

Anfang im Ende

»Bewohner der Erde, bitte herhören« [...] »Wie Ihnen zweifellos bekannt sein wird, sehen die Pläne zur Entwicklung der Außenregionen der Galaxis den Bau einer Hyperraum-Expreßroute durch Ihr Sternensystem vor, und bedauerlicherweise ist Ihr Planet einer von denen, die gesprengt werden müssen. Das Ganze wird nur etwas weniger als zwei Ihrer Erdenminuten in Anspruch nehmen. Danke.«

[...] »Es gibt überhaupt keinen Grund, dermaßen überrascht zu tun. Alle Planungsentwürfe und Zerstörungsanweisungen haben fünfzig Ihrer Erdenjahre lang in Ihrem zuständigen Planungsamt auf Alpha Centauri ausgelegen. Sie hatten also viel Zeit, formell Beschwerde einzulegen, aber jetzt ist es viel zu spät, so ein Gewese darum zu machen.«

[...] »Ich weiß nicht«, sagte die Stimme von oben, »ein lahmer Drecksplanet ist das. Ich habe nicht das geringste Mitleid.« Sie verstummte.

[...] Die Bauflotte der Vogonen glitt davon in die rabenschwarze bestirnte Leere. Adam Douglas, Per Anhalter durch die Galaxis¹

»Was seitdem [2016] in Europa passiert, nämlich die Schwächung öffentlicher Institutionen und der Sozialsysteme, die Zunahme von Autoritarismus, Fremdenfeindlichkeit, Nationalismus und Rassismus und das Schwinden moderner Ideale wie Freiheit und Gleichheit, erinnert mich an das, was in der Türkei seit mehr als einem Jahrzehnt geschieht, nur im Zeitraffer.« Merve Bedir in Arch+ 2019²

»Die Notwendigkeit einer revolutionären Umwandlung der Gesellschaft ist das Delenda est Cathago all unserer bahnbrechenden Reden.« Situationistische Internationale³

Es ist ein Silberstreif am Horizont sichtbar, der der Anfang vom Ende von Automobilität und Maskulinität sein möge. So wird erstmals überhaupt in der deutschen

-
- 1 Douglas Adams: Per Anhalter durch die Galaxis, Frankfurt Main u.a.: Ullstein 1984, S. 38ff.
 - 2 Merve Bedir: »Die neue Normalität eines grenzüberschreitenden Nationalismus«, in: Arch+ 2019 (05), S. 232-237, hier S. 232.
 - 3 Situationistische Internationale, No. 9: Die S.I. Jetzt, 1964, in: Situationistische Internationale 1958 – 1969. Gesammelte Ausgaben des Organs der Situationistischen Internationale, Hamburg: MaD-Verl. 1977.

Geschichte ein großer Strafprozess gegen Autobosse geführt, wird auch in breiter Öffentlichkeit über das Ende der autogerechten Stadt gesprochen, wird zum ersten Mal seit 30 Jahren ernsthaft über ein Ende der Raser-Autobahnen gesprochen und muss sich das Automobil als Klimaverbrecher rechtfertigen. Erstmals in der deutschen Rechtsgeschichte wurde 2019 der Kuhdamm-Raser wegen versuchten Mordes verurteilt. Erstmals darf die deutsche Automafia als solche bezeichnet werden.⁴ Erstmals wurde die Autoindustrie im Sommer 2020 nicht mit Milliarden an Subventionen überschüttet, wie sie es gewohnt dreist gefordert hatte. Erstmals seit den 1980er Jahren wird ungehorsamer Widerstand an mehreren Orten zugleich gegen Autobahnbaustellen geleistet. Erstmals in der deutschen Geschichte schlossen sich lokale Protestgruppen 2021 zum Bündnis Verkehrswende-Jetzt! zusammen, und kämpfen gegen *jeden* Neubau von Autostraßen statt wie bisher nur gegen jeweils einen.

In den USA sind rund fünf Milliarden Euro Strafe gegen deutsche Autokonzerne sowie mehrere Gefängnisstrafen verhängt worden, weitere Milliardenstrafen in vielen laufenden Prozessen können noch folgen. Erstmals musste sich die Autoausstellung IAA von Frankfurt nach München zurückziehen, weil sie die Proteste des Bündnisses »Sand im Getriebe« fürchtet. 2019 gab es überhaupt erstmals viel beachtete Massenproteste gegen die Ausstellung.

In Paris hat die Bürgermeisterin Hidalgo 2021 auf der Stadtautobahn Tempo 50 eingeführt, und in der gesamten Stadt bis auf wenige Ausnahmen Tempo 30! Madrid und weitere französische Städte folgen dem guten Beispiel.

