

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 Weltverteilung

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 andenken können.

Status quo ausgelegt, genauso wie systematisch automobiler Gewalt bagatellisiert wird. Um zu illustrieren, wie sehr sich der Staat in den Weg von denjenigen stellt, die Lebenszusammenhänge schaffen wollen, die nicht mehr vom Auto abhängig sind, möchte ich als nur ein Beispiel eine Anekdote des mir persönlich bekannten solidarischen Wohnprojekts »Auenweide« in St. Andrä/Wördern bei Wien erzählen. Die zirka 50 Bewohner*innen wollten sich ab 2017 im Umland von Wien einen kollektiv besessenen und verwalteten Wohnkomplex in der Form von mehreren Holzhäusern schaffen, der nach maximal ökologischen Gesichtspunkten gebaut und eine solidarische Welt am peri-urbanen Land mit maximaler Autoreduktion ermöglichen sollte. Alle Baupläne von vorherigen Eigentümer*innen des Grundstücks sahen vor, dass das kleine Auenwald-Stück am Grund für Parkplätze gerodet werden sollte. Dies wollten die Wohngemeinschaftler*innen der Auenweide verhindern. Doch wurden sie nach einem langwierigen Hin und Her mit der Baubehörde dazu gezwungen, stattdessen eine Tiefgarage zu bauen, um die von der »Stellplatzverordnung« (ein Gesetz aus der Nazizeit) vorgegebene Quote von 0,8 Parkplätzen pro Wohneinheit zu erfüllen. Dies führte zu schwierigen Diskussionen innerhalb der Gruppe, da die Tiefgarage das Gesamtprojekt um vieles teurer machte und man eigentlich möglichst leistbarem Wohnraum zu schaffen vorgenommen hatte. Letztlich baute man die Tiefgarage, in der am Tag meiner Besichtigung eine Handvoll Camper standen und eine Unmenge an Fahrrädern – der Rest war komplett leer. Auf meine Frage, ob man den Raum nun zumindest irgendwie anders nützen könnte – als Club, Fitnessstudio oder Pilzzuchtstation – wurde dies mit Bedauern verneint, da die Baupolizei recht oft zu dem ohnehin schon verdächtigen Projekt käme und man aus allen Versicherungspolizzen fallen würde, wenn man die Tiefgarage in etwas sinnvollerem umwandeln würde.

Diese Anekdote beschreibt leider keinen Einzelfall, sondern die Normalität der gegenwärtigen Rechts- und Bauordnung eines sich im »Klimanotstand« befindlichen Staates – fragen sie eine Bauunternehmer*in, Architekt*in, Wohnprojektler*in und sie wird ihnen wahrscheinlich zig ähnliche Geschichten erzählen können. In einer Zeit, in der Parteien vermehrt Wahlwerbung damit machen, dass man den Autofahrern die Freiheit wegnehmen will, hat man als solidarische Wohnprojekt, welches autofrei eine ökologische Zukunft im Kleinen ermöglichen will, nicht mal die Freiheit, *keine* automobilen Infrastruktur zu bauen. Es ist unter der herrschenden Vernunftordnung kaum verwunderlich, dass man sich als ökologisch besorgte Person dazu angehalten fühlt, den Rechtsraum zu verlassen und lieber eine ZAD zu gründen, als

sich mit den bürokratischen Hürden eines auf seinen Autodestruktionskurs beharrenden Staates einzulassen.

Es brodelt. Nicht nur der Planet als ganzes, sondern auch bei den Unzähligen, die einen in der Zukunft bewohnbaren Planeten einfordern. War die Begeisterung noch spürbar in den gigantischen Demos am Anfang der *Fridays for Future* Bewegung, kursieren heute Flyer in den Klimademos, die einen informieren, dass der Politik die Demo scheinbar sei und ziviler Ungehorsam nun notwendig ist. Wenn dies so weiter geht, wird es zu einer Eskalation kommen, die für alle Beteiligten schrecklich wird.

