

überdeterminiert: Wo es genug »linke«, »emanzipatorische« Basisarbeit, Kulturräume und hoffnungsgebende Beziehungen gibt, lässt sich die Unzufriedenheit für »linke«, emanzipatorische Zwecke mobilisieren und einspannen. Wenn die Umwelt faschistisch oder von der ruralen Hoffnungslosigkeit der petronormalen Lebenswelt geprägt ist, neigt sich auch die Bewegung der Unzufriedenen in eine gefährliche Richtung, die schwer anschlussfähig ist für die politische Allianzenbildung von diversen, heterogenen Gruppierungen. Man muss zusehen, dass die Räume der Veränderung sicher genug für alle von ihr Betroffenen sind, als dass die Schutzraum-Funktion des Automobils (Kapitel 8) vor der toxischen Welt im Vergleich zu einem besseren, solidarischeren und nachhaltigeren Schutz vor der katastrophalen Normalität als unattraktiv und absurd erscheint. Es müssen Räume der Ermächtigung sein, in denen ein ökologisches Bewusstsein nicht nur mit Verzicht assoziiert wird, sondern als ermächtigender Sehnsuchtsort einer anderen, besseren Welt, in dem wir auch *positiv* auf die Umwelt einwirken können und wollen, angesehen wird.

Verhaltensänderung für die Letzte Generation

Dies ist meines Erachtens eine Arbeitsaufgabe für utopische Zukünfte unter katastrophalen Bedingungen, an der sich eine links ausgerichtete Kritik am Homogenozän orientieren muss. Zwar stimmen Analysen wie jene von *Sand im Getriebe*, die in einem sehr klugen und scharfen Manifest namens »Von der Grube auf die Straße« analysieren, dass alle vom Auto reden, »[n]ur die radikale Linke nicht. Das ist schade, wenn man bedenkt, dass sich die Autoindustrie gerade in einem radikalen Umbruch befindet, und dass sie nicht nur eine der Schlüsselindustrien des globalen Kapitalismus, sondern auch die Schlüsselindustrie des deutschen Kapitalismus ist.« Die Autor*innen Janna Aljets und Tadizio Müller (2019) versuchen »die Linke« in klassisch anti-kapitalistischem Vokabular von einem neuen Klassenkampf gegen das Auto zu überzeugen und schließen mit folgenden Worten:

»Wir glauben, dass jetzt alle Bedingungen gegeben sind, um damit einen solchen Kristallisationspunkt für eine Anti-Auto-Bewegung zu schaffen. Gleichzeitig können die schon bestehenden Gruppen und Aktionen gegen das Auto, die sich auf lokaler Ebene finden, als Anknüpfungspunkte für eine breite Verwurzelung dienen. Denn gerade langfristiger Bewegungsaufbau lebt davon, dass Aktivist*innen sich nicht nur auf Massenevents einmal im

Jahr sehen, sondern dass sie vor Ort in ihren Lebenswelten weiterkämpfen können. Und wirklich jede auch nur mittelgroße oder kleine Stadt bietet dafür die besten Anknüpfungspunkte. Denn das System Auto hat es in den letzten 70 Jahren geschafft, unsere Gesellschaft komplett zu durchdringen. Insofern sehen wir auch keinen Widerspruch zwischen lokalen Kämpfen und größeren Massenaktionen, sondern vielmehr die transformative Kraft, die sich durch das Zusammenspiel des Drucks von unten zeigt. Und den wollen wir jetzt gemeinsam aufbauen!«

In ähnlicher Manier analysiert das französische *Unsichtbare Komitee*, dass die gegenwärtige kapitalistische Macht nicht mehr in Personen, menschlichen Gesichtern oder anderen Insignien persönlicher Souveränität liegt, sondern in der Infrastruktur selbst; also in Autobahnen, Brücken und anderer fossiler Infrastruktur. Auf den Euro-Banknoten findet man demnach nur mehr »Brücken, Aquädukte, Bögen – unpersönliche, in ihrem Kern hohle Architektur. Was die Wahrheit über das gegenwärtige Wesen der Macht betrifft, hat jeder Europäer ein gedrucktes Exemplar in der Tasche. Sie lässt sich wie folgt ausdrücken: Die Macht liegt nunmehr in den Infrastrukturen dieser Welt. Die gegenwärtige Macht ist architektonischer und unpersönlicher Natur, nicht repräsentativ und persönlich.« (Comité Invisible 2015, 79–80) Daraus schließen gegenwärtige linke Akteur*innen, dass es nichts (mehr) nützen würde, den König oder Präsidenten abzusetzen, wenn man die kapitalistische Ordnung umstürzen will. Die gegenwärtige Macht ist – um es mit in diesem Buch entwickelten Vokabular zu sagen – *einbetoniert*.

