

ist mit Sicherheit nicht das einzige Utopiebild für eine Re-Pluralisierung der nach-modernen Welt. Aber es ist ein strahlkräftiges, für viele leicht vorstellbares Bild. Abschließend werde ich jetzt ein solches Leitbild auf seine Umsetzbarkeit prüfen.

Welten gegen die Welt (TAZ und ZAD)

Das Besondere am Entwurf des *Institut Momentum* ist, dass er durch den Auftrag der staatlichen SNCF den Hauch eines realpolitisch gewollten Modells hat. Normalerweise begegnet man solchen nicht-mehr-modernen Utopie-Entwürfen eher in »staatsfeindlichen«, anarchistischen Milieus oder Sci-Fi-Romanen, wie z.B. in den *Camille Stories* von Donna Haraway oder Ursula Le Guins *Always Coming Home*, in denen den Fragen nach der staatlichen und materiellen Umsetzung tendenziell ausgewichen wird.

Derzeit erscheint das Szenario, dass sich ein moderner Staat freiwillig zu seiner Zersetzung in postfossile Bioregionen durchringen wird, leider tatsächlich noch als hoffnungslos optimistisch. Die Bande zwischen »Wirtschaft«, »Politik« und den Affekten »der Gesellschaft« sind zu engmaschig, als dass sich ein so radikales Umdenken in den verkrusteten Strukturen der repräsentativen Demokratie einstellen könnte. Stattdessen beteiligen sich Staaten weiterhin an dem massiven Ausbau von Straßennetzwerken, Flughäfen, Logistikzentren sowie Pipelines und bekämpfen alle selbstermächtigten Bewegungen »von unten«, die an konkreten Orten ein Umdenken einfordern, mit massiver Gewalt und rechtlicher Verfolgung.

Seit dem von fast jedem Staat ausgerufenem »Klimanotstand« könnte dies eigentlich anders sein. Denn formell wurde so der katastrophale Notstand anerkannt, der zumeist auch rechtlich eine massiven Kompetenzerweiterung für (unpopuläres?) politisches Handeln als Katastrophenadaption ermöglicht. Doch im Gegensatz zu den kurzen, drastischen Eingriffen in die herrschende Normalität während der Covid-19-Pandemie gibt es kaum beachtenswerte Indizien, dass Staaten einen ähnlichen radikalen Einschnitt in die fossile Normalität im Angesicht der Klimakatastrophe planen.¹⁰ In der Île-de-France

10 Die verschwörungstheoretischen Gerüchte eines »Great Reset« sind meines Erachtens ein spannendes Phänomen einer Art »verneinten Wunschdenkens«. Man scheint zu fühlen, dass eigentlich so ein großer Umbruch notwendig wäre, kann sich diesen bei Leibe aber affektiv oder theoretisch nicht vorstellen und projiziert ihn so auf eine

hätte man zumindest mit dem Entwurf des *Institut Momentum* eine Blaupause zum Handeln in der Schublade, was im Vergleich zu anderen Gebieten leider schon recht viel ist.

Die meisten Formationen und Aktionen, die einer automobilen Einheitswelt buntere und spaßigere Welten entgegensetzen wollen, richten sich direkt *gegen* die staatliche Ordnung, wie sie sich heute präsentiert. Ein recht frühes und für unsere Zwecke ob seiner Kreativität sehr inspirierendes Beispiel war die britische *Reclaim-the-Streets*-Bewegung, die in den 1990er Jahren durch gezielte Aktionen und Straßenbesetzung nicht nur gegen neue Bauprojekte wie die Londoner Ringautobahn, sondern auch für eine pluralere und schönere Normalität auf den britischen Straßen eintraten. Hierbei wurden sehr kreative und spaßige Formate entwickelt, wie die heute sehr bekannten *critical mass bike rides* oder illegale Raves, die spontan die Straßen besetzten und teilweise unter dem Deckmantel der ausgelassen tanzenden Masse den Beton aufrissen und Pflanzen in die Löcher auf den Fahrbahnen einsetzten. Eine besonders kreative Aktion lohnt sich hier exemplarisch in voller Länge zu zitieren:

»London. Ein Teil der Demonstration begann bereits in der Nacht zuvor, bei einem Rave, der von einigen der Demo-Organisator*innen veranstaltet wurde. Der Rave dauerte bis zum Morgengrauen und wurde dann mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Camden Town verlegt. Die Raver wussten nicht, wohin sie gingen, sondern stiegen einfach in die U-Bahn ein und bekamen gesagt, wann sie aussteigen mussten. Gleich außerhalb der U-Bahn-Station Camden befindet sich eine Kreuzung von fünf Straßen in der Nähe eines Einkaufsviertels und eines bekannten Marktes. Diese Läden ziehen ein junges Publikum an und sind immer gut besucht. Als die Raver aus der U-Bahn kamen und tanzten, piffen und trommelten, waren sie also in einer freundlichen Umgebung. Innerhalb kurzer Zeit fuhren mehrere Autos in die Kreuzung ein und wurden von ihren Demonstrant*innen-Fahrer*innen absichtlich gecrasht, wodurch der Verkehr in alle fünf Richtungen gestoppt wurde. Gleichzeitig wurde die Straße von der tanzenden Menge eingenommen; Jongleure, Artisten, Essens- und Getränketiche wurden auf der Straße

mächtige, obskure Elite »da oben«, die der eigenen Trägheit gefährlich werden könnte. Ich persönlich höre in solchen Verschwörungen immer lautstark den Wunsch heraus, dass es doch bitte jemanden geben sollte, der so viel Macht hat, den verhinderten Wandel herbei zu führen. Aufgrund dieser vollkommen verwirrten Gefühlslandschaft sehnen sich Verschwörungstheoretiker*innen zumeist nach großen, totalitären Führungspersönlichkeiten.

aufgebaut. Bald kam ein mit Fahrrädern betriebener Generator, die Musik setzte ein und der Rave begann von neuem. Die Passant*innen wurden aufgefordert, bei der Beseitigung der verunglückten Autos mitzuhelfen, und den Autofahrer*innen, die im Stau feststeckten, wurden Erfrischungen und Flugblätter angeboten.« (Jordan 2004, 84)¹¹

Wie diverse andere Bewegungen jener Zeit war *Reclaim the Streets* von dem Modell der *Temporären Autonomen Zone* (kurz: TAZ) des anarchistischen Autors Hakim Bey (2003 [1991]) inspiriert, welches dazu aufruft, nicht auf die Revolution zu warten, sondern durch aktivistische Mobilisierung von unten dem Staat kurze freie Momente von einer als oppressiv wahrgenommenen Normalität abzuringen. Von diesen temporären Freiheitszonen, in denen man Wertevorstellungen, Geschlechternormen, Körperregime und vieles anderes in Frage stellen kann, sollte eine die Gesellschaft als Ganzes transformierende Strahlkraft ausgehen. Doch – wie es die an der Bewegung maßgeblich beteiligten Jay Jordan und Isabelle Fremeaux rückblickend analysieren – ging von diesen temporären Kraftveräußerungen zu wenig Veränderung aus. »Wir fühlten oft ein wiederkehrendes Gefühl des Unbehagens, wenn wir in die Metropole zurückkehrten, weil wir tief in unserem Inneren spürten, dass unsere Lebensform genau die Kultur und das System nährte, welche wir abschaffen wollten.« (Fremeaux and Jordan 2021, 40)¹² Die staatliche Ordnung des Systems konnte zwar kurzfristig außer Kraft gesetzt werden, stellte sich dann aber sehr bald auf die Taktik ein, hegte die Praxis mit Scheinlegalisierungen

11 Original: »London. One element of the demonstration began the night before, at a rave organized by some of those working on the demonstration. The rave continued until dawn and then moved by public transport to Camden Town. Ravers did not know where they were going, but simply boarded the Underground and were told when to get off. Just outside the Underground station at Camden is an intersection of five roads near a shopping area and a well-known market. These shops attract a young audience and are invariably busy, so when the ravers appeared from the Underground dancing, whistling and banging drums, they were in a friendly place. Within a short space of time, several cars entered the intersection and were deliberately crashed by their demonstrator-drivers, paralyzing traffic in all five directions. Simultaneously, the road was invaded by the dancing crowd; jugglers, performers and food and drink tables all materialized on the street. Soon, a bicycle-powered generator arrived, music began and the rave restarted. Passers-by were invited to help demolish the crashed cars, and drivers stuck in the traffic jam were offered refreshments and leaflets.«