Die Ambitionen der chinesischen Regierung lassen Europa und Amerika heute im Schatten stehen. Im Gegensatz zur deutschen Regierung hat die chinesische keine Sorge, dass sie den Markt für elektrische Mobilität nicht würde dominieren können. Das Land, das nur zu verlieren hat, ist im Moment Deutschland mit seiner Autoindustrie und Autobahnbau-Wirtschaft – und nichts wäre für das Klima der Welt wünschenswerter, als dass beide verschwinden. Und wer könnte es mit dieser Bastion aufnehmen, wenn nicht das Silicon Valley und chinesische Konzerne mit elektrischen Rollern, Mopeds, und vielleicht bald autonom fahrenden elektrischen Sharing-Systemen?⁵ Die Antriebswende allein ist weder eine Lösung für die Städte noch für die ökologische Krise. Allein die Herstellung von zwei oder künftig drei Milliarden Autos mit einer dem Verbrenner gleichwertigen Leistung hätte einen verheerenden ökologischen Fußabdruck für den Planeten. Die Transformation eröffnet jedoch ähnlich wie beim Übergang von Kohle- und Atomkraftwerken zu Wind und Solar neue Entwicklungspfade. Das ist ein kritischer Moment für die deutsche Automafia, die leichtfertig wegen einigen hundert Euro Aufpreis je Auto den frühzeitigen Tod von Zehntausenden oder mehr Menschen

-
- 4 Klaus Gietinger: Vollbremsung. Warum das Auto keine Zukunft hat und wir trotzdem weiterkommen, Frankfurt a.M.: Westend 2019, und Gegenstrom Berlin anlässlich der Proteste gegen die Volkswagen Aktionärsversammlung am 14.05.2019 in Berlin: gegenstromberlin: Das Auto-Ausstiegs-Manifest. Warum wir eine Anti-Auto-Bewegung brauchen 2019, https://gegenstromberlin.org/wp-content/uploads/2019/09/Anti-Auto-Manifest_gsb_vAug.pdf vom 28.07.2021.
 - 5 Das Herzstück deren Stellung ist das Getriebe des Verbrennungsmotors, welches selbst in China offenbar noch nicht in dieser Qualität nachgebaut werden kann. Doch ein Elektroauto hat gar kein Getriebe, es ist so einfach in der Produktion, dass es hunderte Hersteller geben könnte statt aktuell einer Handvoll.

durch Herz-Kreislaferkrankungen hingenommen hat und die Welt mit dem Symbol des ökologischen und privaten Egoismus, dem SUV, überflutet. Es wäre nicht schade um sie! Sie war historisch eine Plage für Deutschlands Städte und Dörfer, für Europa und das ganze 20. Jahrhundert. Diese Industrie stand nie auf der richtigen Seite der Geschichte. Ihre Unterstützung für Südafrikas Apartheidsregime und für die Folter-Diktaturen Lateinamerikas könnte ein weiteres Buch füllen.

Dass die Straßenbau-Industrie in Deutschland und auch Österreich nicht viel besser war, hat dieses Buch ausführlich belegt. Auch sie wird weichen müssen für eine klima- und städtefreundliche Mobilität. Der Erhalt eines so großen und damit so teuren Autobahnnetzes wie des deutschen ist in einem elektrischen und nonpossessiven Mobilitätssystem nicht mehr zu rechtfertigen.

Es passiert immer noch sehr wenig aber immerhin ist die Zeit der schlimmsten Angriffe auf die Bahn in Deutschland vorbei. Sehr, sehr zögerlich werden neue Straßenbahnstrecken gebaut, sogar in Westdeutschland (Berlin), zögerlich wird über die Reaktivierung der verlorenen 6500 Schienenkilometer gesprochen, wird über eine Ausweitung der Bahn gesprochen. Und zögerlich wird der Radverkehr befördert. Nach dem ideologischen Angriff, der die Bahn über vier Jahrzehnte als gestrig und überholt erklärt hat, ist das ein Segen. Gleichwohl ist die Bahn AG in ihrer heutigen Form kein unschuldiger Akteur. Weder hat sie finanzielle Verantwortung für den Holocaust übernommen, noch hat sie aus ihrem historischen Rassismus gelernt. 2021 plant sie zusammen mit der mexikanischen Regierung eine Bahnlinie durch Chiapas, das Gebiet, in dem die Zapatist*innen seit fast drei Jahrzehnten ihr Leben gegen Paramilitärs verteidigen müssen, das nun mit der Bahn durch den Dschungel endgültig unterworfen werden soll.

Wie friedlich und erholsam könnten die Städte Europas und der Welt heute sein, wären sie nicht brutal umgebaut worden, damit Automassen hindurchrollen können? Wie viel gesünder und glücklicher wären die Kinder, die auf sicheren Straßen spielen könnten, statt von Helikopter-Eltern von einem sicheren Raum zum nächsten eskortiert zu werden? Wie viel gesünder wäre die Luft und ruhiger der Schlaf ohne jene zwei deutschen Erfindungen, Automobil und Autobahn! Und wie viele hätten ihre Liebsten noch bei sich im Leben, ohne die gefährlichste Maschine in Friedenszeiten!⁶

Die Generation ab den 1980er Jahren rückwärts kann sich noch an eine Welt mit wenig Autos erinnern. Für die später geborenen ist etwas anderes kaum noch vorstellbar, sie kennen nurmehr die Auto-Welt. Die Straße, auf der 1960 noch Kinder spielten, ist in den meisten Fällen heute zugeparkt, verbreitert, stark befahren in hoher Geschwindigkeit und wenn es Bäume gab, sind sie oft abgeholzt. Wo ist je eine Allee neu gepflanzt worden?

