

ändert. Wir können moderne Lebensstile mit zu großem »ökologischen Fußabdruck« zwar moralisch verurteilen, aber entkommen können wir ihnen anscheinend nicht. Deswegen definiert sich progressive Politik so oft über das, was sie nicht ist. Um jedoch unsere toxische Verwobenheit mit dem scheinbar unausweichlichen Sog des modernen »Guten Lebens« und all seiner fatalen Kollateralschäden zu überkommen, müssen wir genauer verstehen, wie sich diese strukturell und materiell reproduzieren und im Angesicht der Krise, Katastrophe und Kritik erhalten. Um auf eine Handbuchdefinition von Resilienz zurückzugreifen: Wie reagieren unsere modernen Lebensformen »auf äußere Störungen«, so dass sie »ihren Gleichgewichtszustand erhalten können«? Für diese Untersuchung eines Verharrens in ökologisch katastrophalen Lebensformen eignet sich wohl nichts besser als das Automobil.¹⁰

Die Utopie einer autofreien Welt

Die These dieses Buches ist so einfach wie tiefgreifend: Wenn wir über das Auto reden, reden wir eigentlich über das Umweltpproblem der modernen Menschen im Allgemeinen. Wenn wir das nicht erkennen, werden unsere Debatten auch weiterhin im moralischen Hick-Hack festhängen, bei dem alle Seiten irgendwie recht und irgendwie unrecht haben. Natürlich wäre es zum Beispiel viel schöner, wenn zumindest die Innenstädte autofrei wären. Doch genauso stimmt es auch, dass damit tendenziell die privilegierten Bürger*innen mit einer besseren Lebenswelt belohnt werden, während die ärmeren Bevölkerungsschichten, die dieser ermöglicht zuarbeiten, strukturell weiter diskriminiert werden (so bereits der Vorwurf an Anne Hidalgos Pläne eines weitgehend autofreien Paris). Eine Abschaffung der Autobegünstigung

10 Als einzige würdigen Konkurrenten zum Auto als das moderne Leben in seiner Gänze umfassende Technologieobjekt lässt sich wohl noch das Plastik anführen, welches Heather Davis in ihrem Buch »Plastic Matter« (2022) auf meinem Projekt nicht unähnliche Weise untersucht hat. Neben dem Auto ist Plastik das große, die Welt verändernde Produkt der Petromoderne. Sowohl Plastik als auch das Auto sind ohne Öl schwer denkbar und von beiden gibt es schon länger einen Diskurs über die Notwendigkeit, sie zu überkommen – ohne bislang ernst zunehmende Resultate. Auch die Langzeitfolgen auf die Umwelt und die Tendenz der Fetischisierung teilen sich beide. Zu guter Letzt lässt sich die Wesentlichkeit des Plastik auch als eine Art reale Verwirklichung platonistischer und cartesianischer Ideale verstehen, wie Heather Davis hervorragend herausgearbeitet hat.

und ein massiver Ausbau anderer Mobilitätsformen wäre wünschenswert. Doch auch hier würden von dieser Politik auch viele ärmere und weniger den körperlichen Normvorstellungen entsprechende Bevölkerungsgruppen negativ betroffen sein. Während wir all diese und andere Punkte langsam feststellen und uns gegenseitig vorhalten, rutschen wir ungebremst tiefer in den Abgrund der irreparablen ökologischen Katastrophe.

Um aus dieser Teufelsspirale auszubrechen, möchte ich mich dem Auto- und also Umweltproblem mittels einer simplen Utopie annähern: der Utopie einer autofreien Welt. Durch die spekulative Fiktion eines »Nicht-Ortes« (utopos) versuche ich *ex negativo* einen Denkraum über die Möglichkeit einer radikalen – also an die Wurzel gehenden – Umwandlung unseres Umweltverhältnisses und Subjektivitätsverständnisses zu öffnen.