12 Original: »We often felt a recurrent sense of dread returning to the metropolis afterwards, because we felt deep down in our gut that our form of life was feeding the very culture and system that we wanted to dismantle.«

und legalen Semi-Freiheitszonen für Privilegierte¹³ ein und verfolgte mit massiver Gewalt die »illegalen Raves« durch beschleunigte Abwicklungs- und Räumungsprozedere. Die Pflanzen waren sehr bald wieder aus den Löchern im Beton entfernt und landeten wie alles andere in dieser Konsumwelt auf der Müllhalde.

Aus dieser Erfahrung lernend, geht seit einiger Zeit von dem Konzept der »Zone à défendre (ZAD)« als radikale Weiterentwicklung der TAZ eine große, hoffnungsgebende Strahlkraft aus, die langsam aus ihrem Ursprungsland Frankreich heraus in andere Kulturbereiche vordringt. ZAD in diesem Sinne ist eine spielerische Aneignung des Namens des bürokratischen Entwicklungskonzepts »Zone d'aménagement différé (ZAD)«, welches zumeist für die staatliche Enteignung von Grund und Boden für moderne Infrastrukturprojekte gebraucht wird. Im Fall der heute berühmtesten ZAD – die als »Zone d'aménagement différé« begann und von unten als »Zone à défendre« reclaimed wurde – wollte der französische Staat Anfang der 1970er Jahre diverse Kleinbauern und Grundbesitzer*innen im nördlich von Nantes gelegenen Notre-Dame-des-Landes enteignen, um den drittgrößten Flughafen der Nation, ein »Rotterdam der Lüfte« (L'Insomniaque 2013), zu bauen. Hiergegen regte sich massiver und diverser Widerstand, der in den 2000er und 2010er Jahren nach gescheiterten Dialogversuchen mit dem Staat in einer Besetzung des Terrains als ZAD – »zu verteidigende Zone« – mündete. Wo die TAZ »nur« versuchte, temporäre Zonen zu schaffen, in denen die Logik der Staatsgewalt suspendiert ist, gelang es der aktivistischen ZAD in Notre-Dame-des-Landes diese Widerständigkeit auf Dauer zu setzen, die zu einer Art No-go-Zone für die Staatsgewalt und deswegen auch zu einem immens innovativen Experimentierfeld für andere, nachhaltigere Lebensentwürfe wurde. Inspiriert vom Motto der mexikanischen Zapatistas schuf man »eine Welt, in die viele Welten passen.« (Ibid. 53) So gab es im Laufe der vieljährigen Besetzung neue Formen kommunaler Selbstverwaltung, die den Rechten und Stimmen von Bäumen und anderen nicht-menschlichen Lebewesen einen demokratischen Raum gaben, diverse Formen neuer widerständiger Land- und Forstwirtschaft, das Entwickeln diverser neuer ökologischer und kultureller Rituale sowie ein »Zone non-motorisé« – eine »nicht-motorisierte Zone« – in der man präfigurativ ein Leben ohne Maschinen und fossile Brennstoffe

13 Man kann den Berliner Techno-Club Berghain als vielleicht radikalste Praxis dieser Einhegungstaktik verstehen, wie sich Jorinde Schulz und ich in unserem Buch »Die Clubmaschine (Berghain)« (2018) fragen.

