

Fahrrad fahren oder sonst auch irgendwie so aussehen, als hätten sie etwas gegen die bestehende Automobilordnung? Ist *Mad Max* das realistischste Szenario? Muss die Welt in tribale »Car People« zerfallen, die sich am verwüsteten Planeten um die letzten Ressourcen aus Monster-Trucks bekämpfen?

Ich habe in diesem Buch zu beschreiben versucht, was die Bedingungen und Möglichkeiten bei der Entstehung solcher Bilder sind – und wie wir Auswege aus der monoton in die Autodestruktion führenden Vernunft der Moderne erarbeiten können. Diese Arbeit kann nur kollektiv geschehen und ich bin nicht in der Lage, hier eine Antwort oder eine Strategie zu formulieren, die mehr wäre als ein Gedankenanstoß unter vielen – ein Teil eines überlebensnotwendigen Prozesses der Neuaufteilung der Welt in Welten.

Modellregionen für den langsamen Umbau unserer Begehren

Noch herrscht der Realismus des »Naja, ist halt so« (Kapitel 3), der diese eine Welt als einzige Zukunft sieht und womöglich in das obige Eskalationsszenario rutschen wird. Um aus diesem autodestruktiven Kurs herauszufinden, muss es gelingen, die Möglichkeit anderer Welten für weit größere Teile der Menschheit schmackhaft und plausibel zu machen. Jedes Parklet, jede Verkehrsberuhigung, jeder zusätzliche Zebrastreifen und jede Flucht in die Kleingartensiedlung lässt sich als verzweifelter Versuch der Etablierung eines *anderen* Geschmacks in der vom Homogenozän diktierten Monotonie der Welt verstehen. Die *Utopie der autofreien Welt* schlummert in fast allen, doch weiß sie großteils noch nicht, dass sie ein Zuhause in einer anderen Welt braucht, um zu florieren. Es gibt tausende Strategien auf diversen Ebenen, wie sich diese wieder schmackhafteren Welten stärken lassen und ich sehe meine Aufgabe nicht darin, sie hinlänglich zu beschreiben, sondern die Imagination und Sehnsucht für die Entwicklung eigener Welten zu entfachen. Abschließend möchte ich hier ein paar kleine Ideen und Szenarien aus meiner begrenzten Perspektive skizzieren, die vielleicht für eine Verbreitung der *Utopie der autofreien Welt* und für eine Pluralisierung der Welten hilfreich sein könnten.

Statt bei der nächsten Straßenblockade sich an »die da oben« zu wenden, unter denen auch der blockierte LKW-Fahrer leidet, könnte man versuchen, ihn mit der Forderung für unsere Seite zu gewinnen, dass es doch irgendwie nachvollziehbar sein muss, dass zumindest *diese* Straße hier autofrei sein kann. »Sie wollen doch auch manchmal Ruhe von dem ganzen Autolärm, nicht? Ist es nicht seltsam, dass *alle* Straßen in einer primär für Menschen

