

lichten, das Auto zu einem die breite Masse durchziehenden Verkehrs- und Lebensstil werden zu lassen, welches alle Alternativen beseitigte.

Technische = gesellschaftliche Form

Man kann also elektrisch betriebene Autos weder pauschal als Heilmittel betrachten noch verteufeln. Denn ein kleines, selbstfahrendes E-Taxi würde ein komplett anderes Gesellschafts- und Umweltverhältnis suggerieren, als es ein gigantischer Tesla SUV im Privateigentum tut. Leider sieht bei genauerer Betrachtung des gegenwärtigen Automarkts und der staatlichen Förderprogramme zu einer »grünen Mobilitätswende« die Situation alles andere als rosig aus. Vergleichsweise wenig hört man von elektrischen E-Taxifloten, die öffentliche Debatte konzentriert sich auf das Für und Wider des Elektroautos als Privateigentum und mono-modales Verkehrsmittel.²

Der US-amerikanische Elektroautohersteller Tesla (dessen Gründer Elon Musk wir schon als Ernst Jünger-Fan im Kapitel über faschistische Maschinenmännlichkeit kennen gelernt haben) gilt landläufig als derjenige, der das E-Auto im anfänglichen 21. Jahrhundert aus seinem Nischendasein befreit hat und zu einer »realen Alternative« zum Verbrenner werden ließ. Doch was unterscheidet die Teslas von den zuvor bereits existierenden E-Autos? Während andere und frühere Elektroautos aufgrund ihrer Antriebsart und ihres Einsatzgebietes leichter und kleiner gebaut waren als Verbrenner, bestand Musk darauf, die Form und Bauweise der schicksten Verbrennerautos beizubehalten und nur den Motor zu elektrifizieren. In Größe, Gewicht, Geschwindigkeit und PS können es die Teslas mit den Modellen der obersten Preisklasse von BMW und Mercedes leicht aufnehmen, und sie richten sich offensichtlich auch an diese Konsument*innenschicht. Ihr Design ist an der Formsprache der »geilsten Schlitten« von Rennautos und SUVs orientiert – und bietet zusätzlich eine ein wenig sleekere Oberfläche, die es im digitalen Zeitalter zeitgemäßer erscheinen lässt. Form, Status, Klassen- und Größenverhältnisse wurden also

2 Am vielleicht eindeutigsten drückte dies der Premierminister Frankreichs Jean Castex 2022 aus, der in einer öffentlichen Ansprache deklarierte, dass das Problem nicht die Straßen sind, sondern die Autos, die auf ihnen fahren. Oder in anderen Worten: Alles darf und muss so bleiben wie bisher, nur bitte elektrisch betrieben (praktisch, dass im selben Jahr Atomstrom von der EU durch die Initiative Frankreichs als »grün« deklariert wurde).

maximal an die bestehende fossil-kapitalistische Verbrennerordnung angenähert. Entgegen früherer E-Autos, die nicht der normalisierten Optik eines »guten Autos« entsprachen, sieht ein Tesla genauso aus wie die »geilsten Verbrenner« – und sogar noch moderner. Erst damit galt das E-Auto als durchsetzbar am Markt und förderungswürdig von »der Politik«.

Die heute von der majoritären Politik gepriesene Zukunftsvision der E-Mobilität basiert also großteils nicht auf einem Willen zur Umgestaltung des herrschenden Mobilitätsparadigmas sowie seiner impliziten Wahrnehmungsweisen und Gesellschaftsverhältnisse, sondern auf seiner Fortschreibung und Radikalisierung unter »grünen« Vorzeichen. Das Auto wird weiter als individuelles und privat besessenes Freiheitsmittel verstanden und gefördert³ – nur dass im oberen Preissegment nun die geilsten Schlitten auch noch mit dem Bonus des ökopolitisch guten Gewissens angeboten werden.⁴

