

Von einer Utopie, die sich nach zahlreichen Versuchen nicht verwirklichen ließ, kann man Abstand nehmen. Doch wie geht man mit einer Utopie um, deren Problem genau ihre Verwirklichung ist? Sie ist eindeutig und unzweifelhaft möglich – und genau das ist ihr Problem. Diese Situation führt zu einer bereits besprochenen Bipolarität der Affekte im Spätkapitalismus: Is it the best of lifes or the worst of lifes? Wir sind uns nicht mehr sicher. Im Kippbild zwischen Traum und Alptraum drehen wir uns im rasenden Stillstand der ökologischen Katastrophe, ohne einen Ausweg aus ihrer alleinig herrschenden Vernunft zu finden. Die moderne Lebenswelt ist so eng, alternativlos und strukturell zwingend geworden, dass man als Bewohner\*in ihrer homogenisierten Umwelt kaum politische Alternativen auch nur denken kann, geschweige denn leben. Wie in diesem Buch erarbeitet, sind die Begehren, Wünsche und Vorstellungen der modernen Wesen so sehr von ihrer homogenisierten Umwelt definiert, dass sie sich kaum etwas anderes wünschen können. Besser kann nur schneller, höher, weiter bedeuten.

## Im Stau der Zukunft

*Abb. 41: Der Stau der Zukunft (bewacht von Jedi-Rittern)  
in Star Wars-Fan-Art*



<https://labibliotecadeltemplojedi.com/2022/04/13/conociendo-star-war-s-coruscant/>

Diese ätzende Leere unserer hegemonialen Utopiebilder kündigt sich schon länger an. Spätestens seit den 1960er Jahren sehen Utopiestädte struk-

turell genauso aus wie die Wolkenkratzerstädte der Gegenwart, nur halt noch ein wenig höher, schillernder und lauter.<sup>3</sup> Selbst die Autos haben noch – auch wenn sie fliegen können – dieselben Probleme: In Filmen wie *The Fifth Element* oder *Star Wars* reihen sich lange Staubkolonnen in die Himmel der planetenübergreifenden Metropolen. Es wirkt, als ob die Zukunftsautos nicht wirklich die dritte Dimension erobert haben. Noch weniger scheinen sich die Arbeitswelten, Gender- oder Gesellschaftsverhältnisse verändert zu haben – Lebensmittel kommen aus dem Unsichtbaren und Frauen\* umjubeln ihre Helden.

In Wirklichkeit sind diese Art Bilder, die man landläufig als »Utopien« bezeichnen würde, nichts weiteres als angewandter Futurismus. Laut Murray Bookchin (1978) ist Futurismus bloß die Projektion der gegenwärtigen Verhältnisse auf die Zukunft. Man nimmt die Parameter der Gegenwart als unabwendbar gegeben an und verlängert sie von da aus einfach exponentiell in die Zukunft: Dann wird die Arbeitswelt immer ausdifferenzierter, die Städte immer größer, die Häuser immer höher, die Autos immer toller und die Mobilität immer größer. Auf diese Art kolonialisieren die Erwartungen und Bilder der Gegenwart im Futurismus die Zukunft und ersticken damit die radikalen und unvorhersehbaren Veränderungen der Werte, Lebensweisen und Umweltbedingungen, die die Geschichte niemals so linear verlaufen lassen werden, wie es der Futurismus träumt.

Mit dieser Analyse von Bookchin können wir das, was Baudrillard und Davis als Utopie bezeichnen, präziser als eine Art »gelebten Futurismus« bezeichnen. Kein Wunder, dass sich das Leben in der modernen Welt als »verwirklichte Utopie« anfühlt, wenn selbst die in Film und Fernsehen glorifizierten Zukunftsbilder nichts anderes sind als eine Bejahung der bereits bestehenden Welt in etwas aufgeblähteren Maßstäben.

