

SheDrivesMobility 151 - Kilian Joerg

Katja Diehl

Hallo und herzlich willkommen zu einer neuen Folge She Drives Mobility. Mein Name ist Katja Diehl und alle 14 Tage lade ich mir hier Menschen ein, die mit mir zusammen mal hinschauen, was ist da eigentlich los mit dieser Mobilitätswende. Denn die Mobilitätswende macht auch ohne Klimakatastrophe Sinn. Der einzige Grund, warum wir aber gerade genauer hingucken auf die Mobilität, ist leider die Klimakatastrophe. Das ist ein Gerechtigkeitsprojekt und ein Klimaprojekt, aber der Faktor Gerechtigkeit gerät immer mehr ins Hintertreffen. Das seht ihr selber an der aktuellen politischen Entwicklung. Und ich möchte gerne, dass ihr durch meinen Podcast so ein bisschen, ja wie soll ich sagen, sensibilisiert werdet, welche Menschen werden eigentlich aktuell schon ausgegrenzt? Warum ist das autozentrierte Denken in unserer Verkehrspolitik so schädlich für ein Drittel der Deutschen, die gar nicht selbstbestimmt Autofahren können? Zum Beispiel Kinder, 13 Millionen Erwachsenen ohne Führerschein, Menschen in Armut, Menschen mit Behinderung. Es gibt so viele Gruppen, die nicht Zugriff auf ein Auto haben oder halt nicht Autofahren können und wollen. Deswegen habe ich mir heute einen sehr interessanten Gast eingeladen. Kilian Jörg, ihr werdet es an seinem charmanten Dialekt merken, ist aus Österreich und arbeitet als, ich würde sagen, künstlerischer Philosoph und Performer am Thema Transformation der Gesellschaft. Und er hat ein Buch geschrieben, das sehr genau hinschaut. Was ist das eigentlich mit dieser Automobilität und warum hat sich das so entwickeln können? Was sind auch die negativen Faktoren von Automobilität? Ich finde, in unserem Gespräch entspannen sich viele Erzählstränge, die so ein bisschen euch ermöglichen sollen, mal in die verschiedenen Facetten auch reinzuschauen, die Autozentrierung in unserem Land so bedeutet. Letztlich ist diese Autozentrierung ja in ganz Europa vorhanden, aber es ist schon so, dass das in Deutschland aufgrund der sehr wichtigen Industrie, von der wir uns sehr abhängig gemacht haben, denn für den Fortbestand von Gemeinwohl und einem guten Leben sind nicht unbedingt nur AutobauerInnen

wichtig, dass aus diesem Status quo auf jeden Fall sich befreit werden sollte. Wir schauen rein in die ökologische Krise, natürlich, wir schauen aber auch rein in die gesellschaftliche Abhängigkeit vom Auto und wir schauen rein, dass Autonutzung eben nicht nur von A nach B kommen ist, sondern so kulturell und sozial tief verankert, dass es uns schwer fällt, aus dem Autoverkehr auszusteigen, was total wichtig ist, um auch klimatische Ziele zu erreichen. Kilian hat da in seinem Buch, aber auch in der Arbeit, die er macht, total spannende philosophische und historische Hinweise, woher diese automobilen Kultur eigentlich kommt und auch Hinweise, dass es eine sehr westliche Lebensweise ist, die vor allen Dingen auch Isolation bestärkt und Individualismus nach vorne bringt und deswegen vielleicht auch zur Entfremdung von unserer Umwelt, wir sagen ja auch Umwelt und nicht Mitwelt, befördert hat. Es gibt sozusagen eine Entkoppelung von dieser Umwelt und das ist ein Versprechen von, im wahrsten Sinne des Wortes, Autonomie und auch ein Versprechen von Freiheit, das auf den Schultern anderer gewonnen wird und deswegen müssen wir reingucken in die Schäden, die Autozentrierung nun mal auch verursacht. Nicht zuletzt, weil Autozentrierung auch ein historisches Erbe ist, das mit Kolonialisierung und Industrialisierung verknüpft ist. Also ihr seht, es geht tief rein, aber es ist trotzdem ein fröhliches Gespräch geworden und zeigt hoffentlich auch Wege aus diesem Zustand, der im wahrsten Sinne betoniert ist. Denn wir haben für das Auto die Natur uns noch mal mehr Untertan gemacht und fahren mit dem Auto ins Grüne, weil wir eben da, wo es sehr autozentriert zugeht, das Grüne nicht mehr finden. Wenn euch dieser Podcast gefällt, wenn euch diese Folge gefällt, wenn ihr meint, andere Menschen sollten davon erfahren, dann gebt gerne Sternchen und empfiehlt diesen Podcast weiter, denn ich brauche eure Sichtbarkeit, da dieser Podcast ohne Gesamtmonetarisierung funktioniert. Wenn ihr aber meint, ich bin ein toller Gast, ich habe ein tolles Unternehmen, ein tolles Start-up, ich sollte aber bei Katja stattfinden, dann schreibt mir gerne, denn ich möchte gerne, dass hier alle Menschen sich versammeln, die die Lösung haben, die uns helfen. Und wenn du meinst, dass du Mehrwerte gewinnst durch meinen Podcast, dann kannst du mir gerne auch einen Kaffee bei Ko-fi dalassen oder vielleicht sogar meinen Newsletter bei Steady abonnie-

ren. Und das ist wirklich eines, worauf ich mich sehr in 2025 freue. Es erscheinen zwei Bücher, eins im Herbst, davon verrate ich noch nicht so viel, aber im Mai 2025 kommt mein erstes Kinderbuch. Und auch das könnt ihr jetzt schon vorbestellen und somit diesem Buch auch Sichtbarkeit verschaffen. Denn natürlich arbeite ich in einer Nische und arbeite an einem Thema, was nicht so beliebt ist, denn ich rüttle ein wenig an der Autozentrierung in Deutschland, aber auch in Europa. Und da kannst du Teil davon sein, meinen Ideen eine Sichtbarkeit zu geben, die es braucht. Ich danke dir sehr, dass du eingeschaltet hast und wünsche dir jetzt viel Freude und viel Erkenntnis bei der Folge mit Kilian Jörg.

Kilian Jörg

Mein Vater, das ist vielleicht ein ganz guter Einstieg, ist Motorjournalist. Das heißt, der hat bezahlt über Autos geschrieben. Ich fand das Kind immer total toll mit so einem Porsche, den mein Vater zwei Wochen testen durfte und immer so das Benzin bezahlt bekommen hat und dann einen gefälligen Artikel darüber geschrieben hat. Ich fand es total toll mit diesem Porsche so vor die Schule vorzufahren und alle meine Klassenkameraden, muss man nicht gendern, fand das auch toll.

