

Pessimist sein dürfen

1995 und 1998 veröffentlichte ich je ein Buch im Suhrkamp-Verlag. Das erste hieß „Der Glasmensch“ und das zweite „Wind“. Der Glasmensch enthält eine Geschichte namens „Biosphere IV“, die sich mit einem gescheiterten wissenschaftlichen Experiment befasst – die immer schrecklicheren ökologischen Bedingungen in Europa haben die Idee aufkommen lassen, dass es doch möglich sein müsste, autarke Entitäten zu schaffen, die selbstversorgend und selbstregulierend das Chaos draußen halten und so etwas wie eine geordnete gesellschaftliche Existenz in sicheren Enklaven wieder ermöglichen. Also etwa nach dem Muster von Biosphere 2, dem Langzeitexperiment in Arizona, das 1994 ganz real gescheitert war. Meine Erzählung beginnt mit einem Logbucheintrag vom 11.7.2029; im Jahr 1995 schien dieses Datum noch sehr weit entfernt zu sein. Biosphere 2 wurde übrigens zeitweise von Stephen Bannon geleitet, dem späteren Wahlkampfstrategen und Einflüsterer von Donald Trump.

Die titelgebende Geschichte in „Wind“ dreht sich um eine illusionäre neue Technologie zur Energieerzeugung in einem bereits von erneuerbaren Energien bestimmten Deutschland der Zukunft. Die Windenergie hat zwar zu einer Revolutionierung der Energieerzeugung in Deutschland geführt, aber das Land ist keineswegs eine verwirklichte Öko-Utopie, sondern eher ein seltsamer Politidschunzel fast nach dem Vorbild verschiedener real existierender Staaten im Jahr 2020, mit Strom-Monopolen, militanten Untergrundbewegungen verschiedenster Couleur, militärischen Auslandseinsätzen, einer korrupten und gewalttätigen Polizei und so weiter und so fort. Keine schönen Aussichten, die ich da Mitte und Ende der Neunziger Jahre formuliert habe.

2011 schrieb ich nach einem Besuch im Stuttgarter Mercedes-Benz-Museum den Artikel „Das Auto hat seine Zukunft hinter sich“. Darin hieß es unter anderem:

„Aber das Auto wird doch zumindest immer ökologischer, nicht wahr? Mitnichten. Die Ökologiedebatte hat nichts daran geändert, dass die durchschnittliche Motorleistung, das Gewicht, der Verbrauch immer weiter steigen, und selbst wenn alle nur noch elektrisch betriebene Kleinwagen fahren würden (was der automobilen Freiheitsideologie diametral widerspricht), würde das nichts daran ändern, dass eine Gesellschaft, deren Wirtschaftssystem naturnotwendig den Verbrauch maximiert, Ökologie nur als Ideologie betreiben kann. Wie man es auch dreht und wendet: Das Auto ist ein gescheitertes Verkehrsmittel.“

Im Leserforum zu dem Artikel wurde viel über den Autor des Artikels gelacht und gemutmaßt; man fragte auch nach der Automarke, die er fährt. Full disclosure: Ich habe nie ein Auto besessen; den Führerschein habe ich nie gemacht.

Seit ich die drei erwähnten Texte geschrieben habe, hat sich mein Stil geändert, aber mein Hang zum Pessimismus ist geblieben. Ich darf als Autor und Journalist pessimistisch sein, vielleicht ist dieser Charakterzug sogar berufsqualifizierend. Für den Chef des Umweltbundesamtes gilt das eher nicht. Würde sich Dirk Messner als hartnäckigen Pessimisten bezeichnen, würde das in den Augen des Publikums dem Zweck seiner Arbeit und seiner ganzen Behörde krass widersprechen. Nicht nur in diesem Zusammenhang ist der jüngst erschienene Podcast „Brauchen wir die Öko-Diktatur?“, der ein Gespräch von Dirk Messner und dem SPIEGEL-Journalisten Markus Deggerich zum Inhalt hat, sehr interessant. Interessant ist schon der Titel des Podcasts und damit der ganze Ausgangspunkt der Diskussion. Ich weiß nicht, ob außerhalb Deutschlands die Debatte so schnell auf das Konzept der Diktatur kommt, wenn es um drastische und als drastisch notwendig empfundene gesellschaftliche Veränderungen geht. Ich weiß nur, dass Schlagwörter und Strategien des Öko-Faschismus bei Rechtsradikalen schon immer hoch im Kurs gestanden haben, und dass Deutschen allgemein sehr schnell der Begriff „Diktatur“ einzufallen scheint, wenn es doch eigentlich um eine Revolution geht. Messner manövriert denn auch seinen Gesprächspartner, der ein bisschen mit der Liebe zur Autorität herumprovozieren will, von dem Titel des Gesprächs weg, unter anderem mit der Bemerkung, dass Diktaturen hauptsächlich Selbstbereicherungsmaschinen für die diktatorisch herrschende Clique sind. Ans Eingemachte geht es, als Messner gefragt, was denn zur Abwendung der anstehenden Klimakatastrophe notwendig sei, und wen er als politischen Hauptgegner für seine Bemühungen ansieht, als, so wörtlich „Bremsen“. Messner spricht von „machtpolitischen Interessen“, die einem entschlossenen Klimaschutz entgegenstehen, und in mindestens einem Fall nennt er ganz konkret

