

Politik

Die Autopest stirbt an der Autopest

Stellen wir uns Folgendes vor: Wir schreiben das Jahr 2032. Die sogenannte Dieselpest, ein bis dato relativ harmloser mikrobiologischer Befall von Dieselmotoren, mutiert ohne Vorwarnung zu einer ernsthaften Pandemie. Aufgrund von nie restlos geklärten Umständen machen die diese Motorenkrankheit verursachenden Cyanobakterien und Schimmelpilzkulturen einen plötzlichen Evolutionssprung durch, der ihre Ausbreitung nicht nur in allen handelsüblichen Erdöldestillaten von Kerosin bis Super-Benzin ermöglicht, sondern auch ölgetränkte Metalle für einen noch nie dagewesenen Zersetzungsprozess anfällig macht. Die betroffenen Autos fallen Minuten nach einem Befall schlicht auseinander. Das unter solchen Voraussetzungen unvermeidliche Chaos beendet die Ära der Automobilität schlagartig.

Erst stemmt man sich noch gegen diese neuartige »Autopest«, wie sie bald im Volksmund genannt wird. Da die seit mehr als einem Jahrhundert bekannte herkömmliche Dieselpest erst nach langen Standzeiten einsetzt, versucht man anfangs, Autos und andere erdölbetriebene Motoren gesetzlich zur täglichen Bewegung zu verpflichten. Doch diese Maßnahme hat keinen Erfolg. Die neue Autopest macht auf so unfassbar schnelle Weise die Metallträgerkonstruktionen von Automotoren porös, dass es in der Anfangsphase dieser Pandemie zu einer Serie furchtbarer Unfälle kommt, bei der Kfz im vollen Fahrbetrieb einfach auseinander blättern und ihre Überbleibsel unkontrolliert in Passant*innen rasen. Um den Schutz von Menschenleben zu garantieren, machen gesetzgebende Instanzen weltweit bald eine Kehrtwende und untersagen den Gebrauch von herkömmlich motorisierten Kfz gänzlich. Die geringe Anzahl an elektrisch betriebenen Autos wird kurzerhand beschlagnahmt und in kollektive Taxinetze und Kurztransportsysteme umgewandelt, damit die moderne Mobilität nicht gänzlich zum Erlahmen kommt oder einer extremen Verteilungsungleichheit unterliegt.

Natürlich gibt es anfangs regen Widerstand in der Bevölkerung. Die Verschwörungstheorien, die hinter dieser neuartigen Pest eine »links-grüne Verschwörung gegen den Verbrennermotor« sehen, sprießen allorts. Videos von bärtigen Männern, die als Akt des zivilen Ungehorsams demonstrativ das halbe Land mit ihren Pick-Up-Trucks durchfahren, während sie ihrem Smartphone von einer »Greta Thunberg-Elite« erzählen, gehen viral. Die wütenden Männer berichten von einem Netz aus Lügner*innen, die den Staat unterwandert haben und ihre radikale killjoy-Politik mit der Hilfe von Silicon-Valley-Eliten nun diktatorisch durchsetzen. Autoaufkleber wie »Don't be a sheep« oder »Auto-Pest ist der Gehirntumor der Grünen!« verbreiten sich rege. Doch es hilft dem Erfolg dieser Widerstandsbewegung nicht, dass viele der Autoaufkleber letztlich auf Karosserie-Wracks am Straßenrand enden. Eine digitale Gegenaufklärung ruft mit Fotos der von Autopest befallenen Trümmer zur Vernunft auf und mobilisiert gegen die unberechenbare Gefahr auf der Straße. Das Aufschlitzen von Reifen, früher nur in ganz kleinen Splittergruppen gängig, wird in kurzer Zeit zu einer bürgerlichen Tugend. Junge Leute, Mütter und in Anzug gekleidete Brillenträger*innen schlitzten vor der Kamera überzeugt Reifen auf und präsentierten dies als Schutz vor den »rücksichtslosen und lebensgefährlichen Verschwörungstheoretiker*innen«. Barrikaden machen die meisten Innenstadtviertel bald kaum mehr befahrbar.

Nach nur wenigen Monaten hat sich ein autofreier Normalzustand der modernen Gesellschaften herausgebildet; und seltsamerweise ist die Mehrheit der Menschen der Ansicht, dass das Leben nun eigentlich besser ist. Die Vorkämpfer*innen der radikalen Mobilitätswende gelten plötzlich als allgemein anerkannte Visionäre des besseren Lebens, denen nun hohe Verwaltungsposten überantwortet werden. Die allermeisten genießen es letztendlich, nicht mehr täglich mit dem Auto zur Arbeit pendeln zu müssen, ihre Kinder unbesorgt um die Straßen ziehen zu lassen und die Gesänge der Vögel wie die Düfte der Bäume in der Stadt genießen zu können.

Die Stadt- und Dorfzentren erholen sich schnell. In den zuvor leerstehenden Gaststätten und Läden herrscht bald wieder reger Betrieb. Endlich muss man nicht mehr weit fahren, um sich mit dem Lebensnotwendigen einzudecken. Es entsteht Gemeinschaft und spontaner Austausch, wo früher nur leere Reihenhausgassen und Supermarktparkplätze prangten. Mit einem Mal ist es Teil des sozialen Lebens, sich gegenseitig mit Transporten und Besorgungen zu unterstützen. Eine solidarische Wirtschaft jenseits des Geldes sprießt vielerorts – man verteilt Waren nach Bedürfnis und berät sich darüber in Gremien. So lernen sich zuvor unbekannte Nachbar*innen kennen.

