

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 jedoch 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-

den, die ihr Abbau mit sich brächte.⁶ Ganz unverhohlen wir oft verlautbart, dass man halt manche Opfer zu bringen habe für die »ökologische Wende« und man es schließlich nicht allen recht machen könne.

Ein paradigmatischer Kampf ist derzeit auch jener in Westserbien, wo das britisch-australische Bergbauunternehmen Rio Tinto seit Jahren und mit großteils offener Unterstützung der europäischen Politik im großen Stil Lithium abbauen will, wodurch ganze Dörfer und Städte verpesten und unbewohnbar gemacht werden würden. »Ihr zerstört unsere Lebensgrundlage, damit ihr in Amsterdam in sauberer Umwelt mit dem E-Rad fahren könnt« bringt es ein lokal ansässiger Aktivist überspitzt in einem Radiointerview auf den Punkt (Kersting 2023). E-Mobilität droht in der gegenwärtigen politischen Konstellation zu einer Verschärfung bereits bestehender Ausbeutungsstrukturen und globaler Ungleichheiten zu führen. Finanziell arme Länder mit schwachen Umweltschutzgesetzen und korrupten Machteliten werden im Zeichen dieses neuen, grünen Extraktivismus zunehmend von Erdbauunternehmen ins Visier genommen. Dies wird – wie von der EU – oftmals als »Entwicklungshilfe« getarnt, ist aber, wie es die serbische Aktivistin Marija Alimpić ausdrückt, nichts anderes als die Fortführung von alten kolonialen Ausbeutungsstrategien unter grünem Deckmantel (Kersting 2023, min. 15). Ihrer Ansicht nach geht es darum, den überkonsumierenden, reichen Nationen und ihrem kaufkräftigen Wahlvolk zunehmend eine Illusion von Sauberkeit und Umweltfreundlichkeit zu geben – während die Umweltschäden ihres weiterhin über alle planetaren Maße gehenden vampirischen Lebensstils immer gekonnter auf ärmere Länder abgewälzt werden. Bei den Reichen sind die Wälder grün und die Flüsse sauber während die Dschungel abgeholt und die Gewässer im globalen Süden ausgebeutet werden.⁷ Dabei

6 So zum Beispiel die im Januar 2023 durch alle Medien gehende Meldung über die Lithiumfunde in Kiruna, Schweden, die nie erwähnten, dass damit die indigenen Sami weiter zu Schaden kommen werden. Die Rentierherden, von denen die nomadischen Sami in ihrer Lebensweise abhängig sind, wurden im vergangenen Jahrzehnt aufgrund des ohnehin schon grassierenden Eisenerzabbaus um viele Tausende dezimiert, was es für jüngere Sami immer schwieriger/unattraktiver macht, ihren nomadischen Lebensstil weiterzuführen. Die Stadt Kiruna wurde das letzte Mal 2015 gänzlich versetzt wegen des Eisenerzabbaus – nun scheint der Stadt abermals das selbe Schicksal aufgrund von Seltenen Erden bevorzustehen. Vgl. Dibbern 2023

7 Um beim Beispiel Serbien zu bleiben: Ich hatte das Glück, bei einer Residency auf dem Floß MS Fusion mitfahren zu dürfen, auf dem wir zwei Monate lang die Donau – den Fluss meiner Geburtsstadt Wien – hinabfahren konnten. Ich war erstaunt darüber, dass