Katja Diehl

Also das war ein direkter Einstieg. Schön, dass wir das... Das ist mal eine ganz andere Art auch. Wir sind hier bei den anonymen Autoabhängigen. Hallo, Kilian. Genau, also die Stimme, die ihr hier hört, die auch nicht versteckt, dass sie wahrscheinlich nicht aus Deutschland kommt. Auf diesen Gast habe ich mich sehr gefreut, weil ich gerade auch selber sehr viel drüber nachdenke, wie gehe ich anders mit meinen Inhalten umgeht. Brauche es vielleicht neue Formate, Präsentationen, wie auch immer. Im Mai kommt ja mein Kinderbuch heraus. Da versuche ich dann über die Kinder die Eltern zu influenzieren. Da wird ein Kind aus der Zukunft auf die Welt von heute blicken und so gar nicht verstehen, was es da sieht, weil es in einer Zukunft lebt, die grün und zugewandt und menschenfreundlich ist. Aber es gibt schon auf dem Markt ein anderes Buch, was einen ganz klassischen - nein, Quatsch - aber ich finde für mich einen sehr schönen Titel hat das Auto und die ökologische Katastrophe. Utopische

Auswege aus der autodestruktiven Vernunft. Könnt ihr vielleicht auch mal so ein bisschen in euren Wortschatz übernehmen, wie das autodestruktiv. Kilian, wer bist du und wie bist du zu diesem Thema gekommen?

Kilian Jörg

Ja, wie schon gesagt, Kind eines Motorjournalisten mit einem krassen ödipalen Konflikt anscheinend. Nee, also ich kenne die Liebe zum Auto sehr intim und musste mich davon emanzipieren. Und ja, ich glaube, ich verstehe sehr gut, wie Hass und Liebe für so eine Maschine eigentlich viel näher beieinander sind, als wir denken. Das lässt sich auch historisch relativ ganz gut belegen, dass es eigentlich immer in den Zeiten, wo es so einen besonderen Aufstieg von Liebe gab, mehr Leute Autos gekauft haben, es genauso viel Rebellion dagegen gab. Das vergessen wir dann immer und glauben, Aktivismus gegen das Auto ist so etwas, was erst vor fünf bis zehn Jahren begonnen hat oder so. Genau, und mich interessiert irgendwie, wie man sich von diesem, also A, wie man mal überhaupt diese libidinös aufgeladene Liebe und Abhängigkeit zum Auto verstehen kann und sie vielleicht so ein bisschen zivilisieren kann. Weil ich glaube, es ist der falsche Weg, irgendein Begehren zu unterdrücken. Das kommt dann meistens irgendwie noch schlimmer woanders raus. Und es gibt ein Begehren nach lauten Maschinen und all dem Zeug, Porsches. Und mich interessiert, was müsste man ändern an unserer Umwelt, an unseren Lebensgepflogenheiten, an unserer Sinnlichkeit, an unseren Arten zusammenzuleben, damit dieses Begehren vielleicht woanders hingerät und vielleicht dann sogar irgendwann mal einfach verschwindet, dass es gar nicht aufkommt. Vielleicht zum Titel noch kurz. Das war tatsächlich, der Verlag hat meinen Ursprungstitel als zu ambivalent begriffen. Der Originaltitel war Autodestruktion, das moderne Selbst in der ökologischen Katastrophe. Und das ist auch, glaube ich, schon so ein Stichwort in meinem Buch, dass es mir mehr darum geht, um das moderne Selbst, als das Auto. Und Auto heißt ja auch nach Griechisch, ist so etwas wie das Selbst oder das Selbstbewegte, das Automobil. Und mich interessiert jetzt eigentlich viel mehr, was für eine Art von Subjektivität, was für eine Art von Sein Maschinen wie das Auto in der Welt fördern und was für eine Art von Sein in der Welt als Mensch das Auto

auch verunmöglicht oder an den Rand trägt. Das ist so ein bisschen mein Ansatzpunkt.

Katja Diehl

Wie hast du dich im Ganzen dann genähert? Also du bist ja sozusagen aus der Suchtgruppe auch irgendwann ausgestiegen oder hast zumindest eine kritische Distanz entwickeln können. Wie war so der Schaffensprozess?

Kilian Jörg

Gute Frage. Es kommt tatsächlich aus einer philosophischen Vorarbeit. Ich hab eine Dissertation über abendländische Vernunft geschrieben und wie die ökologisch uns in die Katastrophe führt. Ich muss das nicht Philosophie-Nerden, aber nur ganz kurz. Das abendländische Vernunft baut auf einer Trennung von... geistig und körperlich auf. Es ist nur das, was im Kopf ist, zählt irgendetwas. Es ist nur das, was im Text vorkommt, zählt etwas. Das, was riecht, ist total irrelevant und eigentlich schlecht für die Subjektivität et cetera, et cetera. Und ich hab nach dieser sehr theoretischen Dissertation gemerkt, mich interessiert es ein bisschen in unsere konkrete Weltpraxis zu landen. Damit mehr Leute verstehen, worum es auch philosophisch geht. Weil ich glaub, mein Punkt ist, dass... das, was immer mehr Leute erkennen, was uns in die ökologische Katastrophe führt, was sehr Großes ist, wo ein großer philosophischer Urbau ist, der sich in ganz vielen konkreten Praktiken auch realisiert hat. Ich glaub, das Auto ist das beste Beispiel. Das ist wirklich so eine Art Prothese. Die kann sich jede Person leisten, die sich's halt leisten kann. Und hat dadurch eine Teilhabe an so einer modernen Art von Subjektivität, die gleichzeitig wunderbar ist. Wir können uns so schnell bewegen wie möglich, so unberührt bewegen wie möglich. Und wir haben genau dieselben abendländischen Stereotype. Ich bin nur so ein Hirn im Tank, wenn ich mit dem Auto durch die Landschaft fahre. Und konsumiere sie nur so als etwas, wo ich nicht wirklich dran teilhabe. Also, wenn ich zu Fuß gehe, rieche ich die Landschaft, krieg wirklich mit, was Sache ist. Bin quasi Teil der Umwelt. Und mit dem Auto... ist mir die Umwelt untergeben. Ich kann sie nur so konsumieren. Und natürlich kann ich mich mit

dem Auto nur dort durchbewegen, wo es mir auch wirklich in Form von Beton und ganz geraden Straßen unterworfen ist. Und ich glaub, dass sich da quasi dieses koloniale Erbe des Abendlands im Auto verstetigt hat. Also, selbst wenn wir kritisch sind, müssen viele von uns Auto fahren. Und werden natürlich quasi in so eine ökozidale Dynamik selbst bewegt. Und ich glaub, wie ich dazu gefunden hab, ich hab ziemlich stark Migräne regelmäßig. Und weil du das Kind aus der Zukunft und die Vision von dem Kind aus der Zukunft angesprochen hast, ich hab das Gefühl, wir können uns alle darin versetzen. Migräne hat vielleicht sogar noch besser so... Ich bin zum Beispiel vorgestern, hatte ich krasse Migräne, bin ich durch die Straßen gegangen. Und meistens tut's mir total gut, in den Wald, der nicht weit weg von mir ist, zu gehen. Aber der Weg dorthin ist dann so schmerzhaft, weil dieser Lärm von den Autos, dieses Aufheulen der Motoren, das gleißende Licht und so, das ist eigentlich so bestialisch und wenn ich jetzt quasi in so einem normalen, irgendwie beschäftigten Modus bin, fällt mir das nicht auf. Dann denk ich daran, was ich heute im Supermarkt einkaufen soll, was für Interviews ich heute noch gebe, was für E-Mails ich schreiben muss. Aber wenn ich dann so eine Übersensibilität durch Migräne hab, merk ich das. Und ich glaub, das ist ein ganz spannender Hinweis darauf, was wir im Alltag so unterdrücken, und ich glaube es sollte darum gehen, dass wir unseren Kindern Welten hinterlassen, wo man das vielleicht nicht mehr so fühlen muss. Also, wo man nicht gezwungen ist, sinnlich so viel zu unterdrücken, um durch die Welt zu kommen.