Heute, im Moment ihrer fast vollständigen globalen Verbreitung, hat die Autostadt ihren Glanz verloren. Was Le Corbusier als utopische Zukunft gepriesen hatte, gilt zunehmend als zu überwindender Fehler. Die neue Stadt sollte nicht nur befreit sein vom Auto, sondern im Sinne der Situationistischen Internationale auch wieder verspielt sein

6 Keine Technologie tötet direkt so viele Menschen wie das Automobil. In der Todesbilanz steht es weit über dem Terrorismus. Vgl. Klaus Gietinger: Totalschaden. Das Autohasserbuch, Frankfurt a.M.: Westend Verlag 2015.

und eine Möglichkeit zu Glück und Befreiung enthalten. Die Befreiung vom Auto ist so schwer, weil so vieles mit ihr verbunden ist, was jedoch ebenfalls auf den Müllhaufen der Geschichte gehört: toxischer Maskulinismus, die Verödung des urbanen Raums in steriler Aufteilung nach Bürovierteln, Wohnvierteln und Malls, die Aufspaltung in Pendler*innen-Vororte und Arbeitsort-Städte, die Stärkung der Stärksten (durch teure SUVs) durch Erniedrigung der Schwächsten (die mit niedrigem Einkommen an den Pendler-Straßen wohnen müssen.).

Gedanken über Nietzsche und die SI

Friedrich Nietzsche hatte Unrecht. Der Mensch, der die Tanz- und Lustunfähigkeit des kulturell ermüdeten Europäers aufhebt, ist nicht der kriegerische und anti-rationale Mann. Marinettis Futuristen und die späteren Faschisten haben ihn zum Spiritus Rector gemacht, doch ihr Versuch des neuen Menschen ist an Nietzsches Idealen gemessen völlig gescheitert.

Die letzten, die im Westen mutig und in ironischer Selbstüberschätzung einen neuen Menschen proklamierten, waren die Situationisten (SI) der 1960er Jahre. Ihr Homo Ludens, der spielerische Mensch, war die helle Seite von Nietzsches Ruf nach dionysischem Glück. Sie nannten ihr Ziel »unitären Urbanismus« und forderten einen sich über alle »Bauwerke erstreckende Spielplatz«. ⁷

Wirklichkeit wurde das befürchtete Gegenteil, die allgegenwärtige Herrschaft des Anti-Spiels:

»Die Krise des Urbanismus wird immer schlimmer. Der Bau in den alten und neuen Vierteln stimmt mit den hergebrachten Verhaltensweisen offensichtlich nicht überein – um so weniger mit den neuen Lebensweisen, auf deren Suche wir sind. Daher rührt die trübe und unfruchtbare Stimmung unserer Umgebung. In den alten Vierteln sind die Straßen in Autobahnen ausgeartet, während die Freizeit durch den Touristenverkehr kommerzialisiert und entstellt wurde. Dadurch werden die sozialen Beziehungen unmöglich. In den neu gebauten Vierteln herrschen zwei Themen vor: der Autoverkehr und der Komfort zuhause. Sie sind die erbärmlichen Ausdrucksformen des bürgerlichen Glücks, die kein Interesse am Spiel haben. [...]« ⁸

Wovor die SI warnte, wurde seit den 1990er zur globalen Plage. Über Warschau, Delhi und Beijing rollte die McDonalds- und Hollywood-Kultur wie eine kulturelle Lawine, die alles Abweichende an den Rand drängt. Georg Ritzer analysiert das soziale und kulturelle Prinzip der Standardisierung von Mikro-Situationen und Gefühlen als McDonaldisation of Society. ⁹ Mit Social Media werden noch die kleinsten Regungen und Gedanken erfasst und profitabel verwaltet. Wo sich im Ozean von Konsum und Verwertung eine Insel der Abweichung frech dem Einerlei zu zeigen wagt, wird sie mit

7 Guy Debord, in: Situationistische Internationale zum Autoverkehr, in: Situationistische Internationale 1958 – 1969, S. 98.

8 Situationistische Internationale, No. 3: Eine andere Stadt für ein anderes Leben, 1959, in: ebd., 99ff.

9 George Ritzer: The McDonaldization of society. An investigation into the changing character of contemporary social life, Thousand Oaks: Pine Forge Press 1993.

Selbstverständlichkeit als Feindin markiert. In den letzten Jahren wurden fast alle verbliebenen besetzten Häuser – nicht profitable Räume und bunte Subkulturen in Berlin und auch in anderen Städten – geräumt und zerstört.¹⁰ Es ist erstaunlich, welche Wut eine Liebigstraße 34 (queer-feministisches Wohn- und Kulturhaus von ausschließlich Frauen, Lesben, Trans- und Inter-Personen) auf sich ziehen konnte vonseiten des Teils der Gesellschaft, der sich mit der McDonaldisierung als siegreicher Macht einig wissen will. Sie hat für wenige hundert Menschen nächtliche Feste angeboten, die nur betreten durfte, wer dem Patriarchat an der Tür durch die Worte »Ja, das habe ich verstanden« abschwor. Wer sich anders verhielt, flog raus. Eine Stadt mit knapp vier Millionen Einwohner*innen konnte das, was drinnen geschah, und die frechen bunten Graffiti, die draußen leuchteten, nicht aushalten. Erstaunlich! Und wird es nicht, hinter all den juristischen und ökonomischen Rationalisierungen, ganz plump Neid und Eifersucht gewesen sein, dass da jemand abwich vom vorgegebenen Weg, und dabei freudvoll und überschwänglich lebte? Die Häme der überwiegend männlichen Polizisten beim Erstürmen des Hauses – und der unvermeidlichen Springer-Presse – war nicht zu übersehen.

