

Was ich damit meine: Zwar ist das Auto tatsächlich einer der zentralen, kaum wegzudenkenden Akteure im weltverbindenden Projekt des Homogenozäns. Doch wäre die Welt nicht dieselbe ohne das Auto und sie wäre zu recht hoher Wahrscheinlichkeit nicht mal (nur) eine Welt. Die Lebensweisen, Wohnformen, Arbeitswelten, Genderdynamiken, Karrierewünsche, Freizeitvorstellungen, Schönheitsideale und Geltungsbegehren hätten sich wohl niemals global so massiv angeglichen, wie sie es getan haben, ohne die fast ungebremste Ausbreitung des Automobils.

Im finalen Abschnitt dieses Buchs werde ich mich nun mit ein paar wenigen Strategien, Ideen, Praktiken und Visionen auseinandersetzen, die sich dieser Pluralisierung unter dem Leitbild der *Utopie der autofreien Welt* verschrieben haben.

Wie wir nun erkennen können, zielt das utopische Begehren einer autofreien Welt, wenn man es ökopolitisch und philosophisch ernst nimmt, auf eine Pluralisierung der Welten ab. Es mag nicht die eine autofreie Welt geben und solange diese Utopie sich noch in der einen Welt situiert, mag sie stets von der herrschenden Logik übercodiert werden. Wie wir im Folgenden immer wieder entdecken werden, muss diese Art pluralisierender Utopismus im Homogenozän fast immer als Projekt des Widerstandes gegen die herrschende Ordnung auftreten. Dies ist schade, droht so doch gehöriger Energieverlust. Doch mag dies auch im Kern der verneinenden Etymologie eines *Nicht-Ortes* liegen.

Zukunftsfähige Löcher in die Welt stanzen

In diesem abschließenden Kapitel, das sich dem experimentellen Versuch einer Skizzierung eines postökozidalen Utopismus widmet, werden wir uns also weniger Verbesserungsvorschlägen der Straßenverkehrsordnung oder Vorschlägen für Reformen an »die Politik« widmen, als es vielleicht manche Leser*innen eines kritischen Buches über das Auto erwarten würden. Braucht es die universelle Einführung von Zone 20 in Städten, die massive Förderung von Car-Sharing oder die Rekommunalisierung von Autofabriken?⁴ Braucht es po-

4 Die ehemalige Autofabrik GKN bei Florenz, die seit 2021 besetzt ist und in dem sich die Arbeiter*innen so selbst organisiert haben, dass sie auch mal mitbestimmen können, was sie eigentlich produzieren (Lastenräder und Solarpaneele statt Autos) ist hierbei ein Leuchtturmprojekt in Europa. Vgl. Behr and Steinwender 2023

litischen Zwang, um Leute vom Auto zu befreien, oder ist ein positives Anreizsystem nachhaltig zielführender? Soll das E-Auto zumindest als Übergangslösung gefördert werden oder brauchen wir eine rein auf Fahrräder und Bahn fokussierte Subventionspolitik? Können Menschen mit speziellen körperlichen Anforderungen (oder Diskriminierungserfahrungen) noch das Recht auf ein Auto haben oder bedarf es einer radikaleren und gesamtgesellschaftlichen Veränderung der Gesellschaft und ihrer Mobilitätsansprüche, damit keine Hintertür offen bleibt? Wollen wir auf dem Land modulare Öffisysteme wie z.B. die Pläne von Aramis oder soll das Land seine Langsamkeit und Abgeschottetheit, die es mal auszeichnete, wieder zurück erhalten?