ausprobierte und entwickelte. Diese ZAD wurde also auf ihren ca. 1650 ha ein Reallabor für das Ausprobieren von diversen bunten Welten, die unter der herrschenden Staatsform kaum hätten entstehen und sprießen können.¹⁴ Inspirationsquelle waren hierbei die dekolonialen Projekte der Zapatistas in Mexiko und von Rojava in Kurdistan, die um einiges größere Territorien von der kapitalistischen Landnahme befreien und halten konnten. Manche sehen in der ZAD den Versuch, auch in Europa, dem Ursprungskontinent des Kolonialismus und Extraktivismus, aus der modernen Welt der Bodenlosigkeit auszusteigen und eine neue, »indigene« Verbindung mit der Erde aufzubauen (Viveiros de Castro 2023). Wie es Philippe Descola und Alessandro Pignocchi (2022, 131ff.) beschreiben, realisiert die ZAD in Notre-Dame-des-Landes die perfekte Mischung aus »offensiver« Fluchtmöglichkeit (vor der herrschenden und als Ganze nicht zu verändernden Normalität) und radikaler Transformationswerkstatt, in der ohne dogmatische Grundsätze und mit der Bereitschaft zu Experimentieren und Lernen an zukunftsfähigen Lebensformen jenseits der modernen Katastrophe geforscht werden kann. Deswegen ist einer der Demo-Slogans der ZADist*innen auch »Un autre fin du monde est possible« – *ein anderes Ende der Welt ist möglich*: Die moderne Welt muss (und kann) nicht in der alles auslöschenden, katalytischen Katastrophe mit einem Knall untergehen. Vielmehr ist es strategisch sinnvoll, im Sinne eines *Hospicing Modernity* (Abschnitt 2 – Anfang) daran zu arbeiten, dieser modernen Welt einen würdevollen und für alle Beteiligten verträglichen Tod zu bereiten, um dahinter und daneben am Aufbau von anderen, bequemen und vielfältigeren Welten zu bauen. Die ZAD hat sich diesem Programm verschrieben und wird von diversen prominenten Stimmen und Expertinnen wie u.A. Bruno Latour, Virginie Despentes oder Vandana Shiva (Lindgaard, Collectif, and Graeber 2018) als eines der Vorzeigemodelle für eine wirkliche (sprich: radikale) ökologische Transformation als Hoffnungsprojekt angesehen.

14 Ich kann an dieser Stelle freilich nur ganz wenige Aspekte der ZAD ansprechen. Für eine genauere Auseinandersetzung mit dem Thema empfehle ich auf Englisch das Buch »We are Nature defending itself« (Fremaux and Jordan 2021), auf Französisch die Bücher »ZAD Partout« (L'insomniaque 2013), »Èloge du mauvaises herbes« (Lindgaard, Collectif, and Graeber 2018) und »Ethnographies du mondes a venir« (Descola and Pignocchi 2022). Auf Deutsch gibt es meines Wissens noch keine überzeugende Literatur, allerdings schreiben Michael Hirsch und ich gerade an einem kurzen Buch mit dem Titel »Die Verbindungen, die befreien«, welches das Thema der ZAD auch im deutschsprachigen Raum bekannter machen will.

Auch wenn sich die ZAD in Notre-Dame-des-Landes nicht spezifisch gegen die Automobilität gerichtet hat und es bislang die einzige geblieben ist (zum Zeitpunkt der Niederschrift dieser Zeilen sind alle anderen Versuche in Frankreich, Deutschland, der Schweiz oder Spanien, eine ZAD zu errichten, von der Staatsgewalt zerstört worden), könnte sich das Modell der ZAD als eines der effektivsten Mittel gegen die automobilen Normalität erweisen, die – um etwas Zweckoptimismus zu bemühen – sogar potentielle Anschlussfähigkeiten für progressive Akteur*innen in der staatlichen Ordnung bieten, um ihre kriegerische Ablehnung von ZADs mit einer zukunftsfähigeren Förderungspolitik zu ersetzen. Wie wir gesehen haben, handelt es sich beim Auto keineswegs bloß um eine technisch neutral einsetzbare Maschine, die leider ein wenig problematischen Schadstoff ausstößt. Ganz im Gegenteil ist das Auto eines der zentralen Akteure im Herstellen und Erhalten der einen homogenen Welt, die zu dem massiven *Weltensterben* der ökologischen Katastrophe führt. Während Blockaden von Straßen, das Sabotieren von Ampelsystemen, SUVs und Tankstellen oder Petitionen für verkehrsberuhigte Zonen zwar Teilerfolge erzielen können, indem sie die Toxizität der Normalität und Widerständigkeit in der glatt erscheinenden Welt des Homogenozäns aufzeigen können, werden sie aber nicht ausreichen, um das Problem an seiner Wurzel zu packen. Während ein Slogan der ZAD in Notre-Dame-des-Landes »Gegen den Flughafen und seine Welt« war, könnte einer für zukünftige aktivistische Unternehmungen genauso gut »Gegen das Auto und seine Welt«¹⁵ lauten. In der ZAD Notre-Dame-des-Landes gibt es außerhalb der recht kleinen (und leider vom Staat 2018 vernichteten) *nicht-motorisierten Zone* so manche Autos und Camper – anders ließe sich gerade in Zeiten der Eskalation wohl kaum arbeiten. Doch die Welten, an denen dort gearbeitet wird, sind solche, die das Auto vom Thron des herrschenden Akteurs über die Welt stoßen und ihm langsam eine Randfunktion zuteilen, bevor es dann irgendwann einmal vielleicht ganz abtreten kann. Von solchen widerständig von der katastrophalen Normalität radikal befreiten Orten kann eine massive Inspiration weit über die eigentlich besetzte Zone hinaus strahlen, wie der aktuell intensive Diskurs über die ZAD in Frankreich und darüber hinaus anzeigt. Manche, wie Bruno Latour, nennen die ZAD