Katja Diehl

Ja, und ich merke, das sind total viele wichtige Punkte, die du gerade ansprichst. Das ist total spannend, weil du ja von einer ganz anderen Ecke kommst. Also nicht aus dem Thema an sich, sondern eher als eine Person, die kritisch auf den Status quo und auch auf die Wurzeln vom Status quo schaut. Ich habe mit einem Autor, der Dark PR geschrieben hat, der so ein bisschen hergeleitet hat, dass die ganze Lobby der Tabakindustrie in die Autoindustrie gewechselt ist, weil irgendwann konnte man für Tabak nicht mehr so lobbyieren. Am Anfang wurden überall Fragezeichen drangemacht, ist Rauchen wirklich so ungesund, wie alle

immer sagen. Weil irgendwann war halt klar, dass es ungesund ist und da hat diese Lobby immer noch versucht, dann weg von diesem Lifestyle und vom Marlboro Man, aber eher so ein bisschen runter zu kochen, wie ungesund es eigentlich ist und vor allen Dingen, wie ungesund es für Dritte ist. Also hier in Deutschland heißt es ja zum Beispiel auch Nicht-raucherschutzgesetz, was da jetzt verboten hat in Gastronomie und Ähnlichem, es sei denn, es sind Vereine noch zu rauchen und das ist ja auch eingetreten, was du geschildert hast, dass die Leute das erst haben gesagt, die Gastronomie wird auf jeden Fall pleite gehen und jetzt auf einmal würden alle, glaube ich, so nach Motto, wie zündest du dir jetzt hier eine Zigarette an, während ich meine Spaghetti Bolognese esse oder so. Also es ist total zur neuen Norm geworden, die viel besser ist für alle. Und da in den paar Sätzen, die du jetzt gemacht hast, steckt ja unglaublich viel drin. Also einmal Dark PR, dieser Wechsel auch von diesen ganzen lobbymachtvollen Lobbyorganisationen, von der ganzen Maschinerie, die schon existiert und der Grant, der das Buch geschrieben hat, hat auch meinen Horizont nochmal erweitert. Das ist eben nicht nur die Auto-Lobby, Fossil-Lobby, er hat es Concrete-Lobby, also Beton-Lobby genannt. Das ist die Auto-Lobby, das ist die Fossil-Lobby, aber es ist auch Straßenbau, es ist Spralls bauen, also diese Neubaugebiete, die am besten ohne ÖPNV und Radweganbindung auch wieder vom Auto abhängig machen. Also dass da ganz viele Interessen auch dahinter stehen. Und genau was du gesagt hast, auch eine ganz krasse Entkopplung von der Natur. Also dass es super interessant ist, dass wir es nennen, ins Grüne ziehen wegen der Kinder. Dafür machen wir aber eine komplette Versiegelung der Natur und schaffen den Kindern, mit denen wir rausziehen, eigentlich eine stadtähnliche Umgebung zumeist. Weil dort werden die Leute abhängig vom Auto. Also sind das auch so Prozesse, mit denen du dich beschäftigt hast?

Kilian Jörg

Sehr stark. Also da habe ich jetzt, glaube ich, sogar drei Punkte zu sagen. Ich glaube, über das Naturthema, das Grüne ziehen, würde ich dann danach noch mehr sagen, weil das ist ein recht großes Thema, finde ich. Es ist ja relativ ein klassisches Hollywood-Bild, dass eine Person,

die dann so eine Malboro, weil es muss natürlich eine Marke sein, raucht, im Cabrio sitzt und am Beifahrersitz sitzt so eine enorm schöne blonde Frau meistens und fährt da so durch die Wüste irgendwie durch. Also ich glaube, an solchen Hollywood-Bildern sieht man schon, wie so gewisse Abhängigkeiten der Moderne eigentlich eine Gemeinsamkeit auch haben. Und ich glaube, es ist gelungen, durch eine sehr spannende, auf sehr vielen verschiedenen Ebenen operierende Arbeit gegen die Tabaklobby da mal zu zeigen, oder wurde eine Abhängigkeit erst produziert durch Medien-PA, durch Hollywood-Filme, durch gewisse Arten, was der gute Lifestyle ist etc. Und ich glaube, wir sind uns noch zu wenig bewusst, dass eigentlich quasi dasselbe mit dem Auto passiert ist. Also dass es nicht von Anfang an ein gigantisches Bedürfnis nach Autos gab, zumindest nicht im gesamten Bevölkerungssegment. Und also in meiner Recherche bin ich da auf historische Beispiele gestoßen, die ich wirklich spannend fand. Also zum Beispiel, ich glaube, das war 1912, wurde ein Drahtseil über eine Straße in einem Berliner Vorort gehangen, um Autos zu verhindern. Und da ist dann ein Auto durchgefahren und beide Fahrerinnen wurden geköpft. Also Widerstand gegen das Auto war eigentlich ganz normal. Also Steine werfen war wirklich ganz normal. Das Hinterteil entblößen steht dann so in verschiedenen Quellen, den Mittelfinger zeigen, die Zunge raus zeigen. Das war ganz normal. Also es wurden sogar in so frühen Automobilistinnenzeitschriften für Herrenfahrer, so hieß das damals. Das zeigt schon auch die patriarchale Privilegierung darin, den Herrenfahrern geraten ne Pistole mitzunehmen, weil die Gefahr der Lünchustiz, wenn irgendwas passiert, und es ist sehr oft was passiert, sehr groß war. Und das fand ich sehr spannend, dass es eigentlich am Anfang nicht so war, wie uns jetzt oft, glaube ich, so eine Mainstream-Geschichtserzählung weismachen will, dass irgendein so ein weißes männliches Genie, ob das jetzt Benz oder Daimler oder sonst wer war, hat das Auto erfunden und alle haben gejubelt und sich das Auto gekauft. Und jetzt sind wir halt dort, wo wir sind. Das war überhaupt nicht so. Sondern besonders ArbeiterInnen und BäuerInnen haben wirklich rebelliert gegen das Auftreten des Autos, weil die sind durch ihre Straßen gerast. Und Menschen haben damals noch viel mehr die Straßen auch genützt zum Leben und haben das als aktive Bedro-

