

zeigt, was ich im Laufe dieses Abschnitts versucht habe zu demonstrieren: Die sogenannten demokratischen Institutionen moderner Rechtsstaaten, die wir normalerweise mit »die Politik« bezeichnen, sind unfähig, auch nur einen kleinen Schritt aus der Normalität herauszutreten, da ihre ganze Funktionsweise nicht nur auf dieser basiert, sondern sie strukturell durch seine Subjektbegriffe und Konzepte von Mehrheit und Partizipation reproduziert. Es ist naiv zu erwarten, dass »die Politik« jemals auf die Forderungen der Letzten Generation eingehen wird, denn strukturell ist sie genau die Repräsentantin der Normalität, gegen die die Aktivistis zunehmend verzweifelt angehen. Ein reines Gemahnen der Veränderung wird immer von der Logik der »individuellen Verhaltensänderung« co-optiert werden, welche nur die Ressentimentspirale der Resilienz der Moderne weiter befeuern kann. Ein inklusiver und nachhaltiger Öko-Aktivismus müsste heraus finden aus dieser reinen Vorhaltungshaltung und positive Beispiele einer besseren Welt präfigurativ vorleben, zu der dann alle eine Sehnsucht aufbauen können (siehe nächstes Kapitel). Nur dann kann Öko-Politik eine soziale Dimension der inklusiven Ermächtigung erreichen, die es für eine Art »neue linke Massenmobilisierung« bräuchte. Es geht darum, alternative Umwelten zu bauen und einzufordern, in denen andere Mehrheiten plötzlich als majoritär erscheinen können. Dann sind nicht mehr nur die Autosubjekte diejenigen, die über das Feld »der Politik« entscheiden. Plötzlich brechen die Bäume, die Pilze, die Meere, die Atmosphären, die Polkappen, Migrantischen, Illegalisierten und Ausgebeuteten herein und bilden eine neue Mehrheit, die das Autoregime hinweg wäscht.

Kann es eine »ökologische Klasse« gegen das Auto geben?

Kurz vor seinem Tod brachte Bruno Latour mit dem jungen Soziologen Nikolaj Schultz eine Schrift heraus, welche versuchte, die ökologische Frage unter dem Prisma der linken Klassenfrage zu behandeln. Es ging darum, zu untersuchen, wie die ökologische Frage vom deprimierenden Verzichtsgebot in der moralisch verseuchten Gegenwart in ein affektiv positiv beladenes Bild des kollektiv Emanzipationskampfs umgeschrieben werden kann. In knapp 100 Aphorismen argumentieren sie für eine kommende »ökologische Klasse«, die aus den historischen Klassenkämpfen des Bürgertums und der Arbeiter*innen für eine neue gesamtgesellschaftliche Mobilisierung lernen soll. In diesem Prisma der Klassenlogik schreiben die beiden Autor*innen, dass es »dringend geboten ist, anzuerkennen, dass ein allgemeiner Kriegszustand herrscht«. Gleichzeitig

herrscht aber das Problem, »dass eindeutige Frontlinien zwischen Freunden und Feinden gegenwärtig nur schwer zu ziehen sind« (Latour & Schultz 2022, §5). Zwar nehmen die politischen Konflikte rasant zu und das ökologische Problem wird immer mehr in seiner Relation zu sozialer Ungleichheit verstanden (wer bekommt z.B. heute nicht ein latent schlechtes Gewissen bei dem Label »Made in China«?). Doch dies führt nicht dazu, dass sich in traditionell linker Manier eine eindeutige Mobilisierungsdynamik entwickeln würde. »Leute, die (in sozialer oder klassisch kultureller Hinsicht) derselben Klasse angehören, fühlen sich unter ihresgleichen als völlig Fremde, sobald ökologische Konflikte auftauchen. Umgekehrt werden Aktivistinnen und Aktivisten von Leuten als ›Kampfgefährten‹ tituiert, die unter sozialem oder kulturellem Gesichtspunkt ganz anderen Lebenskreisen angehören.« (Ibid. §7) »Bislang besteht der Erfolg der politischen Ökologie darin, die Menschen in Panik zu versetzen und diese gleichzeitig aus Langeweile zum Gähnen zu bringen...so erklärt sich die Handlungslähmung, die sie zu oft hervorruft.« (Ibid. §32)