Entgegen dieses phantasielosen Futurismus brechen laut Bookchin wirkliche Utopien mit dem gegenwärtigen Realitätsprinzip und zeichnen Bilder von gänzlich anderen Welten auf, in denen viele unserer Werte, Erfahrungen oder Erwartungen auf den Kopf gestellt, hinterfragt oder schlicht als dünnwandig herausgestellt werden. Die Verneinung der bestehenden Ordnung spiegelt sich schon im Namen wieder. Das Wort »Utopie« kommt von Alt-Griechisch *οὐ τόπος*, dem Nicht-Ort. In den Anfängen des neuzeitlichen Utopismus wurden diese Nicht-Orte noch nicht mal in die Zukunft projiziert,

3 In Chongqing und Dubai sieht es meiner Meinung nach sogar schon genauso aus wie in *Blade Runner* oder ähnlichen Sci-Fi-Filmen.

sondern präsentierten sich – wie in Thomas Moores namensprägender *Utopia* von 1516, Francis Bacons *Nova Atlantis* (1627) oder Henry Nevilles *The Isle of Pines* (1688) – als noch unentdeckte Inseln *woanders* in der gegenwärtigen Welt. Erst nachdem sich die Erde im Zuge der europäischen Kolonialisierung zum einheitlichen Homogenozän entwickelte, konnte man sich radikal andere Welten nicht mehr auf dem selben Planeten vorstellen, sondern projizierte diese in die Zukunft oder in parallele Dimensionen (Bruce et al. 2009). Dass es nur eine Welt gibt und sich diese selbst in der Zukunft auch nur nach im Wesentlichen gleichen Parametern weiterentwickeln wird, ist letztendlich ein Resultat der weltumspannenden Globalisierung, deren Marktdynamiken und Lebensweisen zur einzigen Vernunft wurden. Das *Weltensterben*, das wir im ersten Kapitel mit dem Sechsten Massenaussterben assoziiert haben, betrifft also nicht nur das zunehmende Aussterben und Verdrängen von nicht-moderne Weisen als Mensch, Tier, Pflanze, Pilz oder Bakterie zu leben; sondern kolonialisiert sogar die menschlichen Utopievorstellungen.

In dieser homogenisierten Landschaft, die sogar unsere politische und soziokulturelle Imagination betrifft, braucht es neue Nicht-Orte, die mit Ansa gegen die herrschende Vernunft und ihr Realitätsprinzip des »Naja, ist halt so« ankämpfen, um eine Bresche in diese katastrophale Ausweglosigkeit zu schlagen. Unter den herrschenden Bedingungen werden – wie uns Jay Jordan und Isabelle Fremeaux (2021, 83) warnen – »Utopien ohne Widerständigkeit« zu »Laboratorien des neuen Geist des Kapitalismus. Das Leben auf der Erde kann sich [aber] keine neue Form des Kapitalismus leisten, weder in grüner noch in irgendeiner anderen Farbe.« Wie wir im Abschnitt »stabil« sowie im vorigen Kapitel gesehen haben, kann man im monokulturellen Kapitalismus nicht ernsthaft auf eine baldige Revolution hoffen, da selbst widerständige Affekte in die kapitalistische Wertschöpfungskette reintegriert wurden. Die eine Welt lässt sich nicht als ganze radikal verändern. Stattdessen sollte ein politisches Projekt für leb-bare Zukünfte eher an der Ausweitung von positiven Fluchtmöglichkeiten arbeiten, in denen radikal andere, pluralere Welten und Lebensweisen wieder kultivier- und leb-bar sind.

Um dies in ein Beispiel zu fassen, an dem wir uns im Folgenden genauer abarbeiten werden: Eine Antwort, die ich nach einer offen-kritischen Auseinandersetzung der automobilen Welt oft höre, ist der Seufzer: »Aber eine Welt ohne Auto kann ich mir auch nicht vorstellen.« Hierauf pflege ich zu antworten: »Eine Welt ohne Auto wird vielleicht tatsächlich nicht möglich sein, aber dafür viele!«

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 postökozialen 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?<sup>4</sup> 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