eingerichteten Stadt dem Auto gehören müssen?» Aktivistische Formationen könnten sich der Befreiung von Straßenzügen und Kiezen als Etappenziel verschreiben und dabei auf baldige Unterstützung der Sehnsucht nach Ruheorten von fast allen wie auch der etablierten Politik auf Bezirksebene hoffen. Denn es gibt ja schon heute unzählige Gemeinden, Bezirke und Städte, die – den Willen ihrer Bewohner*innen repräsentierend – ihr Territorium um einiges autofreier gestalten wollen und dabei oftmals vom normierenden Druck der »Politik weiter oben« (in Form von StVO und Autobahnbaugesetz) drangsaliert und blockiert werden.¹⁷ Durch ein solches Bündnis könnte es eine breite Forderung werden, dass man die StVO hierarchisch umdreht. Statt wie bisher die Mobilitätsinteressen von einem abstrakten »oben« allen lokalen Bedürfnissen unterzuordnen (hier braust jetzt eine Autobahn durch), könnte man jeder Straße, jeder Nachbar*innenschaft und jedem Ort ermöglichen, selbst zu entscheiden, wie viel und welchen Verkehr sie bei sich zulassen wollen. Ein paar Gassen werden bei einer solchen Demokratisierung der Mobilität sicher den Autoraser*innen belassen werden, doch werden sie es wohl schwer haben, weit zu kommen, wenn die benachbarten Straßen sich entschieden haben, lieber einen kleinen Wald und Gemüsebeete statt Parkplätze und Fahrbahnen zwischen den Häusern zu errichten. Es geht darum, mit der automobilen Normalität zu brechen; wenn jeder Kiez, jedes Grätzl, jeder Stadtteil und jedes Arrondissement sich so frei entscheiden könnte, wäre die Homogenität des Autoregimes, welches die Durchsetzungsmacht von oben braucht, wohl sehr bald Geschichte. Es könnten Künstler*innen von ihrer Käfighaltung in Galerien und Museen befreit werden und mit der lustigen, kreativen und anregenden Gestaltung von diesen befreiten öffentlichen Räumen beauftragt werden. Kinder und Erwachsene werden auf den befreiten Straßen spielen, lernen Gemüse anzubauen, vielleicht wieder mehr Tiere in der Stadt halten und auf tausende neue Arten miteinander interagieren, ohne ständig gestresst von der Todesgefahr der automobil besetzten Straße sein zu müssen

17 Mein eindrücklichstes Beispiel ist hierbei der Bezirk Berlin Kreuzberg-Friedrichshain, der seit den 1990er Jahren mit starker links-grüner Mehrheit regiert wird und dessen Bewohner*innen nach repräsentativen Umfragen zu zwei Dritteln keine parkenden Autos mehr im gesamten Bezirk sehen wollen (Klinke 2021). Trotzdem gibt es bis heute keine wirkliche Fußgänger*innenzone, und jede verkehrsberuhigte Straße (wie beispielsweise die Bergmannstraße) endet nach einem extrem teuren Rechtsberatungs- und Bauprozess in einem recht vermurksten Kompromiss, der zu wenig an der Raumverteilung ändert und niemanden zufriedenstellt, weil zu viele Auflagen der StVO (ein Bundesgesetz) eingehalten werden müssen.

(und diejenigen, die aus diesem Stress ihren Kick erfahren, können ja zu den betreffenden Straßen gehen und dort Drag Races o.Ä. bewundern).

Doch auch solche Mikroutopien müssen sich des globalen Zusammenhangs bewusst sein, sonst enden sie wie die wenigen Beispiele heute bereits existierender autofreier Orte. Die heute bekanntesten wirklich autofreien Orte in Europa, wie Zermatt oder Serfaus, sind Tourismusorte, die vor allem für eines vorgesehen sind: Dass man zur Entspannung von der Normalität dort hin *fährt*, wenn man reich und privilegiert genug ist, um dann wieder aufgetankt weitermachen zu können wie bisher. Selbst so vergleichsweise großspürige Projekte wie Anne Hideos (sehr lobenswerte) radikale Autoreduktion von Paris hat unter den herrschenden Bedingungen das Problem, dass es eine Scheinutopie für die Wohlhabendsten wird, die die Arbeits- und Lebensbedingungen für die ärmeren Pendler*innen und Zuliefer*innen weiter erschwert. Denn nichts verändert sich an der absoluten Abhängigkeit der Stadt von dem massiven Import von Waren und menschlichen Arbeitskräften, die weiterhin automobilabhängig sind. Aus diesem Beispiel lernend, wird man sich in einer Utopie-offenen Zukunft bewusst, dass es nicht genug ist, »die Stadt« von Autos zu befreien, wenn sich nichts am Umland und den Arbeitsbedingungen und Produktionsverhältnissen ändert. Der autodestruktive Kurs wird sich so nicht ändern lassen, sondern nur utopische Inseln für Reiche bilden, die zwar manche inspirieren, aber andere verärgern und ins Ressentiment gegen die romantischen Ökos kippen wird. Die nächste Forderung aus aktivistischen Kreisen muss dann sein: autofreie Regionen! Man wird aus den (hoffentlich wachsenden) Beispielen der ZADs gelernt haben und Entwürfen wie jenen des *Institut Momentums* seine Aufmerksamkeit schenken und fordern, dass sich ganze Regionen dazu bereit erklären können mit einer postautozentrischen Lebensweise zu experimentieren. Durch Druck von unten im Bündnis mit manchen Akteur*innen in der Mitte und von oben in den politischen Apparaten könnten sich Institutionen wie die EU oder die UNO dazu bringen lassen, eine neue Art von »Modellregionen« auszuschreiben, in denen ermöglicht wird, eine Welt ohne Autos zu schaffen und dazu auch finanziell (durch die wegfallenden Automobilförderung, Vermögensbesteuerung etc.) der radikale Umbau des Transportwesens, der Arbeitswelt, der Nahrungsmittelproduktion und vielem mehr gefördert wird.