hung ihres Lebensstils gefunden, was sich dann auch bewahrheitet hat, wenn wir uns heutige Straßen und ihre leere oder quasi einzige Reserviertheit für Autos anschauen. Und ich glaube, dass sich diese Form der Abhängigkeit vom Auto erst über wirklich jahrzehntelange Arbeit, da gehört auch Faschismus dazu, darüber können wir auch reden, erst etablieren konnte. Und ich glaube, wir müssen uns irgendwie vielleicht ähnlich wie bei der Zigarette auch dessen bewusst werden, dass diese Abhängigkeit gemacht ist und nicht so etwas Natürliches ist. Dass es natürlich ist, dass jetzt ich den Porsche als Kind geil finde. Das ist ja auch ganz interessant, wie irgendwie jedes oder fast jedes Kind mit Autos spielen will. Also das finde ich schon sehr interessant. Ich habe auch so ein bisschen geforscht, ob es da von der Kinderpsychologie Arbeiten dazu gibt, was das eigentlich heißt. Aber es gibt noch nicht einmal Arbeiten dazu. Und ich glaube schon, dass es da am Anfang....

Katja Diehl

Das Interessante finde ich, wenn ich kurz rein darf, dass man für ganz viele Dinge nichts findet und das zeigt ja schon, dass es auch nicht hinterfragt wird und auch nicht hinterfragt werden soll.

Kilian Jörg

Genau. Ich glaube, wir sind wirklich blind in der Art, wie... Man sieht den Wald vor lauter Bäumen nicht. Genauso sieht man das Auto vor lauter Parkplätzen nicht. Mir ist das während der Covid-Lockdowns aufgefallen, wo kein Auto mehr auf den Straßen fuhr und trotzdem alle Leute ganz brav auf den sehr kleinen Bürgersteigen gingen und niemand in der Mitte der Straße, weil man sich schon so angelehnt hat. Und wieder eine Verdrängung entsteht, die man sich langsam gewöhnen muss, wenn man was öffnet, dass es anders geht. Das dauert teilweise Jahre. Ich glaube, daraus sieht man auch das rationale Argumentation von, es wäre doch besser, wenn weniger Autos fahren, etc. Das funktioniert oft gar nicht, wenn Leute kein konkretes Beispiel in ihrer Lebenswelt haben, von, es geht besser. Das beste Beispiel sieht man eh in jeder Straße, die verkehrsberuhigt wird. In Wien zum Beispiel ist die Mariahilferstraße die größte Einkaufsstraße. Da war jahrelang eine Debatte, soll man die ver-

kehrsberuhigen oder nicht? Der Handel hat geschrien, unsere Verkäufe brechen ein, was nie zutrifft. Das ist eine Konstante auf der ganzen Welt, wie ich in den USA gelernt habe. Der Handel regt sich immer über Verkehrsberuhigung auf, der glaubt, der Markt bricht ein, dann tritt das Gegenteil ein. Sobald diese Reform durchgesetzt wurde, was in Wien vor ein paar Jahren war, stellt sich niemand mehr die Frage, wie kommen wir zurück? Es will niemand mehr. Man muss es etablieren. Meistens kann man keine Mehrheit dafür aufbauen zuerst, aber dann geschieht es und alle sind happy. Das finde ich relativ interessant. Ich glaube, es gibt Beispiele, wo ich, wenn ich hoffnungsfroh sein will, auch so Anfänge von einer ähnlichen Einhegung der Sucht wie bei der Zigarette sehe. In Frankreich gibt es schon bei Autowerbungen Warnungen, die sagen, es ist gesünder und besser für die Umwelt, sich mehr zu Fuß zu bewegen und die Bahn zu nehmen. Das gibt es jetzt schon, was bei der Zigarette, vor zehn Jahren wurde das eingeführt. Ich glaube, vielleicht beginnt da etwas. Ich glaube wirklich, dass man da etwas so massiv mit dem Auto... Es gibt kaum ein Ding, was die Moderne des letzten Jahrhunderts mehr beschreibt als das Auto. Der Kampf wird ewig lang sein. Es braucht ganz viele verschiedene Ebenen, die zusammenarbeiten, um das Auto ein wenig zurückzudrängen.

Katja Diehl

Natur wolltest du noch adressieren. Natur, genau. Wie siehst du es mit der Natur? Da gibt es mehrere Punkte.

Kilian Jörg

Ich bin auf so einen Slogan gekommen in der Recherche meines Buches. Ich sage, das Problem des Autos ist nicht, dass es die Umwelt verschmutzt, sondern dass es die Natur produziert als Konsumprodukt. Das klingt jetzt wahrscheinlich für nicht Philosophie-Studierende ein bisschen abstrakt. Aber mir fällt auf, dass das zu wenig weit gegriffen ist, wenn man sagt, es sind nur die Schadstoffe, aber alles andere können wir belassen. Dann kommen wir in diese ganzen Elektro-Autofantasien, die Tesla, Elon Musk und immer mehr Regierungschefs haben, dass alles gleich bleibt, nur die Motorisierung ändert sich. Was vielleicht ein biss-

chen weniger CO₂-Gase produziert. Feinstaub schon gar nicht mehr so, weil das meiste von Feinstaub kommt durch Reifenabrieb. Lärm ist auch ab einer gewissen Geschwindigkeit hauptsächlich die Reifen und nicht mehr der Motor, also bei so getunten Autos. Und natürlich die ganze Flächenversiegelung, die ganzen Straßen, die ganze Verdrängung, die ich schon angesprochen habe, von lebenswerten Straßen zu reinen Autostraßen, wird natürlich weitergeführt. Und ich glaube, es ist da wirklich wichtig, sich auch anzuschauen, wie ein gewisses Bedürfnis nach einer gewissen Form von Natur, also der reinen Natur, hier in Österreich die wunderschönen Gipfel oder das Meer oder die Wüste, wie das jetzt produziert wird durch eine Autogesellschaft. Wenn man sich zum Beispiel die Krönungsdokumente der Nationalparkbewegung anschaut, also Leute, die zum ersten Mal gesagt haben vor ungefähr 120 Jahren, oh, irgendwie ist unser moderner Lebensstil ein bisschen schlecht für die Umwelt, wir müssen zumindest so ein paar schöne Flecken schützen. Die haben das ganz klar erkannt, dass das Auto dann eine große Gefahr ist, weil die Städte waren sehr industrialisiert, da war sehr viel Ruß, sehr viel Lärm etc. Und dieser moderne Lebensstil hat quasi das Bedürfnis geschaffen, dass die Leute am Wochenende und wann immer sie konnten, rausfahren in die Natur, um quasi das andere zu genießen. Das, was jetzt nicht so relevant für tägliches beschäftigtes Leben ist, sondern wo sie entspannen können. Natürlich, je mehr Leute das machen, desto weiter wird diese Natur weggepusht, weil du musst Straßen da hinbauen, dann baust du dort eine Tankstelle am Weg hin, weil die Leute müssen tanken, dann kommt da ein Motel hin etc. Und man hat wirklich gesehen, dass dieses Auto ganz ambivalent einerseits ein Bedürfnis nach unberührter Natur produziert und das andererseits immer weiter von Alltäglichkeit wegpusht, weil natürlich werden Parkplätze gebaut, die Bäume an den Straßen werden gefällt und das, was jetzt um uns herum ist, in der Alltagswelt, hat gar nichts mehr mit Natur zu tun, sondern es ist nur mehr dieses irgendwie fast fetischisierte Andere und es sind nur diese ganz wunderbaren Flecken, es sind dann die spannenden Gipfel und die Wasserfälle und Landmarks, aber nichts, was irgendwie so alltäglich was mit uns zu tun hat. Und ich glaube, dadurch wird diese Trennung weitergeführt, die glaube ich an sich ein Problem