Es gibt eine Reihe guter Bücher auf dem Markt, die sehr gute und konkrete Vorschläge zur Verbesserung unserer katastrophalen Mobilitätsform machen. Ich rate sehr dazu, Bücher wie *Autokorrektur* von Katja Diehl (2022) oder *Straßenkampf* von Kerstin Finkelstein (2020) zu lesen, um nur zwei von etlichen Beiträgen mit ähnlicher Stoßrichtung zu nennen. Doch glaube ich, dass es zusätzlich noch eine radikalere Formulierung politischer Selbstermächtigung an ihrer Seite braucht, um zukunftsfähige Alternativen, die irgendwann mal vielleicht zu einem majoritären Projekt werden können, schmackhaft zu machen. Die oben beispielhaft angeführten Reformoptionen haben alle gemeinsam, dass sie sich nach herrschender Logik – die sich an »die Politik« wendet und über »die Gesellschaft« spricht – an die eine Welt adressieren. Ich möchte den *Modus* dieser Art Diskurs hinterfragen und durch einen anderen ergänzen, der mir notwendig und vielleicht sogar zielführender erscheint. Für mich beschreiben diese Fragen keine Entweder-Oder-Entscheidungen für die eine gewünschte Welt der Zukunft, sondern bilden vielmehr einen Imaginationshorizont für die Pluralisierung in verschiedene Welten, die sich je nach ihren Bedürfnissen multidirektional entwickeln können. Dieser Horizont kann in alle möglichen Richtungen weiter gestreckt werden, wenn ihre Perspektiven mal *in einer* Welt von mehreren experimentell umgesetzt wurden. Vielleicht merken wir dann, dass eine Welt ohne laute Motoren und die alltägliche Todesgefahr im Stadtraum auch das Aggressionspotential von Menschen so weit senkt, dass der »SUV-Effekt« als Schutzraumbedürfnis kaum mehr auftritt. Vielleicht ist das aber eine naive Hoffnung aus privilegierter Sicht und eine andere Welt wird darauf kommen, dass es ratsam ist, kleine Zonen von Autorennbahnen und Crash-Car-Derbys aufzubauen, damit ein Segment pubertierender Jugend ihre Begehren freudvoll ausleben können, ohne diese

Welt als Ganzes zu belästigen und verpesten.⁵ Vielleicht bildet sich die Welt derjenigen, die wieder gänzlich ohne Motoren leben wollen, neben derjenigen heraus, die maximal viel Gestaltungsraum für den Umbau von Vehikeln bietet, um das ganze Mobilitätsparadigma auf ein modulares, zukunftsfähiges und vielschichtiges umzuschichten.⁶ Vielleicht geben ab einem bestimmten Zeitpunkt Bewohner*innen der Anti-Motoren-Welt ihre Vorbehalte auf und sehen, dass das Leben in der Nachbarwelt doch besser ist. Vielleicht ist es aber auch umgekehrt: Die Hoffnungen dieser Ingenieurswelt verfliegen sich und viele schließen sich dem bäuerlichen Leben der Anti-Motoren-Fraktion an. Vielleicht sogar beides sogleich. Es mag die Welt der Radfahr-Dogmatiker*innen geben und die der gen-technisch veränderten Nutztiere, genauso wie die Welt der bio-dogmatischen Pferde- und Eselliebhaber*innen oder der Sitzenden, die jede Form von nicht zwingend erforderlicher Bewegung als moralisch verderblich ablehnen und von einer Gesellschaft träumen, in der sich niemand mehr bewegt.⁷

In den abschließenden Seiten dieses Buchs gehe ich also über die als nun gegeben vorausgesetzte Annahme hinaus, dass unsere gegenwärtige *eine* Welt früher oder später zusammenbrechen wird.

Es ist meines Erachtens Zeit, diese Perspektive der einen Welt zu verlassen und in ihrem Ruinen nach besseren, zukunftsfähigeren Welten zu suchen.

-
- 5 Dieses Szenario wird in der Kurzgeschichte »The Ultimate City« von J.G. Ballard (1976) durchgespielt, in der ein in einer Art Hippie-Utopie nach dem ökologischen Kollaps aufgewachsener Jüngling per Gleitschirm in die verlassene Hochhausstadt fliegt und dort ein kurzlebiges Revival der Petro-Moderne mitsamt all ihren toxischen und euphorisierenden Implikationen durchlebt, bevor er wieder zurückkehrt in die Wahrhaft nach-moderne Gesellschaft.
 - 6 Eine schöne Vorarbeit in diese Richtung ist die Arbeit zur »Vegetal City« des belgischen Designers Luc Schuiten (2010) – www.vegetalcity.net/en/. Mit dem Künstler Rainer Prohaska und dem Futurama.Lab verfolge ich ein ähnliches, am Bau einzelner modularer Vehikel orientiertes Projekt namens CARS WE LIKE.
 - 7 Dieser hier skizzierte utopische Horizont ist maßgeblich von der anarchistischen Utopieerzählung *bolo'bolo* des Schweizer Autoren P.M. (2015 [1983]) geprägt, dessen Lektüre ich allen nur herzlich empfehlen kann.