschließt und zusammen 71,7 % (Stand 2019) aller verkehrsbedingten CO₂-Emissionen in der EU sowie dieselben katastrophalen Ausschlüsse und Alternativlosigkeiten produziert.

Festgefahren im katastrophalen Normalen: die Resilienz der Moderne

Niemand fühlt sich mit dem Status quo der Gegenwart wirklich tiefgehend wohl. Dass »sich etwas ändern muss«, ist eine politische Binsenweisheit des 21. Jahrhunderts, die sogar jene mittragen, die von Demagog*innen dazu verführt wurden, anstelle der Klimakatastrophe die Geflüchteten, die Ausländer*innen oder die »globalistische Weltverschwörung« zu fürchten.⁸ Fast jede Partei, jedes politische Programm, jeder Stammtisch fordert »Veränderung«. Genauso würden die allermeisten wohl ebenso unterschreiben, dass sich viel zu wenig ändert.

Selbst bei bestem Willen reproduzieren sich die zerstörerischen Formen der modernen Normalität in oberflächlich grün angestrichenen Mikrofasermänteln bei unveränderter Tiefenstruktur. Ein positives, gesellschaftlich tragendes Szenario von besseren Welten jenseits der so errungenschaftsreichen wie lebensbedrohlichen Moderne scheint nirgendwo plausibel (außerhalb von wenigen Nischen, zu denen wir im letzten Abschnitt »Utopien« zurückfinden werden).

8 Mehr dazu in Kapitel 4 »Politik gegen das Normale?« und 5 »Maschinenmännlichkeit«.