ist, weil diese Art von Umwelt jetzt nicht eine Feindlichkeit von der Natur produziert, sondern eine gewisse Fetischisierung, die Natur zum Konsumprodukt macht. Also ein gutes Beispiel hier in Österreich, ich habe da gerade so ein kleines Filmprojekt gemacht, ist die Glockner Hochalpenstraße. Die ist wirklich enorm, das ist eine Straße, die geht durch den größten Nationalpark Österreichs durch, genau in der Mitte durch die Kernzone. Der höchste Punkt ist auf 2800 Metern und da steht ein fünfstöckiges Parkhaus direkt neben der Pasterze, was der größte Gletscher Österreichs ist, der natürlich gerade in Rekordtempo schmilzt und im Erdgeschoss dieses Parkhauses findet sich eine Rennauto-Ausstellung. Und man steht da ganz oben, wirklich in den höchsten Gipfeln und ist mit einem Auto hochgefahren und kriegt den Hinweis, dass du durch deine Hinfahrt dahin quasi dazu beigetragen hast, dass der Gletscher jetzt weiter schmilzt. Und ich glaube, dass dieses paradoxe Verhältnis, zu einer Seite wollen wir da unbedingt hoch zum Gletscher, was übrigens davor nicht so wirklich gegeben wurde. Also BäuerInnen in vorindustrialisierten Gesellschaften haben meistens Angst davor gehabt, auf Gipfel zu gehen, die haben keine Grund darin gesehen, raufzugehen. Und die meisten ersten Alpinisten kamen aus Industriestädten, aus Manchester, aus London etc. Und ich glaube, dass wirklich dieses Bedürfnis einer Fetischisierung von Natur durch Maschinen wie das Auto erst entsteht. Und dadurch, glaube ich, wird die Aufgabe vielleicht ein bisschen schwieriger und auch radikaler, als jetzt nur die Abgase zu verringern oder sowas. Also ich glaube, es geht dann wirklich darum, auch andere Welten zu bauen und einzufordern, wo vielleicht das Bedürfnis, weit weg zu fahren in der Natur gar nicht mehr notwendig ist, weil das, was drumherum ist, schön ist. Ich war gerade auf einem Forschungsaufenthalt in den USA für zwei Monate und merke gerade, dass Europa sich da immer noch sehr glücklich schätzen kann im Vergleich zu den USA, weil die meisten amerikanischen Städte sind halt erst nach der Einführung des Autos wirklich entstanden. Das heißt, es sind dann wirklich 50 Kilometer lange Spreads von reinem Urban Sprawl. Jede Straße schaut gleich aus. Es ist überall so ein ganz nettes Einfamilienhaus mit demselben perfekt gemähten Rasen davor. Aber wenn man wirklich in die Natur will, brauchst du ein Auto und kannst nicht irgend-

wo anders hin. Und jetzt hier, wo ich in Wien bin, kann ich einen Bus raufnehmen und brauche kein Auto, um Natur zu genießen. Ich glaube, das ist wirklich sehr wichtig, sich darüber nachzudenken. Die Umwelt, die wir im Alltag beleben, ist nicht neutral und ist nicht natürlich aus der Geschichte gewachsen, sondern die wurde auch durch Konzerninteresse, die Abhängigkeiten von Autos produzieren, erst geschaffen und schafft uns jetzt auch erst quasi Begehren, die, glaube ich, relativ natürlich in diesen Umwelten entstehen. Und ich glaube, um ein anderes Begehren zu haben, um das Auto nicht mehr so zu lieben, müssen andere Umwelten geschaffen werden.

Katja Diehl

Ich habe aber gerade eher das Gefühl, dass andere Autos geschaffen werden. Weil ich musste so grinsen, weil ich lebe ja hier in Hamburg-Eimsbüttel, dem am dichtesten besiedelten Stadtteil von Hamburg. Und jetzt haben sich hier alle während der Corona-Zeit ein Bully gekauft oder ein Van oder so ein Wohnmobil. Und es gibt so ein... Und da musste ich an... Als du von der Bergstraße erzählt hast, gibt es so ein mega geiles Video, wo so ein Typ sagt, fahr in die Lofoten, haben sie gesagt. Dort wirst du die Natur erleben, wie rein sie ist, haben sie gesagt. Und dann wechselt die Melodie zu so einem ganz schrillen Gepfiffel. Und ihm kommen wirklich Hunderte Meter von Wohnmobilleuten entgegen, die alle dasselbe denken. Ich fahre in die Lofoten, da ist die Natur noch so toll. Also es scheint ja tatsächlich noch keine Unterbrechung zu geben. Und was du natürlich gesagt hast, ist auch richtig. Und das ist auch das Problem. Der einzige Druck, der auf diese Mobilitätswende weg vom privat besessenen Auto kommt, ist durch die Klimakatastrophe, aka CO₂, was ein unglaublich kleiner Aspekt ist bei der Mobilitätswende, was eigentlich nichts verändert. Und genauso wie du, sage ich den Leuten ja auch immer, Elektroautos retten die Autoindustrie, aber nicht die Umwelt. Und dann habe ich halt, als ich das mal sehr deutlich in meinem Newsletter geschrieben habe, 10 Prozent der AbonnentInnen verloren. Also die haben mir sechs Euro im Monat entzogen, weil sie das natürlich nicht hören wollen. Also will heißen, was ich dich fragen wollen würde in deiner Recherche. Ich habe so das Gefühl, es bläht sich sogar noch mal

auf. Also auch dadurch, dass die Autos ja so viel größer werden. Also das ist noch mehr diesen irrationalen Schutzinstinkt. Ich weiß nicht, was du da also daraus siehst, sie so richtig verstehst, halt auch nicht. Weil ich sehe ja auch, dass die Leute, die diese Autos haben, unglaublich viel Zeit darin vergeuden, einen Parkplatz zu finden. Also es ist ja pure Lebenszeit, wenn du so ein riesiges Auto in der Stadt hast. Das kannst du ja wahrscheinlich plus den Stau, in dem du stehst. Das sind ja dann wahrscheinlich im Monat schon Tage, die da verloren gehen. Also wie guckst du auf diese? Ist das so das letzte Aufbäumen oder was deutest du daraus?