Die herrschende *Conditio Humana* ist die der instrumentellen Vernunft. Die libidinösen Angebote der online potenzierten Kulturindustrie machen ein Sich-Entziehen schwerer als je zuvor. *Diese* libidinöse Bindung zur Welt ist die des Anti-Spiels. Spiel ist nur möglich, wenn eine gewisse Offenheit der Situation vorliegt, wenn zwar Erwartungen vorhanden, aber doch ein anderer als der gewünschte Ausgang möglich und vielleicht sogar überraschenderweise besser ist. So ist eben ein Besuch im Zoo etwas anderes als der bei einem Waldspaziergang beobachtete seltene Vogel, ein neu entdecktes gutes Restaurant etwas anderes als McDonalds, ein zufälliger Beischlaf etwas anderes als Prostitution und ein echtes Gespräch etwas anderes als die vorgegebenen Dialoge in der Service-Industrie. Selbst das erotische Kennenlernen, Freundschaft, Schwatzen und Tratsch sind online kommerzialisiert.¹¹

Auto als McDonaldisierung

Der autofahrende Mensch ist nicht nur aber überwiegend immer noch der patriarchal verstandene Mann. Am besten wird das symbolisiert durch das Baustellenschild für Fußgänger*innen: Eine Frau mit einem Kind wird gezeigt mit der Aufforderung, die Straßenseite zu wechseln. Und dass auch Männer sich um ihr Kind kümmern können, wussten diese Baustellenschilder noch nie. Die Gruppe »Gegenstrom Berlin« brachte es auf den Punkt:

10 In Berlin wurden 2020 und 2021 die letzten nicht-kommerzialisierten Orte unter einer rot-rot-grünen Regierung geräumt, trotz Pandemie, und wie stets mit freundlicher Unterstützung von Justiz und Springer-Presse. Geräumt, das heißt zerstört, werden: in Kreuzberg die Kneipe Meuterei im März 2021 zugunsten von noch mehr Eigentumswohnungen in Neukölln, die linke Kneipe Syndikat im Juni 2020 zugunsten der britischen Pears-Milliardäre, 2021 auch noch Köpi-Wagenplatz. In Halle (Saale) wurde das kleine Hausprojekt »Hasi« im Jahr 2018/19 zu einer Art Staatsfeind Nr. 1 aufgebauscht und gewaltsam geräumt. (Während ein sich selbst radikalischer Neonazi unbehelligt Waffen bauen und am 9. September 2019 in Halle zur blutigen Tat schreiten konnte.)

11 Eva Illouz: *Gefühle in Zeiten des Kapitalismus* (= Adorno-Vorlesungen 2004), Frankfurt a.M.: Suhrkamp 2006.

»Die autogerechte Stadt ist im Kern sexistisch. Motorisierte Gewalt geht häufiger von Männern aus. [...] Männer machen absolut mehr Personenkilometer in Kraftfahrzeugen, sie sind absolut und relativ gesehen für mehr Verkehrsdelikte, tödliche und schwere Unfälle verantwortlich als Frauen. Automachos sind der sichtbarste Ausdruck von Sexismus im Straßenverkehr: Sie belästigen und nötigen weibliche Verkehrsteilnehmerinnen. Die autogerechte Stadt wurde und wird hauptsächlich von Männern für Männer geplant. [...] Das wollen wir ändern. Wir plädieren für Massenaktionen gegen Autos.«¹²

Ein billiges Überlegenheitsgefühl gewinnt unser Auto-Mann durch ein einzelnes Körperglied, seinen rechten Fuß.¹³ Die Autobahn hat für ihn die Welt schon unterworfen und kann nicht antworten, kann keine Aggression zurückgeben, wie die ländliche Bevölkerung die Stahlseile spannte. Sie kann keine Rücksicht verlangen auf Kurven, Dörfer, Unterbrechungen, Feste, Trauerzüge und Tiere. Die Autobahn erlaubt es, der Welt völlig den Zeitfluss und das Tempo der Autos aufzuzwingen, sie zu einem irrealen, externen Objekt zu reduzieren. Sie ist das vollendete Werk der Auflösung der heterogenen Welt und Zeit, in eine Homogenität der Maschinenlogik.