die Autoindustrie. Seine Ziele skizziert der UBA-Chef ziemlich konkret. So muss in den nächsten zwei, drei Dekaden der CO₂-Ausstoß jeweils einmal halbiert werden. Für die großen Städte, die er nach der Gesamtenergiewirtschaft als die massivsten Treiber der menschengemachten Erderwärmung identifiziert, empfiehlt er nicht nur eine Reduktion der Autos um 60% in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren, sondern eine komplette Umstellung aller Ressourcen in der Bauwirtschaft, die einen erheblichen Anteil am globalen Ausstoß von Klimagasen hat.

Das ist, ganz nüchtern betrachtet, starker Tobak. Ohne den Kapitalismus konkret zu benennen, fordert Messner mal eben eine möglichst zügige Beseitigung seiner bedrohlichsten ökologischen Konsequenzen. Aber unser Wirtschaftssystem kann ohne die ständige Erweiterung von Produktion, Distribution und Konsum schlicht nicht existieren. Dass das konkrete Konsequenzen für die Klimapolitik hat, belegen die Zahlen des Umweltbundesamts selbst eindrücklich: In den fast 30 Jahren zwischen 1990 und 2018 ist es in Deutschland nur zu einer Abnahme des CO₂-Ausstoßes um 31,4% gekommen. Man kontrastiere diese Zahlen einmal mit einer Tagesschau-Meldung vom 18.10. 2000: „Rot-Grün verabschiedet ehrgeiziges Klima-Programm, mit dem CO₂-Ausstoß bis 2005 auf 75% des Standes von 1990 gesenkt werden soll. Umweltminister Trittin verweist bei den Maßnahmen neben Gebäudedämmung und LKW-Maut auf die freiwillige Selbstverpflichtung der Industrie.“ Am 11. September diesen Jahres gab das Statistische Bundesamt bekannt: „Trotz öffentlicher Debatten um Klimaschutz und Verkehrswende stieg allein von 2010 bis 2019 die Pkw-Dichte in Deutschland um 12 %, von durchschnittlich 509 auf 569 Pkw pro 1 000 Einwohner.“ Die noch weit über illusionäre CO₂- und Mobilitätsziele hinausgehende Idee von einer „Kreislaufwirtschaft“, die es Messner anscheinend sehr angetan hat, ist wie der „freie Markt“ und der „Homo Oeconomicus“ ein typisches Einhorn der Ökonomie und im real existierenden Kapitalismus genauso wenig zu realisieren wie ein Perpetuum Mobile in der real existierenden Physik oder autonome und autarke Mini-Biosphären in der real existierenden Ökologie.

„Seid realistisch, fordert das Unmögliche“ – der alte Spontispruch hat ja sehr viel für sich. Wer bestimmt, was unmöglich ist? Wenn man die Definition den „machtpolitischen Interessen“ also z. B. der Autoindustrie überlässt, dann ist nichts möglich; jede Art von Fortschritt verlangt eine Verschiebung der Grenzen des Möglichen. Aber das, was der Chef des Umweltbundesamtes hier sagt, lässt sich in einem Satz so zusammenfassen: Ohne Revolution ist nicht ein Teilziel des Klimaschutzes erreichbar. Ohne eine ernstgemeinte politische Kontrolle über die Wirtschaft wird es weder 60% weniger Autos in den Städten, noch eine Komplettersetzung klimaschädlicher Baustoffe durch klimafreundlichere geben, noch eine Viertelung des CO₂-Ausstoßes in den nächsten zwanzig Jahren. Allerdings ist es in Deutschland immer sehr schwierig, „Revolution“ zu rufen, wenn hier so gerne „Diktatur“ gehört wird, denn die Sehnsucht nach grundstürzenden Veränderungen, die ohne Diktaturen auskommen, ist in unserem Land schwach ausgeprägt. Das zu ändern wäre möglicherweise die schwierigste Revolution von allen.