-
- 3 Es ist ein oft angebrachter Punkt, wie viel sinnvoller es im Sinne der Klimagerechtigkeit und der von ihr erforderten Werte (die ein Staat ja mitproduziert) wäre, die mindestens 5.000 Euro, die man für den Erwerb eines E-Autos (zusätzlich zu den ohnehin schon gigantischen staatlichen und europäischen Automobilitätsförderprogrammen!) an staatlichem Zuschuss erhält, zumindest auch für den Erwerb einer Bahncard 100, eines Klimatickets und eines guten Fahrrads auszugeben. In diesem Sinne gibt es Forderungen wie die einer »Kein Auto-Prämie« von 5000 Euro, da der Erwerb *keines* Autos immer noch um vieles grüner ist als des besten Elektroautos der Welt.
- 4 Sicherlich wird es bei einer Umstellung auf das E-Auto als ideales Gefährt auch geringfügige Änderungen (und Aufspaltungen) in der automobilen Begehrensordnung geben. Immerhin klingt ein Tesla bei weitem nicht so »männlich« und »herrisch« wie ein vergleichbarer Benziner. Vielleicht wird sich eine neue Art dominanter Bürgerlichkeit vom ruß-verliebten Dominanzbegriff einer patriarchalen Naturbeherrschung zugunsten eines »smarten« und »klimaneutralen« Regierungsparadigmas wandeln, welches seine Toxizität nicht mehr in profaschistischer Deklination feiert, sondern durch neue »Effizienzsteigerung« in Produktion und Auslagerung komplett invisibilisiert. Viel wahrscheinlicher wird sich das Bürgertum aber in diese zwei Lager aufteilen und einen vordergründigen Kampf gegeneinander führen, der die Grundparameter der Gesellschaftsordnung so gut wie unangetastet lässt. Denn auch hier formiert sich bereits ein Stolz auf »alte Werte« um den Verbrennermotor, der den E-Auto-Fahrer*innen Verwechslung und größere Abhängigkeit »vom System« vorwirft. Dies wird natürlich von den aufwendigen Werbespots der jeweiligen Industrien unterstützt, wie z.B. jener des Erdölgiganten ExxonMobile, der das E-Auto als Teil einer dystopischen Welt darstellt, in der alle Menschen durch riesige Kabeltentakel in ihrer Bewegung eingeschränkt sind. Unter dem Titel »Breaking Free« entdeckt ein bärtiger, leicht korpulenter Mann die Tugend seines alten Verbrenner-PickUps wieder, mit der er in »neu gewonnener« Freiheit über die leeren Highways durch die American Wilderness braust – hinter

Doch nicht nur die Form des Autos wird durch diese Art der E-Auto-Politik stabilisiert. Paradoxerweise könnte es sogar gut sein, dass durch die Förderung des E-Autos die Zukunft des Verbrenners stabilisiert und gesichert wird. Denn wie der Politikwissenschaftler Conrad Kunze (2022, 23) vorrechnet, würde es selbst nach den optimistischen Prognosen der Internationalen Energieagentur IEA noch 130 Jahre dauern, bis die gesamte gegenwärtig global vorhandene Autoflotte (ca. 2 Milliarden Autos, Tendenz weiterhin steigend) elektrifiziert wäre – denn schneller ließen sich so viele Elektroautos gar nicht produzieren. Darüber hinaus ist es noch gänzlich unklar, ob es überhaupt genug seltene Erden gibt, um die weiter global wachsende Autoflotte theoretisch gänzlich elektrifizieren zu können.

Ohne die Vision einer radikalen Reduzierung des Individualverkehrs und dessen Re-Kollektivisierung und Multimodalisierung könnten die von »der Politik« ausgegebenen Wegweisungen der Elektrifizierung des Verkehrs den Effekt haben, dass aus Mangel an Alternativen wieder aufs Verbrennerauto zurückgegriffen wird – schlicht, weil kein anderes Auto vorhanden ist – und die aktuelle Politik weiterhin viel zu zaghaft in radikal andere Mobilitätsweisen investiert. Erste Anzeichen für diesen Backlash deuten sich leider bereits an. Im Jahr 2023 wurde das eigentlich schon beschlossene »Aus für den Verbrennermotor 2035« in der EU unter Federführung der Automobilnation Deutschland wieder aufgeweicht. Nun werden unter bestimmten Voraussetzungen (Stichwort: der grüne, klimaneutrale Verbrennermotor) auch nach 2035 noch Neuzulassungen von Verbrennermotoren erlaubt. Wie bereits in der Einleitung angesprochen, war es bei den bisherigen Krisen der Automobilität immer so, dass diese mit einer geringfügigen technischen Änderung abgedeckt wurden. Nach einem kurzen Einbrechen der Absatzzahlen entstand durch eine neue »Innovation« (wie dem Katalysator in den 1980er Jahren)⁵ ein neuer Absatzboom, der die Kurve der global vorhandenen Autos weiter

ihm wetzen auf der Straße die abgerissenen Kabel, von denen er sich dank Erdöl befreit hat. https://www.youtube.com/watch?v=9s--8LEML_E [15.3.24]