Schon das frühe Auto war gegen Umwelt und Mitmensch verächtlich, aber immerhin begab sich der Fahrer in ein Abenteuer, in wirkliche Gefahr. Nicht nur andere Autos, auch die Bäuer*innen konnten noch gefährlich werden. Die Autobahn jedoch ist auf scheinbar ewige Dauer so überheblich gegen ihre Umgebung wie Rudolf Diesel es nur für einige Stunden sein konnte. In ihr ist alles Abenteuerliche verschwunden und in der Unfallstatistik kommt sie erst nach Landstraße und Stadt-Straße. Lässt sich also Walter Benjamins Postulat vom Verlust der Aura des Kunstwerks im Zeitalter seiner Reproduzierbarkeit auf die Autobahn als Übergang zum Massenkonsum eines vormals elitären Sports übertragen?¹⁴ Nein, denn während das Kunstwerk an sich gut ist, einen Impuls von Aufklärung und nicht-Entfremdung hat und dann erst entstellt wird, waren Auto und Autobahn nie gut, sie haben keine gute Urform, die gerettet werden könnte. Schon die ersten großen Automobilisten waren Pioniere des Unheils, Rudolf Diesel ein überheblicher Menschenfeind, Henry Ford ein glühender Antisemit, Marinetti ein Frauenfeind und Kriegshetzer, Henry Detterding (Shell) ein Rassist, Günther Quandt (Daimler/BMW) ein Nazi-Unterstützer und LeCorbusier (Athener Manifest der autogerechten Stadt) ein großer Nazi-Sympathisant.¹⁵

Während die Kunst weiterhin in ihrer nicht-verdinglichten Form möglich ist und darauf zurückgeführt werden könnte, ist das Auto von Anfang an eine Maschine des

12 Gegenstromberlin: Das Auto-Ausstiegs-Manifest.

13 Vgl. Gudrun Brockhaus: Schauer und Idylle. Faschismus als Erlebnisangebot, München: Kunstmann 1997.

14 Vgl. Walter-Benjamin-Archiv: Das Kunstwerk im Zeitalter seiner technischen Reproduzierbarkeit (= Werke und Nachlaß, kritische Gesamtausgabe/Walter Benjamin. Hg. von Christoph Gödde und Henri Lonitz in Zsarb. mit dem Walter-Benjamin-Archiv ; Bd. 16), Berlin: Suhrkamp 2013.

15 Zu LeCorbusier siehe: Daniel de Roulet: Ehrgeiz – Le Corbusier, in: Nach der Schweiz. 27 Porträts zur Metamorphose eines Nationalgefühls, Zürich: Limmat Verlag 2009, in: Wikipedia (Hg.): Le Corbusier 2021, https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Le_Corbusier&oldid=214297591 vom 28.07.2021.

Kriegs und des toxischen Maskulinismus gewesen.¹⁶ Ohne die neue Technologie der LKW-Flotte hätte der Faschismus möglicherweise in Italien nie gesiegt, wäre das 20. Jahrhundert anders verlaufen (Kapitel 5). Dem Autofahrer ist die Welt passive, benutzbare Kulisse. Eben darum ist die Libido des Automobilisten eine der instrumentellen Lust. Die »McDonaldisierung« entmenschlicht immer beide Seiten, den Fritten-Verkäufer und den Kunden, sowohl den Fahrer als auch sein Opfer.¹⁷ Wie bei Diesel und Marinetti gesehen, wie in fast jeder Stadt erlebbar, gehört die Erniedrigung anderer zur Erhöhung des Autofahrer*innen-Ichs. Ohne diese Möglichkeit verlöre das Auto einen Großteil seiner Anziehungskraft, so wie es im Auto-Stau eben nur noch eine lästige Einengung ist.

Den instrumentellen Homo Faber verwerfen heißt, den Raum zu öffnen für den Homo Ludens, den spielerischen Menschen.

Radikale Bedürfnisse

Die Georg Lukács-Schüler*innen Leo Koffler und Agnes Heller versuchten sich an der Frage nach dem Lebensglück des einzelnen Menschen. Heller verwarf Lukács mehr als Koffler, verließ ebenso wie dieser das Land gen Westen. Ein reines Träumen wie von Nietzsche oder ein rein negatives Kritisieren wie von den Situationisten oder der Frankfurter Schule war ihnen verwehrt, da der Sozialismus ja nun in der Oktoberrevolution gesiegt hatte.

Wäre der Traum einer gewesen von Sicherheit in Wohnen, Bildung, Arbeit und Altersversorgung, von halber Frauenemanzipation und halber Entnazifizierung, dann wären die Menschen wohl glücklich gewesen. Doch der Traum war doch einer vom Glück, von Freiheit und menschlicher Entfaltung. Daran scheiterten diese Gesellschaften und Agnes Heller löste sich wissenschaftlich vom historischen Materialismus im engeren Sinne. Ihre Philosophie denkt Lukács weiter: Wie wird der Mensch zum Glück befähigt, und vor allem, wie kann er oder sie es wollen und begehren, was fast immer unerreichbar? Sie antwortet mit dem Begriff der »radikalen Bedürfnisse«. Es gehe zuerst darum, diese wieder zu fühlen, sie freizulegen. Ihr Unterdrückt-Sein sei ein Grund für die missglückten Versuche einer befreiten Gesellschaft im sozialistischen Osteuropa gewesen.