gäbe es auch beispielsweise im deutschen Oberrheingraben zwischen Frankfurt a.M. und Basel große Lithiumvorkommen, die angeblich sogar drei Mal so groß wie jene ganz Serbiens sind und darüber hinaus leichter abzubauen wären (Kersting 2023, min. 11:00). Doch erscheint es in den gängigen politischen Machtverhältnissen einfacher, einen armen Staat wie Serbien, Mauretanien oder Bolivien gegen den Willen seiner Bevölkerung auszubeuten. Einerseits ist es für die betreffenden Unternehmen kostengünstiger, in Ländern ohne strenge Umweltauflagen und gute Tarifverträge abzubauen. Und andererseits weiß sich die Bevölkerung in den reichen Ländern besser zur Wehr zu setzen. Die Lithiumvorkommen in Deutschland bleiben also unangetastet, und der reiche und oberflächlich progressiv gesinnte Hesse kann sich sowohl darüber freuen, dass die Abgase des eigenen Autos nicht mehr in seiner unmittelbaren Umwelt wahrzunehmen sind; als auch darüber echauffieren, wie schlimm der Zustand der Umwelt und der Naturschutzgesetze in Serbien ist. Der Kampf in Serbien ist nur insofern speziell, als die Distanz zu den reichen Ländern der EU vergleichsweise gering ist und so die Auslagerung der öko-sozialen Ausbeutung nicht gar so leicht unsichtbar gemacht werden kann wie in Ländern des globalen Südens. Deswegen versucht man, diesen Extraktivismus als »Entwicklungshilfe« zu verkaufen und verteidigt ihn offen mit dem Argument, dass man den Abbau sonst dem totalitären China überlässt und es so gesehen wohl doch besser wäre, wenn es der »demokratische Westen« mache. Dass die wirtschaftlichen Akteure dieses Westens wie eh und je in der Erlangung der automobil begehrten Ressourcen sehr wenig mit demokratischen Prinzipien am Hut haben, verdeutlicht das Beispiel Boliviens, auf dessen Territorium die größten Lithiumvorkommen weltweit vermutet werden. Der demokratisch gewählte Präsident Evo Morales entschied 2019, den Export unverarbeiteten Lithiums einzustellen und den gesamten Sektor zu verstaatlichen. Wie bei den in Kapitel 7 angesprochenen Beispielen von Mohammed Mossadegh im Iran oder Abd al-Karim Qasim im Irak, die die Erdölvorkommen ihrer Länder verstaatlichen wollten, kam es auch gegen Evo Morales 2019 zum sogenannten »Lithiumputsch« (Kunze 2022, 22), in Zuge dessen Militär und Polizei die Macht übernahmen und den westlichen Vertragspartnern versprachen, die Lithiumproduktion wieder zu privatisieren und den Export auszubauen.

es, je weiter stromabwärts man fuhr (und also je ärmer die Umgebung wurde), immer schwieriger wurde, das in der Donau zu tun, was ich von Kindheit an als selbstverständlich angenommen habe: ohne Gesundheitsrisiken zu baden. In Serbien geht schon heute fast niemand mehr in die Donau, weil sie als zu verschmutzt gilt.

Als Elon Musk, dem »wahrscheinlich größten Lithiumkäufer der Welt«, auf Twitter vorgeworfen wurde, er stecke hinter dem Putsch, tweetete dieser ganz unverhohlen: »Wir putschen weg, wen immer wir wollen! Komm klar damit.« (Ibid.)

Zum Glück war die Macht Musks nicht so unbegrenzt, wie er es in dem baldigst wieder gelöschten Tweet vorgab. Denn die Putschregierung wurde im Folgejahr von dem Linken Luis Acre wieder abgesetzt. Aber an diesem Beispiel zeigt sich das wahre Gesicht des sogenannten »grünen Kapitalismus«, egal ob dieser unter demokratischen oder diktatorischen Vorzeichen bemüht wird. Sowohl die USA als auch die EU bezeichneten die Putschregierung sofort als »demokratisch« und legitim – von Sanktionen war nicht ernsthaft die Rede. Der Extraktivismus um seltene Erden zeigt immer deutlicher eine Kontinuität mit den bisherigen Praktiken des fossilen Kapitalismus: Die Rohstoffe, die das jeweilige Wirtschaftsmodell als essentiell definiert, werden unter Heranziehung jedweder Machtmittel gesichert. So wie einst der Irak und der Iran unter aktiver Hilfe des Westens geputscht wurden, weil sie ihr Erdöl verstaatlichen wollten, müssen heute viele ökonomisch ärmeren Staaten mit reichen Lithiumvorkommen ähnliche Szenarien befürchten – so die Lektion Boliviens. Im Fall Boliviens kooperiert die staatliche Bergbaufirma YLB mittlerweile mit chinesischen und russischen Unternehmen, was zu zahlreichen negativen Schlagzeilen in den westlichen Medien führte. In Serbien wurde das Projekt nach den größten Umweltprotesten der Staatsgeschichte, bei denen mehrere 10.000 Leute im Herbst 2021 die Belgrader Stadtautobahn komplett lahm legten, vorerst auf Eis gelegt. Doch Ministerpräsident Vucic bezeichnete nach seiner Wiederwahl im Frühjahr 2022 die Absage der Lithiummine als seinen größten politischen Fehler. Er schwankt zwischen einem Bündnis mit dem Westen oder mit Russland und China – viele Akteur*innen in der EU bieten an, anstelle von Rio Tinto den Abbau zu übernehmen. Im allgemeinen ist die Lage zum Zeitpunkt der Drucklegung in Serbien noch zu offen, um Genaues zu prognostizieren.

