

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, Hippie 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 resilenteren 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.

automobile Homogenozän und die Vertreibung der allermeisten anderen Lebensformen mehrheitlich werden. Der Verstetigung des Kriegs der Modernen wird bei der Transformation des offensichtlichen Kriegsmittels Panzer zum vermeintlich friedlichen Auto am eindrucksvollsten und gleichzeitig *normalsten*. Im Innenraum des Automobils erscheint die Natur nämlich plötzlich als wunderschön und schützenswert – man überrollt sie ja nicht mehr, sondern braust reibungslos zu ihr hin, einer Pilgerreise gleich, ohne sich des negativen Einflusses seiner automobilen Lebensweise bewusst sein zu müssen.

Abb. 4: Der Zusammenhang zwischen Straßenbau und Regenwaldabholzung in einem Bild



<https://www.planet-wissen.de/kultur/suedamerika/amazonien/pwiederstaerzungderregenwaeldersuedamerikas100.html>

Straßen, nicht Panzer, sind bis heute eine der Haupttriebfedern der weiterhin zunehmenden Umweltzerstörung auf diesem Planeten. Der brasilianische Umweltaktivist und Forscher Enéas Salati sagte einmal, dass man den Amazonas am ehesten dadurch retten könnte, wenn man alle Straßen, die durch ihn hindurchführen, in die Luft jagt (Laurance 2016). Wie der australische Umweltforscher Bill Laurence ausgerechnet hat, erfolgen 95 Prozent der Zerstörung des Regenwaldes im Umkreis von 5 km zu einer Straße. Auch diverse vom Aussterben bedrohte Megafauna, wie Tiger in Südost-Asien, Orang-Utans in Indonesien oder Leoparden und Elefanten in Malaysia und Brunei, werden massiv vom Straßenbau bedroht, da diese ikonischen Tiere des Umweltschutzes große, ununterbrochene Grünflächen brauchen (Pearce

2022, 98–100). Wie der Zukunftsindigene in Le Guins Geschichte, schwinden auch diese Tierarten ganz langsam und unbemerkt, wenn eine tosende Straße in ihrer Umgebung ist.

Ein weiterer zentraler Faktor bei der durch das automobile Paradigma vorangetriebenen Umweltzerstörung ist jener des massiven Kautschukbedarfs für die Reifen der Autos, für den seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert Millionen von Hektar an Regenwald vernichtet und durch Kautschukplantagen ersetzt wurden. Der ursprünglich aus Brasilien stammende Baum *Hevea brasiliensis* wurde in allen tropischen Gegenden der Welt in zuvor frei gerodeten Plantagen gezüchtet. Damit entstand eine der bis heute essentiellen materiellen Zuliefererindustrien der Automobilbranche. Diese Plantagen sind zumeist unter extrem gewaltsamen, kolonialen Ausbeutungsdynamiken gewachsen, wie zum Beispiel in Belgisch-Kongo, in dem der massive Kautschukbedarf von Dunlop und Goodyear dadurch gestillt wurde, dass die lokale Bevölkerung (die als Privatbesitz des belgischen Königs Leopold II. galt) enteignet, vertrieben, versklavt und bei auch nur so minimalen Vergehen wie verringelter Produktion grausam gefoltert wurde. Zeitgleich wie sich in den reichen Zonen der USA und Europas der Konsum der »Natur« als Freizeitziel vermittels des Autos ausbreitet, intensiviert sich in den ärmeren und ausgebeuteteren Regionen des Planeten die dunkle und wenig beachtete Unterseite einer Vertreibung aus *naturnahen* und ökologisch positiv wirkenden Lebensweisen einer Subsistenzwirtschaft in die Versklavung der automobilen Zuliefererindustrie.

Schon 1929 beschrieb Ilja Ehrenburg die enge Verzahnung von Ausbeutung von »Natur« und Ausbeutung von Menschen in seinem sozialkritischen Roman *Das Leben der Autos*:

»In Paris, in London, in Berlin, – überall haben es die Menschen eilig. Dort gibt es keine reich verzweigten Bäume. Dafür gibt es dort viele Automobile. Es werden ihrer von Tag zu Tag mehr.

Der bescheidene Baum [*Hevea brasiliensis*] mit der gefleckten Rinde hat die Urwälder verlassen. Es verliebten sich in ihn gleichzeitig die Engländer, die Holländer und die Franzosen. Von ihm träumt jetzt jeder Yankee, mit dem etwas los ist. In großen Plantagen wird er gezogen. Um sein Schicksal beunruhigen sich die Banken der Welt. Von ihm ist in diplomatischen Noten die Rede. Wenn die Minister die Flugzeuge zählen oder die Kampffähigkeit eines ihrer Dreadnoughts abschätzen, denken sie immer wieder an diesen gefleckten Baum. Übrigens wissen sie gar nicht, dass dieser Baum gefleckt ist. Sie haben ihn nie gesehen. Sie haben es eilig mit dem Leben, und sie brauchen Automobile.