Solcherlei Utopien sind derzeit in progressiveren, tendenziell urbanen Segmenten der Gesellschaft hoch im Kurs. Unzählige Galerien, Magazine und Podcasts widmen sich so kompliziert anmutenden Konzepten wie dem »Post-Anthropozentrismus«, »co-habitation«, »multi-species entanglement« und »companion species«. Es wird über die essentiell taktile Vernunft der Oktopusse, das langatmige Denken der Steine, die Potentiale von genetischen Mensch-Tier-Verschmelzungen und die alles verbindende Ebene der Pilze oder Mikroorganismen nachgedacht.

So sehr ich mich diesen Diskursen verbunden fühle, kann ich mich dennoch nicht dem Verdacht entziehen, dass ihre gesamtgesellschaftliche Situation und ihr Hang zum bildungsbürgerlichen Romantizismus¹¹ sie auf einen sehr engen Bereich beschränkt, der eher die moralische Polarisierung denn den sozial-politischen Wandel fördert.

Da ich überzeugt bin, dass die prinzipiellen Inhalte und Ausrichtungen dieser oftmals als »New Materialism« zusammengefassten Diskursbereiche zentral sind, um aus unserer toxischen Verwobenheit mit der modernen Lebensweise herauszufinden, möchte ich in diesem Buch versuchen, sie durch das Prisma der Utopie einer autofreien Welt breitentauglicher zu streuen. Denn der Vorzug des Autos ist, dass jeder moderne Mensch einen affektiven Bezug zum Auto hat (im Gegensatz zu Oktopussen, Flechten oder Darmbakterien) und also die autofreie Welt etwas ist, die sich jede* irgendwie vorstellen kann (immerhin lebten wir in so einer Welt vor ein wenig mehr als einem

¹¹ Siehe mein Paper »Politicising New Materialism against the Toxic Entanglements of the Now: Towards a New Materialist Philosophy of the Car« für eine recht akademische Auseinandersetzung mit diesen Diskursen (Jörg 2023a).

Jahrhundert). Dass die leichte Vorstellungsfähigkeit dieser hier formulierten Utopie bei den allermeisten sogleich mit dem Kommentar versehen wird, dass sie dennoch »realistischerweise« komplett unmöglich sei beim derzeitigen Stand der Dinge, bekräftigt nur ihre Tauglichkeit als »Nicht-Ort«. Utopien, die etwas auf sich halten, sind stets auf Kriegsfuß mit dem herrschenden Realismus. Ihre Funktion ist es, dem alternativlos erscheinenden Lauf der Wirklichkeit imaginäre Anderswelten abzuringen, die für die Möglichkeit politischer Transformation entscheidend sind.¹² Doch die *Utopie einer autofreien Welt* hat noch einen anderen Wert neben diesem der onto-politischen Ermöglichung von Transformation. Im Laufe dieses Buches möchte ich die These plausibilisieren, dass die Utopie einer autofreien Welt bereits jetzt einen massiven Einfluss auf das Handeln und Sein der modernen Menschen hat, untergründig schimmernd und im gänzlichen Unwissen der von ihr Geleiteten. Wie Katja Diehl (2022) in ihrem Buch *Autokorrektur* herausgearbeitet hat,¹³ möchten die allermeisten gar nicht Auto fahren, sind sich ihrer negativen Abhängigkeit aber erst nach bewusstem Nachhaken im Klaren (»Was ist Dein Methadon, um vom Auto los zu kommen?« fragt sie provokativ). Dem würde ich hinzufügen, dass das reale Streben von vielen Menschen oftmals von der Utopie einer – zumindest kleinen, privaten – autofreien Welt geleitet ist. Wenn Menschen ins Fitnessstudio fahren, um dort am Laufband zu joggen, dann tun sie dies, um nicht von den omnipräsenten Autos beim Sport gestört zu werden. Wenn sie in die Vorstadt ziehen, dann zumeist, um dort eine kleine Ruheinsel für sich und die Familie abseits des auto-induzierten Innenstadtlärms zu finden. Wenn wir von der »Flucht in die Natur« träumen, dann sehen wir diese als autofreies Paradies, auch wenn wir zumeist nur im Auto dorthin kommen. Ja selbst wenn wir neue Straßen bauen, dann tun wir dies meist mit dem Argument, die bisherigen Straßen und Wohnviertel vom Verkehr zu entlasten und also weniger Autos direkt vor der Haustür zu haben. Dass dies