Um aus dieser Sackgasse herauszufinden, beruft sich Latour (2021) explizit auf die Lehren der Gilet Jaunes, die ihm – wie er sagt – beigebracht haben, dass das ökologische Problem auch ein *ethologisches* Problem ist: also eines der Lebensweisen und Lebenswelten. Es geht nicht um das Verhalten, welches es zu ändern gilt, sondern um die Änderung der Lebensrealität, die ein bestimmtes Verhalten von den Menschen als Normalität abfordert. Dafür muss man versuchen, die Arbeiter*innenbewegung so zu mobilisieren, dass ihre Abhängigkeit von den herrschenden, homogenisierenden Lebenswelten als Problem sichtbar wird. Hierfür fordert Latour recht schwammig die »Erfindung von mobilisierenden und enthusiastisch machenden Begriffen«, die das ökologische Thema zu einem neuen, »stolzen« Befreiungskampf machen können. Wie ich weiter oben skizziert habe, müsste man für diese Art des stolzen Kampfes positive Umweltbezüge für die Massen plausibel machen – und »klimaneutrale« Haltungen als falsche Angebote der bestehenden toxischen Ordnung entlarven. Es muss um das bessere Leben für alle gehen – auch und gerade unter katastrophalen Bedingungen.

Tatsächlich könnte es in nicht allzu ferner Zukunft zu dem Szenario kommen, dass eine große Mehrheit der in Ballungsräumen lebenden Menschen sich das Auto nicht mehr leisten können wird – und auch keine realistische Aussicht mehr auf sein Heilsversprechen hat. Die Erzählung des wirtschaftlichen und technischen Fortschritts lässt sich schon heute nur mehr mit Ach und Krach aufrechterhalten und wird in Zukunft wohl zunehmend lächerlich

erscheinen, wenn die ökologische Auslaugung der Welt immer drastischer zu Tage tritt.

Schon heute ist ein großer Teil der die gegenwärtigen Straßen befahrenden Autos geleast mit teils horrenden Zinsen, die ihre Lenker*innen unter einen zusätzlichen Druck vermehrt an das System binden: Jeder Kratzer erhöht die finanzielle Verschuldung und Abhängigkeit von dem System, welches sogar das *eigene* Auto besitzt. Viele der Lenker*innen von dicken Karren sind heutzutage verschuldete, geagte Druckkochtöpfe, die bei jeder kleinen Irritation explodieren können, so sehr nimmt sie das System unter Druck. Bedenkt man hierzu zusätzlich, dass ein großer Teil der Fahrten zwar nicht von Reichen getätigt wird, aber *für* Reiche (z.B. Handwerker, die Immobilien renovieren; diverse sinnlose Bürojobs, die die weitere Konzentration von Kapital bei einigen Großkonzernen beschleunigen; weil die Innenstadt so teuer ist, dass man Pendeln muss etc.), dann befinden wir uns heute schon in einer Situation, die sich in Zukunft nur weiter verschärfen wird. Der absolute Großteil der die Umwelt verpestenden Autofahrten werden für oder von den obersten Vermögensschichten getätigt.¹⁴ Natürlich wird in Zukunft auch der kapitalistische Staat mit seiner Förderpolitik alles daran setzen, dass hinreichend Menschen automobilisiert sind und sich mit der herrschenden Subjekt- und Wirtschaftsform identifizieren können – denn sein Überleben ist davon abhängig. Sollte es einmal passieren, dass es durch geschickte »ökologische Klassenarbeit«, wie es Latour nennen würde, ein Bewusstsein dieser automobilen Klassenschiefelage gibt,¹⁵ könnte sich das Blatt sehr bald wenden. Wenn nur mehr die Reichen mit ihren SUVs durch die Stadt fahren, alle anderen sich aber das Auto nicht

-
- 14 Dasselbe gilt übrigens auch beim Bau von neuen Straßen, die oft nicht primär – wie es von »der Politik« argumentiert wird – für die Autofahrer*innen gebaut werden, sondern als Kapitalanlage in Realien von großen Bauunternehmen. Das Bedürfnis nach Straßenbau wird oft durch Lobbyarbeit erst produziert.
 - 15 Die Aktion »Autofahrende gegen Stau«, die am 23. November 2021 am Wiener Praterstern stattfand, könnte – optimistisch betrachtet – exemplarisch in diese Richtung weisen: Plötzlich hielten Autos mitten auf dieser stark befahrenen Durchzugsstraße, hielten Banner und blockierten den Verkehr mit ihren Verkehrsmitteln für eine gute Stunde, um sich solidarisch mit den Besetzungen gegen den Bau der sogenannten Lobau-Autobahn zu erklären. Solche Aktionen können helfen, die Dichotomie zwischen »normalen Menschen/Autofahrern« und »links-grün versifften Ökos« aufzuweichen und die systemische Abhängigkeit vieler von dem Auto als kapitalistischen Zwang aufzeigen.