Doch an dieser Stelle interessieren mich weniger die spezifischen Kämpfe und ihre Ausgänge. Vielmehr interessiert mich die globale Ausbeutungsdynamik, die sich dahinter abzeichnet. Es deutet sich wenig überraschend an, dass bei der oben analysierten Beibehaltung der gesellschaftlichen Mobilitätsform und ihrer impliziten Gesellschaftsverhältnisse auch dieselben globalen Ausbeutungsdynamiken reproduziert werden. Letztendlich ist es fast egal, ob es Erdöl oder seltene Erden sind: Ihre demokratiepolitisch katastrophalen Auswirkungen stellen sich dann ein, wenn sie als majoritäres Lösungsschema

von Mobilität und Technik eingesetzt werden. Da es nicht danach aussieht, dass das E-Auto den Verbrennungsmotor in diesem Jahrhundert komplett ersetzen wird, steht eine weitere Diversifizierung des globalen Extraktivismus und seiner Ausbeutungsdynamiken im Raum. Wenn »grüne Transformation« und »Klimaneutralität« hauptsächlich bedeuten, dass man Verbrennungsmotoren durch E-Autos ersetzt, wird sich fast automatisch nicht nur das bereits bestehende Regime von extraktivistischen Ausbeutungen auf Basis von globalen Ungleichheiten fortführen, sondern auf weitere Erdschichten hin ausdehnen. Dies wird weiter noch dadurch verschärft, dass E-Autos und andere »grüne Technologien« wie Windräder oder Solarpanele nur eine vermeintliche Ablösung des Öls vorgeben. Tatsächlich gibt es laut Paolo Servigne und Raphael Stevens schlicht nicht genug leicht-umwandelbare Energie jenseits des Öls, die eine solche vermeintliche »grüne« Transition auch nur in Teilen ermöglichen könnte. Elektroautos, Windräder und Solarpanele erscheinen in der herrschenden politischen Konfiguration also nur vordergründig für den Endverbraucher als »postfossil«, während ihre Produktion und ihr Resourcengewinn auf unabsehbare Zeit weiterhin vom fossilen Kapitalismus abhängig ist (Servigne and Stevens 2021, 53).

Das selbstfahrende Selbstfahrende

Wenden wir uns nun dem dritten großen technischen Innovationsversprechen des Autos zu: dem selbstfahrenden Automobil. Wie bei dem fliegenden und dem elektrischen Auto geistern Konzepte desselben schon fast so lange wie das Auto selbst im kollektiven Imaginär herum. Bereits kurz nach dem Ersten Weltkrieg gab es erste Entwürfe, die ersten Versuche mit ferngesteuerten Autos datieren auf die 1920er Jahre. Das »American Wonder« und das »Phantom Car« waren radiogesteuerte Autos, deren Feinabstimmung im Verkehr durch Elektromotoren reguliert wurde. Die erste weitläufig bekannte Darstellung eines Netzwerks selbstfahrender Autos findet sich in Norman Bel Geddes *Diorama Futurama*, welches von General Motors für die Weltausstellung 1939 in New York finanziert wurde. In seinem im Folgejahr erschienenem Buch *Magic Motorways* argumentiert Geddes, dass Menschen aus Sicherheits- und Effizienzgründen von dem Fahren von Autos ausgeschlossen werden sollten und legt ein detailliertes System aus elektro-magnetischen Highways mit durch Radiosignalen gesteuerten selbstfahrenden Autos vor. Geddes glaubte, dass erste Verwirklichungen dieses Systems bereits in den 1960er Jahren Realität