-
- 12 Siehe hierzu auch das letzte Kapitel »Spekulation gegen das Wahrscheinliche« meines Langessays »Neue Vorsicht – Philosophie des Abstands im Zeitalter der Katastrophen«, Edition Konturen 2022.
- 13 Auch Colin Ward hat darauf schon in den 1990er Jahren hingewiesen: »Die überwiegende Mehrheit der Autonutzer*innen sind jedoch keine Autoliebhaber*innen. Sie sehen ihre Verwendung des Autos als ein notwendiges Übel an. [...] Sie sehen sich als Opfer, und das sind sie natürlich auch. [But the overwhelming majority of car users are not car enthusiasts. They see their involvement with the motor car as a necessary evil. [...] They see themselves as victims, and of course they are.]« (26–27)

zumeist nicht funktioniert und sogar unsere Abhängigkeit vom Auto bestärkt, ist die dunkle Seite dieser meist uneingestandenen Utopie.

In dieser speziellen Ontologie als »hoverndes«, schimmerndes, nie in seiner ganzen Tragkraft vernehmbares Phänomen teilt das so bezeichnare »Autoregime« (Jörg 2020) ein wesentliches Charakteristikum mit dem »Hyperobjekt« der Klimakatastrophe. Dieser von Timothy Morton geprägte Begriff kategorisiert die planetare Umweltkrise als eine Art »Überobjekt«, welches für Menschen zu groß und folgenreich ist, um wirklich fassbar zu sein. Es schimert als bedrohlicher Normalitätsrahmen (siehe auch Abschnitt »normal«) über uns, ist eine so große Katastrophe, dass sie sich kaum in spezifischen Emotionen, Handlungen oder Reaktionen entladen kann. Der schimmernde Status der Autoregimes mag vielleicht noch die konkreteste Emanation dieses Überproblems sein, die sich noch irgendwie fassbar verhandeln und sich utopisch entgegenwirken lässt.

Methodisches

Aus diesem Grund werde ich vergleichsweise wenig mit dem reich vorhandenen Material an Zahlen, Daten und Fakten über und besonders gegen das Auto¹⁴ hantieren, da diese eher die moralistische Vorwurfsdebatte, die ich umschiffen will, befeuern. Ich möchte nicht in einem hitzigen Duell der besseren Fakten diese Auto-Realität beschreiben, verteidigen oder moralisch verteufeln, sondern vielmehr die Genese dieser Auto-Realität als Konsequenz einer abendländischen Denk- und Handlungstradition beschreiben. So neutral wie mir irgendwie möglich möchte ich das Auto heranziehen, um über unser gesamtes Umweltproblem tiefenökologisch und radikal nachzudenken.

Dies wird mir freilich nicht leichtfallen, denn ich kann mich nicht von meiner weiter oben postulierten These, dass wir alle affektiv, ökonomisch und soziokulturell ans Auto gebunden sind, herausnehmen, und muss also einleitend apologetisch gestehen, dass ich selbst, ein weißer privilegierter Mann aus mittelständischem Bildungsbürgertum, von vielen wohl als Autohasser bezeichnet werden würde – und dies nicht ganz zu Unrecht. Oftmals werde ich aufbrausend gegen mich zu eng überholende Autofahrer*innen, schreie ihnen noch wütend nach, und ich engagierte mich auch bereits bei diversen

¹⁴ Hierfür empfehle ich an jüngeren Werken insbesondere: Diehl 2022 und Finkelstein 2020.