Per Notverordnung werden die Lieferketten so priorisiert, dass durch ein ad-hoc organisiertes Netzwerk aus Bahn, E-Autos und Lastenrädern die Versorgung mit Nahrungsmitteln und anderen wichtigen Gütern gesichert ist. Die Produktion von Dingen wie Heimkinos und natürlich Autos wird hingegen so gut wie eingestellt. Die so massenhaft frei gewordenen Arbeitskräfte können wohnen, wie sie wollen und sind nicht mehr an Pendler Routen oder Industriestandorte gebunden. Viele bestellen die nun nicht mehr praktischen Monokulturfelder der Agrarindustrie neu und experimentieren mit neuen und alten Anbau- wie Wohnformen. Der Alltag einer normalen Person kann so aussehen, dass sie ein paar Stunden am Tag mit Computer und per Digitalkonferenz »globalen« Tätigkeiten nachgeht. Danach setzt sie sich vielleicht auf das Rad, fährt den entspannenden Weg zu einem ehemaligen Feld, wo in neuen Patchworks diverse essbare und nicht essbare Pflanzen bestellt werden. Oder man meldet sich freiwillig zum Transportdienst, setzt sich auf ein öffentlich bereit gestelltes E-Lastenrad und fährt vom Bahnhof diverse Güter oder Reisende zu ihrem Zielort. Man plaudert dabei gerne und kommt in den Austausch über alles mögliche, was bisher hinter Windschutzscheiben verborgen blieb. Das menschliche Leben organisiert sich bald wie von selbst in kollektiveren Kleinstrukturen namens »bolos«, die sich nach ihren Vorlieben und Bedürfnissen sammeln und diese dann gemeinsam frei entfalten. Die Kleinfamilie ergibt in diesem neuen Mobilitätsregime wenig Sinn, auch wenn sie natürlich nie gänzlich verloren geht. In Kiezen und Grätzeln bilden sich die Bekanntschaftsnetzwerke der »bolos« heraus, die Care-Arbeit als gemeinsame Aufgabe verstehen. Anders als althergebrachte Dorfgemeinschaften sind diese postpandemischen Gemeinschaften global vernetzt.

Während die ganzen nervigen sogenannten »Berufsreisen« hinfällig werden, nimmt das Reisen aus Lust und Interesse sogar zu – denn die Zeit, die eine Reise nach Italien oder in die USA beansprucht, ist im Durchschnitt nun viel länger. Durch das Wegfallen der Autos ist die unmittelbare Umgebung bald viel interessanter, und man will gar nicht mehr so weit oder so schnell reisen. Wo früher jedes Dorf und jedes Innenstadtzentrum gleich aussah, sprießt schon nach wenigen Jahren eine hohe Diversität der Lebensformen, die vormals durch das Auto homogenisiert wurden. Nach dem Wegfallen der StVO entstehen die abenteuerlichsten Bauten und Strukturen in vormals kargen Betonwüsten. Man muss gar nicht mehr weit reisen, um Erfahrungen vom inspirierenden Anderen zu machen. Das »bolo« 30 km weiter kann schon so eine andere Selbstverständlichkeit von Werten und Wesen leben, dass die Inspiration des Fremden ganz nah ist. Und wenn man doch einfach mal in die Kälte

des Nordens oder die Wärme des Südens will, steht ja immer noch das elektrisch betriebene Schnellzugnetz bereit ...

Realismus, Demokratie und politischer Stillstand

Wenn man ausreichend Zeit für individuelle Gespräche hätte, könnte man wahrscheinlich 95 Prozent aller modernen Menschen davon überzeugen, dass das Leben in einer solchen autofreien Utopie besser wäre als der Status quo. Wie während der Corona-Pandemie kämen bestimmt sehr viele Menschen zu der Erkenntnis, dass ein solcher pandemisch verursachter Einschnitt in die moderne Normalität viele Aspekte des Lebens um einiges attraktiver und lebenswerter macht.

Dennoch könnte keine politische Partei ein demokratisch herbeigeführtes Ende des Automobils mit Erfolg zu ihrem Wahlprogramm machen. *Realistisch* betrachtet käme eine solche Forderung einem politischen Selbstmord gleich. Selbst die Grünparteien vermeiden es tunlichst, jemals laut von einem Autoverbot zu träumen, obwohl sie ohnehin regelmäßig damit assoziiert werden. Der mediale Backlash, die blanke Entrüstung der von der Autolobby gefütterten Parteien und Medien wäre unabwendbar. Die Stimmen, die von einem Diebstahl der Freiheit und diktatorischen Gelüsten schrien, würde jede vernünftige Debatte im Keim ersticken.

»Die Politik« im modernen, oftmals substantivierten, Sinn steht also am Eingang des Anthropozäns in einer Sackgasse, aus der sich kein offensichtlicher Ausweg anzeigt. Emanzipatorische, linke Politik ist sich bis heute unsicher, wie sie sich gegenüber dem Auto und seiner homogenisierenden Welt positionieren soll. Der katastrophale Lebensstil ist für so viele zur Normalität geworden, dass jeder Ausweg aus ihr als eine Bedrohung des eigenen, »hart erkämpften« Lebensstils erscheint. In den unzähligen Meinungsumfragen, Mediendebatten und repräsentativen Stimmabgaben wird das Bild einer öffentlichen Gemeinschaft produziert, der man realistischerweise nicht viele Änderungen zumuten kann. Schon der kleinste Schritt in Richtung einer Absage an Autoprivilegien, wie beispielsweise bei der Berlinwahl in Jahr 2023,¹ kann

1 Die Berlinwahl 2023 ist tatsächlich ein sehr eindrucksvolles Beispiel für die Grenzen der Aussagekräftigkeit des politischen Willens innerhalb der repräsentativen Demokratie in Krisenzeiten. Während noch im September 2021 eine überragende Mehrheit von 59,1 % für die Enteignung und Vergesellschaftung großer Wohnungsunternehmen