Kilian Jörg

Ich glaube, wir sind gerade so an einem Scheideweg von verschiedenen Möglichkeiten. Also ich denke gerade irgendwie sehr viel in so Paralleluniversum oder verschiedenen Timelines, die wir quasi uns entscheiden können gerade. Ich glaube, dass die Wahl von Trump gerade eine ziemlich gefährliche Entscheidung war, die uns um einiges entschiedener dagegen auftreten lassen müssen. Ich glaube, oft wird ja SUV-FahrerInnen vorgeworfen, dass sie die Klimakrise leugnen etc. Und ich glaube, diese Analyse kommt zu kurz und es gibt, da bin ich jetzt nicht der Erste, einige Stimmen, die sagen, dass der Kauf von einem SUV, also einem noch größeren Auto, eigentlich eine Reaktion auf die Klimakrise ist. Weil, also ich weiß nicht, vor noch 20 Jahren war der tiefgelegte Sportbolide noch so das Statussymbol. Das sieht man jetzt immer seltener eigentlich. Und das neue Statussymbol ist halt dieser ganz hohe, quasi panzerähnliche Wagen. Und ich glaube, dass dazu schon auch das Imaginär der kommenden Katastrophe beigetragen hat. Und weil sich gerade halt dieses Segment nicht eine bessere Welt jenseits des Autos vorstellen kann, kauft man natürlich dann das Auto, womit man auch durch die Katastrophe durchkommt. Zumindest in der Fantasie, ob das dann realitär so stimmt, wage ich jetzt zu bezweifeln. Aber ich glaube schon, dass quasi in dieser großen Schutzburg auch tatsächlich, vielleicht können wir da auch was für die Klimabewegung lernen, dass wir wegkommen müssen von reinen Hiobsbotschaften, von reinen Katastrophenmeldungen, sondern auch quasi in und mit der Katastrophe denken, wie

kann eigentlich Gesellschaft besser aussehen? Weil dann wollen wir vielleicht eben nicht alle in Panzer und in Bunker nach Neuseeland, sondern können wir daran arbeiten, wissend, wir haben große Herausforderungen, dass wir enger zusammenleben, dass wir in Commons zusammenleben, wo Zusammenleben auf eine Art so gerät ist, dass wir nicht mehr an große globale Handelswege etc. angebunden sind. Ich bin da irrsinnig inspiriert gerade von so hauptsächlich anarchistischen, aktivistischen Formationen, die in Frankreich entstehen, um einen Begriff, der heißt ZAD, Z-A-D, Zone ade Fondre, wo Leute wirklich versuchen, quasi Territorium vom Kapitalismus zu befreien, anders zu leben. Die größte ist im Nordwesten von Nantes, die heißt Notre-Dame-de-Lande. Da sind immerhin 17 mal 5 Kilometer quasi staatlicher Kontrolle entrissen und Leute leben dort gemeinschaftlich, es gibt keinen Privatbesitz, Leute bauen gemeinsam an, beraten gemeinsam, was sie brauchen für die Beratung, für das Management ihrer Probleme etc. Ich glaube, durch solche Bilder, weil das Leben ist wunderschön, da macht es total Spaß, man ist überhaupt nicht vereinsamt, man ist dauernd mit Leuten umgeben, die einem helfen können etc. Ich glaube, dass das eine Antwortstrategie auf die Katastrophe ist, die man vielen Leuten schmackhaft machen soll, weil eigentlich sehnen sich ganz viele Leute danach. Also die klassische Burnout-Patientin, die nach 20 Jahren Bullshit-Job in irgendeinem schrecklichen Büro, wo sie täglich mit dem Auto hingefahren ist, dieser Burnout-Patientin, der schlägt man meistens vor, geh aufs Land, bau Gemüse an, umgib dich von netten Leuten. Und das ist eigentlich genau das, was solche Besetzungen sind. Und ich glaube, dass man da eigentlich Leuten plausibel machen kann, wir können mit der Katastrophe unsere Lebensweisen so radikal ändern, dass das Leben für uns schöner ist eigentlich. Dass wir nicht mehr nur acht Stunden an einem Computer irgendwelche Excel-Tabellen ausfüllen müssen, sondern dass unser Leben daran bestehen kann, dass wir zwei Stunden am Morgen irgendwie das Gemüsebeet betreuen, dann haben wir eine Assembly und beraten, was wir machen müssen, dann überlegen wir uns, wie wir unsere Kinder zur nahen Schule fahren und dann machen wir noch am Abend eine Jam-Session oder bauen ein Fahrrad oder sowas. Ich glaube, dass wir da wirklich dran lernen müssen, wie können wir, ohne die Katastrophe zu

negieren, auch positive Alternativen zu schaffen. Weil dann, glaube ich, würde auch dieses letzte Aufbäumen vielleicht absieben. Das ist natürlich eine Frage von Hegemonie, von wer hat die kulturellen Mittel in der Hand, weil unsere Bücher lesen weniger Leute, als sich Hollywood-Filme anschauen. Hollywood-Filme sind meistens die krassen Katastrophennachrichten, wo natürlich dann auch immer sehr dicke Autos durchfahren. Meistens so ein Mann seine sehr heterosexuelle Familie irgendwie rettet und der Rest geht halt unter. Also das ist halt dieses heteronormative Imaginär, was da reproduziert wird. Und ich glaube eigentlich, dass wir nur eine Chance haben, wirklich nachhaltig aus der Katastrophe zu finden, wenn wir jetzt nicht nur das Auto und solche Maschinen übernehmen, sondern auch den Lebensstil, den das Auto begünstigt. Weil es ist natürlich kein Zufall, dass im Auto vier bis fünf Leute Platz haben, was so die Kernfamilie ist, die heterosexuelle Familie.

Katja Diehl

Es ist halt auch total interessant, weil man immer wieder, und das wird dir sicherlich auch begegnen, wobei du bist, glaube ich, schon viel tiefer in der guten neuen Welt drin als ich, weil ich ja aus dieser alten Welt auch eher erst mal einen Ausstieg brauchte. Aber es ist für mich immer wieder interessant, wie ich beschämt und verlacht werde, allein wenn ich die Frage stelle, ist es wirklich so undenkbar und unmachbar, dass aus einem Autowerk Teile für Busse und Bahnen kommen. Also ich stelle mich da ganz laienhaft vor, dass das ein Presswerk zum Beispiel, das Metallteile presst. Das braucht ja eigentlich nur eine andere Programmierung und wir brauchen ganz dringend neue Bahnen und Busse. Und dann kommen diese ganzen Männer und lachen erst mal über mich. Oder ich habe auch gesagt, warum wurde nicht von Beginn an Retrofit gesponsort, dass die Autos statt fossiler Energie, erneuerbare Energie, also der Motortausch quasi, auch da wurde ich total ausgelacht. Jetzt gibt es aber Firmen, die das machen, zum Beispiel für Oldtimer und für den T4, also für so bestimmte Bulli-Generationen. Das ist teuer, gar keine Frage, aber wenn man das skaliert und fördert als Staat, hätte man, also ich finde immer wieder so schmerzhaft, dass diese Übergangsphase, die es ja geben muss, könnte ja gestaltet werden und nicht kollabie-

rend, also dass wir es immer weiter rausschieben und irgendwann kollabiert das System. Und dann wird es wieder die treffen, die kein Geld haben, die behindert sind, die alt sind, die zu jung sind, also die Leute, die eh schon leiden unter diesem autozentristischen System oder dieser Motor-Normativität, unter diesem automobilen Konsens irgendwie auch, die werden ja wieder darunter leiden, wenn es kollabiert, weil dann nicht an Lösungen für sie gedacht werden wird. Und da ist natürlich gerade auch viel in meinem Kopf los, wie schaffe ich das denn? Denn das müssten ja diese Typen mit mir zusammen machen, die mich gerade so hart auslachen. Und hast du da irgendwie was gefunden oder hast du da Ideen, wie man das schaffen könnte?