Das nicht-Spüren der radikalen Bedürfnisse versteht sie soziologisch als Konsequenz der kapitalistischen Klassengesellschaft, die im Realsozialismus zwar stark abgemildert war, aber eben doch weiterhin existierte: »Wenn aber ein Bedürfnissystem zu einem gegebenen gesellschaftlichen Gebilde gehört, dessen spezielle Bedürfnissystem ist, wie können dann solche subjektiven Kräfte zustande kommen, die diese gegebene Gesellschaft stürzen? Jede (zivilisierte) Gesellschaft ist eine *Klassengesellschaft*, beruhend auf der Teilung der Arbeit, in der also auch das System der Bedürfnisse »aufgeteilt« ist. Die ausgebeuteten Klassen beanspruchen meist nicht mehr, als eine bessere Befriedigung der ihnen zugeteilten Bedürfnisse.«¹⁸

16 Vgl. Malm, Zetkin Collective, 2021.

17 C. Ritzer: The McDonaldisation of society, S. 125.

18 Agnes Heller: Theorie der Bedürfnisse bei Marx, Hamburg: VSA-Verl. 1976, S. 112.

Die »wünschbare zukünftige Gesellschaft« nennt Heller die »große Republik«. Sie wäre »von allen vorangegangenen radikal verschieden.«¹⁹ Heute sei ein Lebensglück, in dem radikale Bedürfnisse überhaupt empfunden und sogar befriedigt werden, nur wenigen Privilegierten erreichbar, es gelte aber, es allgemein verfügbar zu machen.²⁰

Dazu unterbreitet sie einige Vorschläge: Die radikalen Bedürfnisse sollen entwickelt werden durch eine Befreiung der Kultur von der Herrschaft des Marktes und des Kapitals, und durch die Auflösung der traditionellen Kleinfamilie zu Gunsten von Kommunen, in der die Kindheit politisiert würde, statt politisch irrelevant zu sein wie heute. Zeitgleich würde eine Ökonomie des Gabentausches, also eine Ökonomie der Geschenke, die Gradmesser des Erfolgs dieser Transformation wäre, von alleine wachsen.²¹ Eine zu große Monopolisierung der Macht wäre verhütet durch eine Doppelherrschaft aus Parlament und Arbeiter*innenräten. Der Staat würde durch eine starke Societá Civile begrenzt.

Eigentum wäre begrenzt vorhanden in Bereichen, die potenziell allen Menschen offenstehen: Bücher, Möbel, Fahrräder, Ideen, Software. Jedoch alle Monopulgüter (Acker, Häuser, Grundstücke, Internetkabel, Social Media Plattform, Stromleitung, Bodenschätze, Wald, Straße) wären im Kollektiveigentum. Jedoch – ein großer Unterschied zu Marx – sie wendet sich gegen eine völlige Einkommensgleichheit, plädiert jedoch für eine soziale und kulturelle Unter- und Obergrenze, die jeweils dort liegt, wo »Einkommen in Macht über andere umschlägt« oder in eine Form von »Parasitentum« (z.B. eine Existenz durch Mieteinnahmen, das heißt durch die gesellschaftlich nützliche Arbeit anderer).²²

Erwachsene und Kinder würden in verschiedene Kommunen frei ein- und austreten. Dort wären Hausarbeit und Kindererziehung geteilt. Kinder würden sich nicht nur an der Arbeit, sondern auch an der Politik beteiligten (was Fridays for Future ja tatsächlich lebt). Diese »Revolutionierung des Alltagslebens« würde »demokratische Verhaltensweisen in den verschiedenen Lebensbereichen« ermöglichen.²³

»Tiefsinnige, an Bedürfnissen reiche Persönlichkeit[en]« wären die Regel statt die Ausnahme.²⁴

Ecce Homo

Die Fackel der Befreiung hat seit dem Ende des realexistierenden Sozialismus die Bewegung des Zapatismus aus dem Süden Mexikos übernommen. In den letzten Jahren wurde in einem Atemzug damit die Commune von Rojava im Norden Syriens genannt,

19 Ebd., S. 113.

20 Der subjektive Aufwand, sich den angebotenen Ersatzbedürfnissen und Ersatzbefriedigungen zu entziehen, ist hoch. Vielleicht suchen deshalb einige die Rettung in einer fertigen alternativen Kultur, sei es der Islam oder eine Verschwörungsideologie oder der neue Rassismus.

21 Reiner Ruffing: Agnes Heller. Pluralität und Moral, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften 1992, S. 133.

22 Ebd.

23 Ebd., S. 136.

24 A. Heller: Theorie der Bedürfnisse bei Marx, S. 148.

die wahrscheinlich die umfangreichsten Schritte für die Frauenbefreiung im westlichen Asien getan hat.

Ein Plädoyer, den Ernst der Lage endlich anzuerkennen, und statt auf Kooperation auf einen siegreichen Konflikt zu setzen kam zuletzt von Andreas Malm, gefolgt von Slavoj Žižek und Tadzio Müller. Die Menschheit hat laut Malm

»nur noch drei Optionen in absehbarer Zeit: assistierten kollektiven Suizid, einen chaotischen Untergang, auf den die Superreichen sich heute schon mit Bunkern und Inseln vorbereiten, oder eine radikale Überwindung des Kapitalismus und der Welt, wie wir sie kennen. Žižek meint, dass schon in den nächsten Jahrzehnten die Ökosysteme kollaborieren werden und eine Entscheidung zwischen den drei Optionen anstehen wird. Er plädiert dafür, einen solidarischen und wünschbaren post-kapitalistischen Zustand weiterhin Kommunismus zu nennen. Zu diesem Kommunismus gehörten vier Hauptzutaten:

Zuerst ist da ein Voluntarismus: Veränderungen, die nicht in historischer Notwendigkeit begründet sind; Sie werden gegen die spontane historische Tendenz erreicht – wie Walther Benjamin sagte, wir müssen die Notbremse ziehen im Zug der Geschichte. Dann ist da der Egalitarismus: globale Solidarität, Gesundheitsvorsorge, und ein Minimum eines würdigen Lebens für alle. Dann sind da Elemente die knallharten Liberalen nur wie ›Terror‹ vorkommen können: einen Vorgeschmack haben wir bekommen mit den Maßnahmen in der anhaltenden Pandemie: Einschränkung persönlicher Freiheiten und neue Formen von Kontrolle und Regulation. Schließlich, das Vertrauen in die Leute: alles ginge verloren ohne die aktive Teilnahme der gewöhnlichen Leute.«²⁵

Dass das alles schon in den kommenden Jahrzehnten geschehen soll, statt in der nächsten Generation und im nächsten Jahrhundert, klingt für den Zeitgeist eine Spur zu radikal und zu fatalistisch. Die meisten, ich eingeschlossen, wollen es einfach nicht glauben. Das Gefühl mag dem Verstand nicht folgen. Gleichwohl bleibt wissenschaftlich gesehen nur die Frage, wann es soweit sein wird, zumindest wenn die Möglichkeit einer Lösung der multiplen ökologischen Krisen innerhalb des kapitalistischen Systems als unmöglich betrachtet wird. Im besten Fall, trösten wir uns, wird es noch Jahrzehnte dauern bis zum Zusammenbruch unserer Ökosysteme. Die IPCC-Szenarien sind unserem Selbstbetrug entgegengekommen, indem sie das Schlimmste auf das nächste Jahrhundert datiert haben. Jedoch zwingt eine nüchterne Betrachtung der Fakten heute zur Einsicht, dass IPCC und ähnliche Klimastudien bisher jedes Mal in jederlei Hinsicht die Geschwindigkeit und Zerstörungskraft des Wandels unterschätzt haben. Oft ist dem IPCC vorgeworfen worden, seine Zahlen seien politisch. Dafür sprechen einige Indizien. Jedoch wurde daraus nicht der richtige Schluss gezogen, dass IPCC (und internationale Klimadiplomatie) systematisch ein falsches Gefühl von Sicherheit erzeu-

25 Slavoj Žižek: Last Exit to Socialism. Jacobin 2021, https://www.jacobinmag.com/2021/07/slavoj-zizek-climate-change-global-warming-nature-ecological-crises-socialism-final-exit?__cf_chl_jsc hl_tk__=pmd_b1872ac4df2283ba88cd0c6552b8bb82030fo4a1-1627510956-o-gqNtZGzNAo2jcnBs zQYi vom 28.07.2021.

gen.²⁶ Mit den Fluten im Sommer 2021 und den Extremtemperaturen zusammen mit der Pandemie besteht nun eine Möglichkeit, dass diese Erkenntnis im Alltagsverstand ankommt. Es ist Zeit, dass es überall verstanden wird: Wir sind schon mitten im Klimakollaps.

In seiner Binnenlogik funktioniert der Kapitalismus: Die Finanzmärkte, die Sicherheitsapparate der Nationalstaaten, der ungerechte Welthandel und die Inwertsetzung von Natur und Arbeitskraft »funktionieren«. Die radikale neue Rechte ist die politische Form des Überlebens dieses Gesellschaftssystems, während ein Teil der Menschheit untergeht und zunehmend willentlich und bewusst geopfert wird. Dieser Teil der Menschheit und ihr toxischer Auto-Mann wird nichts ändern, schon gar nicht, weil sie um einige Fakten wüssten, die sie vorher nicht kannten. Zu rufen »Follow the science« und sie aufzuklären über ungerechte Privilegien wäre hier als hielte man sich ein Buch über den Kopf, um sich vor einem Gewittersturm zu schützen.²⁷

Ließe sich eine Mauer um diese Menschen und ihre Welt bauen, wäre allen geholfen. Jedoch sind sie – entgegen ihrer eigenen Wahrnehmung – für ihren Lebensstandard auf den Zugriff auf den gesamten Planeten und die Ausbeutung seiner sonstigen Bewohner*innen angewiesen. Eine friedlichere, ökologischere, bessere Welt muss gegen sie erkämpft werden. Der Homo Ludens muss deshalb zugleich ein Homo Militas sein. Es ist daher auch falsch, den Maskulismus in einer Art wie Klaus Theweleit und heute ein großer Teil der globalen Linken abzulehnen, die auch noch die Möglichkeit der notwendigen Gegenwehr als vermeintlich typisch männlichen Charakterzug mit verwirft. Das Civil Rights Movement, die Suffragetten, der African National Congress (ANC) und die Abolitionist*innen (gegen die Sklaverei) waren keineswegs wehrlos, wie Andreas Malm gezeigt hat.²⁸

Bewegungen wie die Zapatist*innen konnten es sich noch nie leisten, nicht zu kämpfen und haben unsere Epoche als globalen transnationalen Krieg niedriger Intensität beschrieben, indem nur manche das Privileg des Pazifismus genießen.²⁹