mehr leisten können, dann könnte es bald zu ähnlichen Blockade- und Sabotageaktionen kommen wie in der Anfangszeit des Automobils. Dazu müssten »linke« Akteur*innen innerhalb der staatlichen Ordnung aber den Zusammenhang von automobiler Förderungspolitik und Erhaltung des ausbeuterischen Status quo klarer sehen. Sie müssten dem Paradigma der »Inklusion in die Norm« eine klare Absage erteilen. Gleichzeitig bräuchte es aber auch eine starke Art von Gewerkschaftsarbeit, die den Arbeiter*innen verständlich macht, dass die durch ihre Lohnarbeit notwendigen Autofahrten als »ausbeuterische Arbeit für die da oben« zu begreifen ist. Noch sind wir sehr weit davon entfernt und müssten eine Vielzahl neuer Begriffe und Normalitäten schaffen, die dies einer ausreichenden Mehrheit, die einmal so etwas wie eine »ökologische Klasse« bilden könnte, glaubwürdig *gegen* das von der herrschenden Normalität sanktionierte Verhalten schmackhaft macht.

Wie ich im Laufe dieses Buches hoffentlich verdeutlichen konnte, produziert die Welt des Homogenozäns ein Normalverhalten, welches ökologisch katastrophal ist, aber als vernünftig erscheint. Wenn sich linke Politik als außerhalb der Nischen wieder mit einem Mehrheitsprojekt beschäftigen will, müsste sie es schaffen, ökologische Politik dann auch zentral als eine Frage der Umweltgestaltung von Lebensweisen erscheinen zu lassen. Ökopolitik ist dann kein Verzicht mehr, sondern ein *Mehr an Welten* (siehe nächstes Kapitel). Es müsste gelingen, die Emanzipation von der Norm, die theoretisch bisher nur als minoritäres Projekt erscheint, irgendwie zu einer Art Patchwork-Majorität hin zu entfalten. »Wir wollen Umwelten, in denen wir anders leben wollen!/uns anderes als normal erscheint!« könnte so eine noch recht seltsam klingende Forderung sein, oder: »Wir fordern die materiellen Umstände, um etwas anderes als den katastrophalen Status quo begehren zu können!« Man merkt, dass noch viel Arbeit am common sense notwendig sein wird, um solche Forderungen jemals als »linkes Klassenprojekt«, wie es Latour und Schultz fordern, mehrheitsfähig erscheinen zu lassen. Trotz und gerade weil das Auto als zentrales Identifikationsvehikel mit der modernen Lebensweise gilt, stimme ich mit Einschränkungen der Analyse von *Sand im Getriebe* zu, dass sich mit dem Auto ein »Kristallisationspunkt« diverser Kämpfe und Fluchtlinien finden könnte, deren utopische Verweigerung nicht eine bessere Welt, sondern viele kleine Welten entstehen lassen könnten. Gegenwärtige aktivistische Koalitionen wie *La Déroute de Routes* in Frankreich erkennen heute schon, dass man mit jedem gewonnenen Kampf gegen automobilen Infrastruktur zig Kämpfe, die im Anschluss ihres Baus notwendig werden, präventiv verhindern kann. Wie weiter oben argumentiert, muss sich ein linkes Projekt

von einer positiven Einheitserzählung vielleicht stückweise befreien und für eine ökologische Politik der Zukunft nicht mehr nur darauf setzen, die bestehende Normalität gerechter und inklusiver zu gestalten; sondern stattdessen gegen diese homogenisierende Normalität konkrete Utopien nicht nur einer, sondern vieler, anderer und »besserer« Normalitäten und Welten zu fördern. Hierbei kann die *Utopie der autofreien Welt* eine Strahlkraft entwickeln, die ein solches neues, progressives Projekt brauchen wird.