Kilian Jörg

Also ich finde es auch wirklich immer wieder erstaunlich, wie fantasielos die politische Klasse ist. Also wir hatten ja gerade diese Schlagzeilen, dass VW so und so viele Arbeiterinnen entlassen will. Und dann tut sich natürlich der Staat hinstellen und sagt, wir retten natürlich jetzt diese Arbeitsplätze, weil deutsche Nationen und Autobauer etc. Und das ist natürlich irgendwie verständlich, weil ArbeiterInnen entlassen und Arbeitslosigkeit produzieren ist gefährlich. Aber es fehlt dann einfach vollkommen die Vision von, das hat ja eigentlich auch einen guten Aspekt, vielleicht sogar den Grund, warum VW eingeht. Immerhin haben die gerade den Dieselskandal hinter sich etc. Und vielleicht sollten die wirklich radikal mal etwas an ihrem Firmenwesen ändern. Und wir werden weiterhin Mobilität brauchen. Wir werden jetzt nicht nur alle zu Hause bleiben. Und dass da wirklich zwar ganz viel geredet wird und inszeniert wird von, ja wir retten diese Arbeitsplätze, aber dann nicht darüber gedacht hat, wie und können wir die auch transformieren. Und es gibt ein ganz tolles Beispiel, wo das in einem viel kleineren Maßstab gelingt gerade. Und zwar in Florenz. Da gibt es eine Autofabrik, die heißt GKN. Das ist eine sehr spannende Geschichte. Das war eine Autofabrik, die hat Einzelteile, also Autoteile von Maserati bis Fiat quasi alles gebaut. Und die wurde 2019 von so einem britischen Hedgefonds aufgekauft. Und alle Zeichen haben darauf geschaut, dass das einfach nur so ausgeschlachtet wird und dann die Produktion halt nach Asien oder so was

ausgelagert wird. Und daraufhin hat die ArbeiterInnenschaft die Fabrik besetzt und quasi gefordert, wir wollen hier Produktion behalten, unsere Arbeitsplätze behalten. Aber dann weitsichtige gesagt, wir Arbeiterinnen, wir wissen ja am besten, was wir produzieren. Und das, was wir da produzieren, also Maserati-Motoren, ist ein Scheiß eigentlich. Weil wir wissen ja auch, unsere Kinder sollten auch noch eine gute Zukunft haben. Und das wird mit Maseratis wahrscheinlich nicht mehr so zusammengehen. Und deswegen hat die gesagt, wir wollen jetzt nicht nur diese Fabrik quasi selber managen, sondern wir wollen auch entscheiden, was wir produzieren. Weil wer weiß besser, was wir produzieren als ProduzentInnen. Und die haben jetzt durch so einen Community-Fonds, wo durch Spenden und Community-Fonds, Google das, sie suchen immer noch Geld, GKN, haben das geschafft, ihre Produktion umzustellen mit denselben Maschinen auf große Lastenräder und Solar-Panels. Und ich finde, da sieht man schon, wie ökologische Transformation unserer industriellen Produktion entstehen kann, wenn man auch die Akteuren entsprechen lässt, die eine Ahnung haben. Wenn halt Olaf Scholz und andere Regierungsmitglieder haben noch relativ wenig Ahnung davon, von was wirklich in so einer Fabrik geschieht. Und ich glaube, gerade solche Beispiele wie GKN können sehr inspirierend dahin wirken, dass die Produktion sich verändert. Und vielleicht noch ein Satz zum, oder mehrere Sätze zum Elektroauto, was du vorhin angesprochen hast. Weil ich war anfangs auch ziemlich gegen jedes Auto, egal welcher Form, auch das Elektroauto. Und ich bin in meiner Recherche draufgekommen, dass das vielleicht ein bisschen zu einfach ist. Und ich glaube, was viele nicht wissen, du sicherlich, aber viele wissen nicht, dass in der Anfangszeit des Autos, also von ungefähr 1900 bis 1920, es genauso viele Elektroautos gab wie Verbrennermotoren. Es gab ungefähr 30, 30, 30. Das dritte Drittel waren Dampfantriebe, die relativ bald eingestellt wurden, weil Dampfkessel recht oft in die Luft geflogen sind. Aber das Elektroauto gab es zu einem Drittel. Also der Marktanteil war das 30 bis 20-fache vom heutigen Marktanteil. Es gibt sogar so eine Spiegel-Headline von 2018, die sagt, wenn wir so weitermachen, sind wir mit der Elektrifizierung des Verkehrs zehn Jahre auf dem Niveau von 1905. Das sind so super Headlines irgendwie. Und ich habe mir dann halt angeschaut,

warum hat sich das Elektroauto nicht durchgesetzt? Weil am Anfang sind die Zeichen relativ gut dafür gestanden. Und das Ding war halt, dass das Elektroauto Batterien hatte, die 30 bis 50 Kilometer fahren konnten, dann musste man die Batterie austauschen oder aufladen. Und das Elektroauto war hauptsächlich ein Auto für den Nahverkehr, für den Anschluss an andere Verkehrsmittel. So du hast es dann genützt, um zum Bahnhof zu kommen, um dann in der anderen Stadt mit der Bahn zu fahren. Und dann steigst du wieder ins Elektroauto oder in die Kutsche um oder sowas. Und dafür hat das wunderbar funktioniert. Es gibt dann sogar so, zum Beispiel im New Yorker Central Park war nur das Elektroauto erlaubt, weil das hat halt nicht gestunken. Und die Damen, die da flaniert sind, die feinen Damen, die haben das genossen. Und das Verbrennerauto fanden die schrecklich. Aber im Kapitalismus entscheidet halt das kaufkräftigste Gesellschaftssegment, was produziert wird. Und das waren halt meistens Männer, die so ein Unabhängigkeitsbedürfnis hatten und halt nicht im Zug dann noch sich mit den ärmeren Klassen und dem Pöbel und allen anderen Leuten vermischen wollten. Sondern kommt so dieses Unabhängigkeitsbegehren rein, dass ich von A nach B wirklich ohne Berührung mit der Umwelt und irgendwelchen anderen Menschen komme. Und ich würde sagen, aufgrund von diesem männlichen Begehren hat sich das Auto neben der Öllobby und ein paar anderen Faktoren durchgesetzt. Und das Elektroauto, vielleicht in so einer alternativen Parallelwelt, wenn sich das durchgesetzt hätte, wären wir vielleicht in viel bunteren Welten, wo es auch noch viel mehr Züge gab. Weil im Zuge der Durchsetzung des Autos im letzten Jahrhundert haben sich die Schienennetze teilweise auf ein Drittel von was sie mal waren reduziert. Ich habe in meinem Buch da ganz schöne Karten, die du vielleicht noch teilen kannst, wo man wirklich sieht, wie viele Schienen es vor 100 Jahren in Frankreich, in den USA, in Deutschland gab und wie viele heute. Das ist wirklich frappierend, wie viel weniger das ist. Ich mache mir gerade immer wieder so das Hobby, dass wenn ich Leute am Land besuche, sie fragen, weißt du, wo der nächste Bahnhof hier mal war? Und wenn man dann recherchiert, war der wirklich so ums Eck. Da hätte das Elektroauto zehnmal hinfahren könnte, weil das ist meistens im 5km Umkreis. Und das ist durch die Etablierung dieser Form von Auto,