Auf Java und Ceylon, auf dem Malaiischen Archipel und in Indochina rauschen an stillen Abenden inmitten von Fieber und Leid, inmitten von Cents und Piastern, inmitten gelber Tränen und gelber Dollars leise die schön gewachsenen Haine. Sie rauschen zärtlich und bedeutsam wie die Aktien der ›Rubber-Association‹. Den Weißen bringen sie Dividenden, den Gelben den Tod. Sie rauschen, weil unter ihnen Geldgier und Armut sind: sie rauschen abends, weil jeden Morgen nackte Kulis [=oftmals durch Zwang rekrutierte Tagelöhner] mit krummen Messern die zartgraue Rinde ritzen und alte Wunden aufreißen. Die Kulis und die Bäume verstehen einander: sie verbluten in gleicher Weise. Aber das Blut der Kulis kostet nichts, und niemand spricht von ihm; das milchweiße Blut des reichverzweigten Baumes indes ist wahrhaft kostbar. Es wird an Börsen notiert. Es bringt die Menschen um den Verstand. Seinetwegen sind sie bereit, sofort Tonnen von Menschenblut zu vergießen. Die Bäume wissen das, und sie rauschen mitleidsvoll. Die Wunden an ihrer Rinde verheilen nie.« (Ehrenburg 1930, 74-75)

Diese hier beschriebene enge Verzahnung von menschlicher Misere und Ausbeutung natürlicher Ressourcen hat sich in dem knappen Jahrhundert seit dieser Beschreibung kaum geändert. Selbst wenn mittlerweile unabhängige Nationalstaaten wie Indien oder Malaysia auf dem Papier heute durchaus brauchbare Umweltschutzgesetze haben, genügt die Verbindung von wachsender globaler Armut mit moderner, vom globalen Norden vorangetriebener »Entwicklungshilfe« zur intensivierten Ausbeutung von Menschen und Naturen. Von (zumeist) westlichen Großkonzernen vorangetriebene Landnahmen vertreiben stetig weitere Menschen aus subsistenzwirtschaftlichen, landwirtschaftlichen Bezügen und produzieren so gleichzeitig monokulturelle Agrarkulturen wie einen neuen Pauperismus, der enteignete Bäuer*innen durch monetäre Zwänge dazu drängt, sich entlang der neu gezogenen Straßen oftmals durch illegale Rodungen ein neues Einkommen zu verschaffen (vgl. Pearce 2022, 94–100). Gleichzeitig bildet sich in diesen Staaten eine neue Mittelschicht, die der durch das Automobil ermöglichten und globalisierten »imperialen Lebensweise« frönen und vermehrt ähnliche Freizeit- und Infrastrukturbedürfnisse haben wie die amerikanische Mittelschicht zurzeit des »Wilderness Movement«. Durch einen unter diesen Vorzeichen vorangetriebenen »Naturschutz« nach modernen Standards werden die verarmten Menschen in ausgebeuteten Ländern gleichzeitig ökonomisch zur Naturausbeutung gezwungen und rechtlich für diese stigmatisiert, während die internationalen Akteur*innen und die von dieser Struktur profitierenden,

reichen Konsument*innen des globalen Nordens und der neuen Mittelschicht vor Ort moralisch und rechtlich unbescholtan davon kommen.¹⁴

In Europa brüsten sich die Naturschützer*innen und grün angestrichenen Kapitalist*innen mittlerweile damit, den größten Waldbestand seit dem späten Mittelalter auf ihrem Kontinent zu haben, während ihr viel zu viele Erden verschlingender Lebensstil immer massivere Rodungen in den Regenwäldern des globalen Südens verlangt (vgl. Hornborg 2017). Neben Soja für Fleischproduktion ist hierbei Kautschuk für Autoreifen weiterhin ein treibender Motor. Selbst wenn also im Rahmen der gegenwärtigen, in der EU unter dem Namen »Green New Deal« vorangebrachten öko-kapitalistischen Adaptionen an die Klimakrise in ein paar Jahrzehnten nur mehr elektrisch betriebene Autos durch Europa fahren sollten,¹⁵ würde dies nichts an der hier skizzierten Umweltzerstörung ändern; besonders wenn man weiter in die Rechnung mit aufnimmt, dass die Feinstaubbelastung von modernen Autos zu einem gigantischen Großteil (um das 2000-fache) nicht aus der Verbrennung fossiler Brennstoffe, sondern von der Abnutzung ihrer Reifen stammt (Carrington 2022). Schätzungen zufolge sind heute schon 28 % des im Ozean befindlichen Mikroplastik der Abrieb von Autoreifen (Boucher and Friot 2017), und mehr als 50 % des in der Umwelt befindlichen Mikroplastiks stammt von Autoreifen (Bertling, Hamann, and Bertling 2018). Und dieser Abrieb landet natürlich auch vielfach in unserer Nahrung und dadurch in unseren Körpern, da viele Felder in der Nähe großer Straßen liegen (Castan et al. 2023). Die Gesundheitsfolgen sind noch nicht ausreichend erforscht, aber es ist bereits klar, dass Mikroplastik dem Immunsystem und Hormonhaushalt schadet, zu Diabetes, Parkinson oder anderen Kreislauf- und Nervenerkrankungen beitragen und teilweise sogar unfruchtbar machen kann.

Katastrophe mit Überlänge

In einer Welt des globalen Kapitalismus werden immer mehr Menschen dazu gezwungen, den impliziten wie expliziten Gesetzen des freien Flusses von Waren, Verkehr und Ideen zu folgen (siehe Kapitel 6). Im zugespitzten Homogenitätsmüssen alle Menschen *anthropoi* werden oder aussterben. Das moderne

¹⁴ Einen ähnlichen Punkt macht Zakiyyah Jackson in ihrem Buch *Becoming Human* (2020), S. 16.

¹⁵ Diese Frage wird an späterer Stelle in Abschnitt 4, Kapitel 10 genauer behandelt.