In seinem Roman *The Ministry of the Future* versucht der Sci-Fi-Autor Kim Stanley Robinson (2020) zu beschreiben, wie es die Weltgemeinschaft doch noch bis zum Jahr 2100 schafft, der katastrophalen Selbstauslöschung zu entgehen. Eine zentrale Rolle nimmt hierbei – neben zahlreichen anderen Gruppierungen und Faktoren – auch die aktivistische Terrorgruppierung *Children of Kali* ein, die sich nach der ersten massiven Klimakatastrophe im Jahr 2025 (eine Hitzeperiode in Indien, die mehr als 20 Millionen Menschen das Leben kostet) bildet. Diese sich großteils aus von Katastrophen direkt traumatisierten Menschen rekrutierende Gruppierung setzt aus Verzweiflung und Ausweglosigkeit auf Terror, um die Machteliten und die Weltgemeinschaft von ihrem ökozidalen Kurs abzubringen. Mit Anschlägen auf CEOs von Großkonzernen wollen sie ein Klima der Angst erzeugen, welches das weitere Investieren in fossile Brennstoffe und deren Infrastruktur zu teuer macht. Ihr zentraler Beitrag in dieser sehr ruppigen Erfolgsgeschichte unter katastrophalen Vorzeichen ist aber das Beenden des internationalen Passagier-Flugverkehrs in den 2030er Jahren. Denn trotz der sich in manchen Schichten ausbreitenden »Flugscham« dank des wachsenden Drucks friedlicher Protestformationen und manchen Lippenbekenntnissen seitens »der Politik«, wuchs das internationale Passagieraufkommen weiter an. »Jeder, der lebte, wusste, dass nicht genug getan wurde, und jeder tat weiterhin zu wenig« (Ibid. 228). Dies änderte sich abrupt an dem Tag, an dem die *Children of Kali* in einem konzertierten Manöver zig Flugzeuge verteilt über den Globus an einem Tag durch Anschläge mit Drohnen zum Absturz brachten. Die vielen hundert zivilen, wahllos und unschuldig zum Tode gekommenen Opfer (bei denen auffällig viele Privatjets betroffen waren) waren nicht zu entschuldigen – dieser Illusion gab sich auch kein Beteiligter der *Children of Kali* hin. Doch der Erfolg heiligte in diesem Roman die Mittel: Nach diesem Schockmoment und einer weiteren Terrorwelle zwei Monate später traute sich kaum mehr

jemand ein Flugzeug zu besteigen, die Flugindustrie ging ein und der Himmel war bald fast gänzlich frei von Kondensstreifen.

Ein solches Horrorszenario des Terrors kann niemandem als wünschenswert erscheinen und dennoch ist es eingebettet in einer Geschichte der Hoffnung in katastrophalen Zeiten, die selbst so hohe Vertreter*innen der herrschenden staatlichen Ordnung wie der frühere US-Präsident Barack Obama zu seinen Lieblingsbüchern zählt. Leider stehen viele Zeichen innerhalb der einen Welt des »Naja, ist halt so« auf weitere Eskalation. Denn die internationale Staatengemeinschaft macht viel zu wenig, um die Katastrophe abzuwenden – ganz im Gegenteil, es werden international vermehrt Umweltaktivist*innen kriminalisiert, zu Terrorist*innen erklärt und ermordet (Global Witness 2020), während so hoffnungsgebende, kleine Utopie-Entwürfe wie die ZAD oder der Entwurf des *Institut Momentum* bekämpft oder ignoriert werden.

Stellen wir uns vor, in den nächsten Jahren wird eine Aktivist*in von der Letzten Generation oder einer anderen Formation bei einer Straßenblockade von einem durchgedrehten SUV-Fahrer ermordet. Dies könnte zu einer Art »Benno Ohnesorg«-Effekt führen. Wieder hat die rechte Boulevardpresse mit kaum verschleierte Mordaufrufen gegen die Aktivist*innen auf der Straße gewettert und so einen Mord mitzuverantworten. Die Protestszene würde sich als Resultat – wie in den 1960er Jahren – radikalieren und tatsächlich so etwas wie eine Öko-RAF, die heute schon von Volksverhetzern an die Wand gemalt wird, hervorbringen. Ähnlich wie die *Children of Kali* könnten solche zur Verzweiflung getriebenen Aktivist*innen (die diesmal sogar 99 % der Wissenschaften hinter sich wissen) Terroranschläge auf Autos ausüben, bis das Autoregime zum Erliegen kommt. Denn das System des Automobilismus ist sehr vulnerabel, wenn man es darauf ankommen lässt: Man müsste nur einige Tage koordiniert Steine von Brücken über Autobahnen werfen, Brände in Straßentunnels verursachen oder die Bremsen oder Radkappen von Autos systematisch sabotieren – dann würde es wohl bald einen schrecklichen Haufen toter Autofahrer*innen geben, welches ein ähnliches Klima der Angst auslösen könnte wie bei dem fiktiven Beispiel im Flugverkehr.

Die Frage ist: Müssen wir da wirklich hin? Wie können wir verhindern, dass ein solches Horrorszenario entsteht? Eine Eskalation des Anti-Auto-Aktivismus würde wohl zu einer ähnlichen Eskalation auf Seiten der Auto-Petisist*innen führen, was den öffentlichen Raum bald zum Schlachtfeld machen würde. Muss es zu so klassenkämpferischen und todbringenden Aktionen gegen SUVs kommen wie am Anfang der Autozeit? Werden sich dann die Burschenschaften und Identitären zu Schlägertrupps gegen alle formieren, die

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