Doch wo es in manchen historischen Momenten wohl tatsächlich eine politisch majoritäre Unterstützung für das (symbolische oder reale) Köpfen eines Staatsoberhaupts gab, sind wir kollektiv noch weit davon entfernt, Brücken, Autobahnen oder andere Infrastrukturprojekte sprengen zu wollen. Die Macht ist im Beton unpersönlich verbaut, ja innerhalb der herrschenden Normalität noch nicht einmal als Medium der Macht erkennbar. Neuere linke Bewegungen dürfen dies nicht übersehen, sonst laufen sie Gefahr, die Überidentifikation mit dem Auto von gerade jenen zu übersehen, die »die Linke« traditionell vertreten will: die Arbeiter*innen und strukturell Benachteiligten und Ausgebeuteten.

Ein gutes Beispiel ist hierfür ein Vorfall, dessen Video Mitte Juli 2023 in Deutschland viral ging. Bei einer – damals fast routinemäßigen – Straßenblockade der Letzten Generation tickte ein offensichtlich unter Zeitdruck stehender LKW-Fahrer so aus, dass er nicht nur versuchte, die Aktivist*innen ge-

waltsam von der Straße zu ziehen, sondern auch mehrmals versuchte, einen Aktivist*innen mit seinem LKW zu überfahren. Die Bild-Zeitung titelte mit »Der LKW-Fahrer, über den Deutschland spricht«. Eine Kommentator*in auf Instagram fasste das Problem der Lage sehr treffend zusammen:

»Wir sehen einen LKW-Fahrer, dem jede verspätete Minute seinen Job kosten kann, von dem sein Lebensunterhalt abhängt, und wir sehen Klimaaktivist*innen, die sich für das Überleben auf der Erde einsetzen. Ich finde, wir können dem LKW-Fahrer nicht vorwerfen, er verstehe das Problem nicht, denn er ist selbst Opfer des Systems von dem sein Leben abhängt. Ändert nichts daran, dass er gewillt war, zwei Menschen umzubringen, und es ändert nichts daran, dass wir als Gesellschaft handeln müssen um den Planeten bewohnbar zu halten. Ich glaube aber der LKW-Fahrer ist kein Einzelfall: Extrem viele Menschen haben wie er einen Job, von dem sie einerseits komplett abhängig sind, weil er sie und ihre Familie am Leben erhält, und der gleichzeitig eine Bedrohung für die Umwelt ist. Sie können wegen ihrem Überlebenskampf jedoch nicht die Weitsicht entwickeln die Klimaaktivist*innen inzwischen haben. Diese Menschen haben ihre eigene Lebenswelt, in der sie so handeln müssen, wie sie es tun, mit ihrem Wissen, dass sie auf den Weg bekommen haben. No excuse für die Körperverletzung und für die Anzeige gegen die Aktivist*in, aber ein elementarer Ansatzpunkt für weiteres politisches Handeln.«¹¹

Weil wir alle mehr oder weniger an einer Normalität teilhaben müssen, von der uns mittlerweile alle kompetenten und vertrauenswürdigen Wissenschaftler*innen (und selbst viele Politiker*innen) versichern, dass sie in die absolute Katastrophe rast, es aber weiterhin kaum lebensweltliche Alternativen oder politische Versuche gibt, diese lebbar Alternativen außerhalb der Blasen weniger Privilegierter herzustellen, kommt es zu solchen höchst toxischen Situationen, bei denen auf eine Art beide Parteien recht haben. Der LKW-Fahrer ist zu Recht sauer darauf, dass ihn Leute, die – so glaubt er zumindest – besser situiert sind, bei der ausbeuterischen Lohnarbeit auch noch behindern. Und die Aktivist*innen der Letzten Generation haben genauso recht, alles zu versuchen, sich gegen den rasenden Stillstand der normalisierten Katastrophe auf die Straße zu kleben. Das Problem dabei ist, dass die herrschende kapitalistische Ordnung es nicht nur geschafft hat, den Zusammenhang dieser beiden Wahrheiten zu kaschieren, sondern sie durch das Dispositiv des moralischen

11 Der Post stammt von der Userin *dragonfliesonelephants* im folgenden Post: <https://www.instagram.com/reel/CuodpRuc/?igshid=MzRIODBiNWFIZAZA%3D%3D> [15.3.24]

Individualismus auch noch gegeneinander in Stellung bringen konnte. Deswegen erscheint heute landläufig das ökologische Thema als eines, das nur deprimieren kann: Es kann nur bergab gehen. Allerhöchstens kann man sich individuell in diesem Abwärtskurs noch besserstellen, indem man in sinnlosen Kämpfen gegen die andere Seite weiter unnötig Energie veräußert.