- 5 Dieses Phänomen wird öfters als der »Rebound-Effekt« bezeichnet: Weil ein technisches Objekt durch eine Innovation als »sauberer« gilt, verwenden ihre Anwender sie häufiger und in Gebieten, die ihnen davor nicht eingefallen wären. Damit wird oftmals der Einsparungseffekt nivelliert, den die sauberere Technologie bei gleichbleibender Anwendung bewirkt hätte. Das vielleicht beste Beispiel dieses Rebound-Effekts sieht man, wenn man beliebte E-Mountainbiker*innen in hohem Alter an Gipfeln sieht, auf die sie wohl nicht zu Fuß, geschweige denn mit einem Mountainbike ohne Motor jemals hinaufgekommen wären ...

fast exponentiell nach oben steigen ließ. Dies könnte sich fatalerweise auch beim Elektroauto wiederholen – große Teile der »Politik« scheinen darauf gewollt oder ungewollt hinzusteuern. Nach den Einbrüchen der Absätze um die »Krisenjahre« der Corona-Pandemie (welche vielleicht noch viel mehr geprägt waren von einer bis dahin ungekannten Ökologisierung der Mainstreampolitik durch Fridays for Future in den Jahren davor) erholt sich der Automarkt zurzeit mit teils zweistelligen Wachstumsraten in der EU. Als ausschlaggebender Faktor wird hierbei das E-Auto genannt, auch wenn weiterhin insgesamt mehr Verbrenner zugelassen werden. Seltsamerweise geschieht diese Erholung im Kontext einer weiteren Krise, die auf den ersten Blick das Privatauto eigentlich viel unattraktiver machen sollte: Während in der Zeit des Corona-Virus Abschottung die Tugend der Stunde war und der Benzinpreis ein Rekordtief erreichte, ist aufgrund des Ukrainekriegs der Ölpreis so hoch wie seit einem Jahrzehnt nicht mehr – und dennoch steigen gerade jetzt die Absatzzahlen. Die Form des Autos erweist sich mal wieder als viel zu stabil, als dass die von der Politik im Tagesgeschehen behandelten Krisen daran etwas ändern könnten.

Neuer alter Extraktivismus

Während das Erdöl die Antriebsformen des 20. Jahrhunderts weitgehend allein determinierte, gesellen sich im 21. Jahrhundert im selben Mobilitätsregime jene Motoren dazu, die von seltenen Erden abhängig sind. Vieles deutet darauf hin, dass wir uns nicht auf eine Ablösung der einen Art mit der anderen hin bewegen, sondern eine Diversifizierung der jeweiligen Rohstoffregime erleben werden, die zu einer nochmals erhöhten Ausbeutung planetarer Ressourcen auf verschiedenen Ebenen führen wird. Während Erdöl weiter aggressiv gefördert und erschlossen wird (Stichworte: Run auf die Arktis, Fracking etc.), entsteht zeitgleich ein neuer Extraktivismus rund um seltene Erden wie Lithium, Cerium und Ytterium, die nicht nur für die Herstellung der Batterien moderner Elektroautos notwendig sind, sondern auch für die allermeisten anderen »grünen Infrastrukturen« wie Solar-Panels oder Windräder und natürlich auch für das Smartphone (siehe die Exkursion nach diesem Kapitel) unersetzlich sind. Jubelmeldungen über neue Funde dieser Metalle werden über die jeweiligen Staatsmedien ungebrochen als Wettbewerbsvorteil auf dem Weg in die »grüne Transformation« gefeiert, ohne dass jemals die massiven Umweltschäden und Vertreibungen von indigenen Bevölkerungen angesprochen wer-