15 Tatsächlich ist die Welt des Flughafens wohl genau dieselbe wie jene des Autos, wie man schon an den gigantischen Reihen parkender Autos um Flughäfen ablesen kann (um hier nicht genauer ins Detail der Logistik für Anlieferung von Waren und Menschen sowie der Produktion und Förderung von Öl und Flugzeugen zu gehen).

ein »Labor für die Zukunft«, während der Staat – gefangen in seiner autodestruktiven Selbsterhaltungslogik – soweit in Panik über die ZAD gerät, dass reaktionäre Kräfte wie der Präsident der Partei *Les Républicains* das Nicht-Auslöschen der ZAD als »Ursünde« der damaligen Legislaturperiode bezeichnete (Collectif 2023, 173) und es seit September 2023 sogar eine eigene »Brigade Anti-ZAD« in der für ihre Gewaltexzesse bekannten französischen Polizei gibt.

Doch diese fast übertrieben erscheinende Panik zeigt einen Schwachpunkt der staatlichen Ordnung, den man durch geschicktes Agitieren auf mehreren Ebenen gleichzeitig zum Kippen bringen könnte. Es mag nicht als unmöglich erscheinen, manche progressive Akteur*innen innerhalb der staatlichen, parteipolitischen Ordnung von dem Wert der ZAD zu überzeugen. Und tatsächlich können so gigantische Themen wie die gesamtgesellschaftliche Transformation von Mobilität, Nahrungsversorgung oder Arbeitsteilung – wie sie z.B. vom *Institut Momentum* vorgeschlagen werden – nicht alleine von kleinen, widerständigen Zellen bewerkstelligt werden. Auch wenn alle Zeichen auf maximierte Selbstversorgung und verändertes Mobilitätsverhalten, Arbeitswesen und Genderperformen in der ZAD stehen, bräuchte es von Seiten des Staats zumindest eine Politik der Toleranz – besser noch – eine der Förderung,¹⁶ um diesen Mikroutopien anderer, zukunftsfähiger Welten die Strahlkraft und Expansionsfähigkeit zu verleihen, die sie nicht nur verdienen, sondern die der Planet auch dringend braucht.

Eskalation oder Weltenverteilung

Doch noch steht der Staat und seine Rechtsordnung firm auf der Seite der herrschenden Autovernunft. Nicht nur darf der Staat für den Bau von Autobahnen und anderer automobiler Infrastruktur kleinbäuerliche und andere Besitzer*innen enteignen und stuft Versuche, den Autoverkehr per demokratischem Referendum zu reduzieren (wie der Volksentscheid *Berlin autofrei*) als verfassungswidrig ein. Wie in Kapitel 2 gezeigt, ist die gesamte staatliche Förderpolitik, das Baurecht und die StVO auf den Erhalt des automobilen

16 In unserem (hoffentlich kommenden) Buch »Die Verbindungen, die befreien« widmen sich Michael Hirsch und ich genau dieser Frage der potentiellen Allianzenbildung über ideologische Gräben zwischen »Staatslinken« und »Bewegungslinken« hinweg, die einer Förderung solcher »außerstaatlichen«, aber ökologisch extrem notwendigen Projekte andeuten können.