Wenn dies gelungen sein wird, könnte diese Modellregion zu einer Art »Leuchtturm-Projekt« werden, in dem Personen verschiedenster politischer Ausrichtung in einem neuen, positiven Projekt zusammenfinden und versuchen im gemeinsamen, nicht-hierarchischen (und nicht von Lobby

verzehrt) Austausch *eine* bessere Welt für alle zu schaffen. Dokumentarist*innen und Journalist*innen aus aller Welt könnten dann dort hin strömen und berichten, wie inspirierend ihr Aufenthalt war und wie viel Hoffnung sie in der sonst so hoffnungslos autodestruktiven Welt gefunden haben. Sie werden mit dem wieder aufgebauten Bahnnetz gemütlich und schadstoffarm anreisen und dann schon in der multi-modularen Bewegung durch die Region diverse Bewohner*innen bei ihren vielschichtigen Tätigkeiten kennen lernen. Ihre Berufe sind dann nicht mehr von der Autoinfrastruktur scharf in Produktion und Reproduktion, Sorgen und Schaffen, Freizeit und Arbeiten getrennt; stattdessen wird es viele freudigere Patchworks dazwischen geben, die individuellen Vorlieben entsprechen und diverse neue und alte Verbindungen mit dem Boden ermöglichen. So findet sich eine bunte Diversität an Praktiken, Erscheinungsformen und Denkbildern, gegen die die heute graue Monotonie der vom Auto regierten Lebenswelten kaum mehr attraktiv erscheinen wird. Noch gibt es diverse und vielschichtige Optionen, wie bunte und widersprüchliche Akteur*innen der Gegenwart sich diesem Pluralismus zuwenden können. Dann werden wir vielleicht schon bald nicht mehr in einer Welt leben – aber umso interessierter unsere jeweiligen Welten besuchen und kennen lernen wollen. Statt wie bisher das Ressentiment und der Stumpfsinn, würden dann die gegenseitige Bestärkung und die verständige Neugier überwiegen, welche schon in den Bewegungen zu anderen Welten entfacht wird.

Coda: Zurück zum Zukunftsindigenen

Erinnern wir uns an den Zukunftsindigenen aus dem ersten Kapitel – auch er muss Vorfahren gehabt haben, die Automechaniker*innen, Büroangestellte und *East Coast Vision Manager* gewesen sind. Irgendwie – und es mag nach Katastrophen und Zusammenbrüchen gewesen sein – haben seine Vorfahren zurück zur Erde gefunden. Sie sind gelandet. Sie haben es – sicherlich über auch schmerzhaft Prozesse der Trauer und des Ablösens – geschafft, sich von der Abhängigkeit einer normalisierten Katastrophe loszulösen. Wie haben sie das gemacht? Wie ist das gelungen?

Im Wind der kommenden und schon stattfindenden Katastrophen fühle ich eine große Sehnsucht danach, dass dieser Schritt schon bewältigt wäre. Ich bin ungeduldig, denn ein Teil von mir lebt schon dort. Ich kann diesen Teil ab und zu hervorholen, aus Schichten, die viele von uns teilen; beim Riechen an