Diese Gemengelage, in der zwei Scheinalternativen mit großem Wumms, aber wenig Inhalt gegeneinander knallen, wird zunehmend dahingehend ausgenutzt, das Ausbleiben der eigentlich notwendigen, radikalen Reformen, der sich »die Politik« spätestens seit dem Ausrufen des »Klimanotstandes« verschrieben hat, zu legitimieren. Am unzweideutigsten drückte dies 2023 der FDP-Finanzminister Christian Lindner aus, der seinen Parteikollegen und Verkehrsminister Volker Wissing verteidigte, dass nicht dieser die Verkehrswende verhindere (zu diesem Zeitpunkt hatte er gerade gegen großen inneren und äußeren Widerstand den Neubau von 850 km Autobahn durchgesetzt), denn: »Es ist nicht der Verkehrsminister Wissing, es ist der deutsche Bürger, der nicht bereit ist, mehr für Klimaschutz zu tun.«¹²

Da es nach dem Fall der »Realsozialistischen Staatsexperimente« gelungen ist, das herrschende System als alternativlos darzustellen, wird und kann ökologische Politik innerhalb des Systems heute hauptsächlich als eine Frage der »Änderung des Verhaltens« diskutiert – die Bürger*innen selbst müssen ihr Verhalten an die ökologische Katastrophe anpassen. Die liberale Auffassung, wie hier exemplarisch von Lindner vertreten, besagt dabei, dass Politik nur dem bereits bestehenden Verhalten der Bürger*innen folgen kann, während die eher »linke« und grüne Auffassung wäre, dass Politik die Veränderung des

12 Markanterweise wurde diese Aussage knappe drei Monate nach der gewaltsamen Räumung Lützeraths getätigt, bei der im kalten Januar bei Schneeregen und ekelhaftem Matsch fast 100.000 Menschen bereit waren, auf ein verwahrlostes Feld irgendwo in der nordrheinwestfälischen Provinz zu fahren, um für eine ökologischere Politik einzustehen. Hierbei ging es nicht um eine tatsächliche Durchsetzung des eigentlich eh schon beschlossenen Kohle-Aus, sondern auch um eine Verteidigung der »ZAD Lützerath«, dem besetzten Dorf, in dem seit über einem Jahr mehrere hundert Menschen nicht nur für eine andere ökologische Politik demonstrierten, sondern auch eine andere ökologische Lebensweise lebten. Es überrascht mich bis heute, dass selbst sehr grün eingestellte Menschen mitunter erzählen, dass Lützerath bereits leer war, nur weil dort alle offiziell gemeldeten Menschen bereits vertrieben wurden. Gerade in solchen Besetzungszonen entstehen zurzeit die vielversprechendsten Gegenentwürfe zur toxischen Normalität. Siehe Kapitel 12 zur ZAD etc.

Verhaltens aktiv fördern muss, um die inhärenten Klassenspannungen abzumildern.

Doch was beide Ansätze eint, ist, dass die »ökologische Wende« – so paradox es klingt – nie wirklich als ein Umweltproblem, sondern bloß ein Verhaltensproblem angesehen wird. Viel zu selten ist es Teil politischer Reflexion, dass in bestimmten Umwelten solche Verhalten als vernünftig und richtig erscheinen, die aus ökologischer Perspektive katastrophal sind. In der alternativlos erscheinenden Welt des Homogenozäns erscheint kein anderes Verhalten als (mehrheitlich) vernünftig – warum sollte ich mich also ändern? Die Welt des Homogenozäns zwingt jedermann dazu, sein Selbst als ein Auto zu identifizieren.

Aktionen wie die oben angesprochene der Letzten Generation zeigen eindrücklich auf, wie toxisch unsere Normalität mittlerweile geworden ist. Mit dem Produzieren des Normalsten, was die moderne Konsumgesellschaft hervorgebracht hat (einer schönen Staukolonne im Abendverkehr), zeigen sie auf, wie fragil die herrschende Normalität ist und wie alternativlos sie uns erscheint. Durch die geschickte Inszenierung der Blockaden werden zumindest die massiven Widersprüche sichtbar, die sonst von der alternativlos erscheinenden Normalität als bloßes »Naja, ist halt so« (Kapitel 3) hingenommen werden und unsichtbar bleiben.¹³ Ganz Deutschland fühlt sich betroffen von ein paar Menschen, die sich aus Verzweiflung irgendwo auf die Straße setzen.

Doch wenn auf dieser ersten Analyseebene die Aktionen der Letzten Generation als massiver Erfolg erscheinen, scheitern sie auf einer reflektierteren, pragmatischeren Ebene leider. So »radikal« die Aktionen der Letzten Generation bisher waren, in ihrem Politikbegriff bleiben sie leider naiv und fast konservativ. Denn die Aktionen sind stets von Forderungen an »die Politik« begleitet und delegieren so die von unten kommende Macht, die sie durch ihre Aktionen spektakulär aufscheinen lassen, sofort an ein anonymes »die da oben«. Da die Forderungen teilweise fast absurd einfach umzusetzen wären (z. B. Tempo 100 auf der Autobahn), und trotzdem nichts von Seiten »der Politik« geschieht, kann man auch darin fast einen performativen Akt sehen, der auf-

13 Ich habe diese Haltung in der Anfangszeit der Letzten Generation mal als »Öko-Punk« versucht einzuordnen (Jörg 2022b). Es wäre m.E. auch sehr öko-punk, wenn man vermehrt mit Graffiti auf parkenden Autos das Unberührbarkeitsgebot hinterfragt, welches das Privateigentum Auto vor allem anderen Privateigentum privilegiert. <https://www.bristolpost.co.uk/news/bristol-news/bristol-drivers-horror-climate-change-8323286> [15.3.24]

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