Doch selbst in den Zentren des Nordens sind die Inseln des Friedens und gemütlichen Wohlstands immer stärker durchzogen und verwoben mit Zonen des Elends und der nackten Gewalt. Zwangsräumungen und Obdachlosigkeit sind nur eine Woche vom Einzug der neuen jungen Familie entfernt, die sich über die frei werdende Eigentumswohnung freut; Mozart im SUV hören ist nur einen Meter entfernt von der alten Frau, die von niemandem gesehen, drei Ampelphasen zum Überqueren einer Straße benötigt; Verbitterung und Verhärmung der verarmten Alten ist nur eine Flaschensammlerin von ausgelassen feiernden Abiturient*innen entfernt; Online-Hass gärt ein Stadtviertel entfernt vom privilegierten Optimismus der Unbeschwerten. (Ja das ist eine Klage

26 Vgl. Joseph Huber: *Allgemeine Umwelt Soziologie*, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften 2001. Huber brachte vieles durcheinander und meint am Ende, der IPCC habe übertrieben, es gäbe gar keine Klimakatastrophe.

27 Vgl. Jutta Ditfurth: *Haltung und Widerstand. Eine epische Schlacht um Werte und Weltbilder*, Hamburg: Osburg Verlag 2019.

28 Andreas Malm: *How to blow up a pipeline. Learning to fight in a world on fire*, London, New York: Verso Books 2021.

29 EZLN Subcomandante Marcos: *Sieben Teile des Weltpuzzles*. Archiv Sterneck 1997, www.sterneck.net/politik/marcos-puzzle/index.php vom 28.07.2021.

gegen die Gegenwart. Denn dies war 1980 und selbst in den 1990er Jahren noch nicht so.)

Das Auto begann vor 120 Jahren als eine Technologie zur Rückgewinnung der Überheblichkeit von fragil gewordener Männlichkeit und als Manifestation von Klassenherrschaft (der Bourgeoisie über Aristokratie und Proletariat³⁰). Der Preis des allgemeinen Automobils war hoch: der Krieg um das sowjetische Erdöl und die Ausbeutung von Arbeiter*innen bis zum modernen Sklav*innentum.³¹ Das alles ist heute in die Peripherien des globalen Südens externalisiert – wir müssen es nicht sehen. Was wir sehen müssen, sind die Fernsehbilder und die Geflüchteten, die es bis hierher geschafft haben, trotz aller Zäune.

Das Auto hat einige Schuld an diesem schlechten Zustand der Welt. Es ist ein Hauptkonsument von Erdöl, Stahl, Bauxit (Aluminium) und neuerdings Lithium (für elektrische Motoren). Es ist mit rund einem Viertel des globalen CO₂ Ausstoßes ein Haupttreiber des Klimawandels und die Reifen größter Verursacher der Mikroplastikverschmutzung der Ozeane. Es hat, in Deutschland besonders deutlich, geholfen, die Massen zu korrumpieren, sich am imperialen Profit zu beteiligen, statt für ihr Recht zu kämpfen. Die zweite Kehrseite ist der Aufstieg der Deutschen zur ersten Autoindustrie der Welt.³²

Der Bewegung für Klimagerechtigkeit kommt in Deutschland mehr als irgendwo sonst die Aufgabe zu, das System Automobil und damit den Bau von Autos und Autobahnen zu stürzen.³³

Zu den Gegner*innen wird bald auch in aller Deutlichkeit die grüne Partei gehören, da diese sich, einmal an der Regierung, den bestehenden Strukturen weder entziehen will noch kann.

Das Auto ist nicht bloß falsch benutzt worden – wie die Waffenlobby der USA sich gerne entschuldigt –, es entfaltet unwiderstehlich seine Eigenlogik über den einzelnen und die Gesellschaft als Ganze. In den USA hat Exxon-Mobile die (leider erfolgreiche) Anti-Klima-Bewegung finanziert oder tut es immer noch.³⁴ Da es in Deutschland keine Ölkonzerne gibt, ist die stärkste fossile Lobby die Auto-Industrie. Zu verlieren gibt es eine scheußliche Zukunft, zu gewinnen ist alles.

30 Vgl. Das Manifest von Graf Pidoll und die Parlamentsdebatten und Rechtsprechungen in Preußen, in: Wolfgang Sachs: Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche, Reinbek bei Hamburg: Rowohlt 1984.

31 Vgl. 11. Juni 1945, Zentralkomitee der neugegründeten Kommunistischen Partei Deutschlands, in: Susan Neiman: Von den Deutschen lernen. Wie Gesellschaften mit dem Bösen in ihrer Geschichte umgehen können, München: Hanser Berlin 2020, S. 137.

32 Es sind die zwei Familien, die noch heute zu den reichsten des Landes gehören, die mit Hitler große geworden sind: Piéch-Porsche (VW, Audi, Porsche) und Quandt (BMW). Wen werden sie unterstützen, wenn sich sogar die CDU vom Auto abwenden sollte? In den USA finanziert die Ölindustrie durch die Koch-Brüder den Wahlkampf Trumps, die Klimaleugnung und überhaupt die radikale neue Rechte.

33 Gegenstrom Berlin, Das Auto-Ausstiegs-Manifest, August 2019.

34 Robert J. Brulle und Riley E. Dunlap, A Sociological View of the Effort to Obstruct Action on Climate Change, in: Footnotes, No 49 (3), Juni 2021.