die von A nach B allein fahren konnte, entstanden. Und ich glaube, wenn wir auch die Reform der Produktion, wie sie vielleicht GKN in Florenz präfiguriert, in die Richtung machen, baut doch Elektroautos, die dann auch Leute, die nicht Fahrrad fahren können, zum Bahnhof fahren können. Dann wäre das vielleicht wegweisend auch. Da könnte man auch VW in die Richtung lenken, wenn man Olaf Scholz ist oder die nächste Person, die da oben sitzt.

Katja Diehl

Ja, ja. Bist du denn aus... Um jetzt so ein bisschen... Vielleicht kriegen wir ein positives Ende hin. Mal gucken. Bist du denn... Also, wie bist du aus dem Buch rausgekommen selber? Also, wie... War es alles hochbelastend für dich, das zu erkennen und das alles so zu durchsteigen? Oder hast du halt gerade durch die Recherche auch gemerkt, ach, da gibt es eigentlich ganz schön viele Möglichkeiten? Also, das würde ich dich gerne mal fragen, weil das ist ja was, was viele Menschen auch vielleicht hindert, überhaupt den Status quo anders zu denken. Wenn man sich vorstellt, man ist 2010 geboren, man kennt diese Welt ja auch einfach nicht anders. In Europa ist sie mit Autos vollgestellt. Und es bewegen sich übrigens immer nur 10 Prozent aller Autos. Im beruflichen Pendelverkehr sind 1,075 Menschen noch im Auto. Und nach der deutschen Wiedervereinigung wurden allein in Ostdeutschland 4.000 Schienenkilometer abgebaut. Also, es sind halt alles Zahlen, die beweisen, wie eskalativ das ist. Wir würden das nie zulassen, wenn Züge so Besetzungsgrade hätten wie Autos und einfach auch nur stehen würden, statt zu fahren. Also, nur bei diesem Auto machen wir so gefühlt auch mittlerweile beide Augen zu. Aber es war wahrscheinlich nicht nur freudestrahlende Recherche, die du da gemacht hast. Aber wie bist du aus dem Buch raus? Also, hast du Kraft gewonnen? Hast du Hoffnung gewonnen? Kannst du uns sagen, da ist noch Hoffnung?

Kilian Jörg

Ich meine, die Hoffnung stirbt zuletzt auf jeden Fall. Also der Prozess des Buchschreibens war sehr interessant, weil es mir auch wichtig war, auch diese Liebe zum Auto, die ich verspüre, seit ich ein kleines Kind bin,

zu erforschen, auch wirklich. Und ich habe gerne mit AutofetischistInnen geredet, mit so TunerInnen und sowas. Und was sind deren irgendwie Moralvorstellungen etc.? Und die sind dann oft gar nicht so weit auseinander. Und ich glaube eher, dass so die die großen Strukturen, wenn wir halt nur in der Bild-Zeitung oder auf Twitter lesen, was die anderen denken, dass da dann wirklich so diese Polarisierung erst entsteht. Und wenn du mit den Leuten redest, selbst mit so Autotunern in Chemnitz, mit denen ich neulich geredet habe für ein Projekt, die wissen auch, dass es die Klimakrise gibt, auch wenn die vielleicht AfD wählen, was gut sein kann. Aber ich glaube, die Widersprüche entstehen nur, wenn man das so upscaled. Und ich lerne sehr viel eben von solchen großen Landbesetzungen oder anderen Orten, wo es gelungen ist, die Welt so ein bisschen anders zu machen. Ich finde, Paris ist da auch ein ganz gutes Beispiel. Erwähnst du ja auch oft, wo man wirklich merkt, da ist die Hegemonie so ein bisschen geändert. Also die Autos, die da zwar noch fahren, sind mittlerweile so panisch, weil denen halt durch das veränderte Stadtdesign vermittelt wird, wie verrückt es ist, ein so großes, so schnelles Auto durch einen sehr engen Stadtraum zu bewegen, dass die so vorsichtig fahren, weil überall sind Fahrräder, überall sind Fußgänger von allen Richtungen, dass die Leute halt nur so irgendwie quasi gefühlt zitternd durch den Stadtraum fahren. Und ich glaube, es ist total wichtig, so etwas fühlbar zu machen, damit man das erst sieht. Und ich glaube, dass gerade dieser krasse Rechtsruck, den wir leider wirklich nicht mehr ignorieren können, die bitter Trump-Wahl, aber auch dem Erfolg der AfD oder der FPÖ jetzt hier in den deutschsprachigen Ländern, dass der nur entsteht, weil die Leute so frustriert sind, weil sie sich eben nichts anderes vorstellen können, weil sehr viel von Industrieinteressen darauf hingelegt wurden, einfach nur diese Abhängigkeit zu fordern. Und sobald da, glaube ich, so ein Aufblitzen der Alternative ist, schaut die Welt auf einmal ganz anders aus. Und das durfte ich schon ein paar Mal wahrnehmen irgendwie. Und ich glaube, es ist wirklich wichtig, dann nicht zynisch zu werden oder hoffnungslos, wenn man sich denkt, oh mein Gott, 52 Prozent haben Trump gewählt oder sowas, weil es genügen oft zwei Prozent, fünf Prozent, auch nur 100 Leute, die irgendwo eine Zone anders machen. Und auf einmal kommen alle Leute

zusammen und das ist total geil und die wollen auch was anderes. Und ich glaube, dass davon dieser quasi Bottom-up-Energie, wie auch diese besetzte Fabrik, die jetzt was anderes will, dass da wirklich Sachen entstehen können. Ich glaube, wir müssen, wenn wir die ökologische Transformation wirklich noch hinkriegen, davon viel lernen und wirklich auch überlegen, die große von oben herab beordnete Reform wird es nicht geben, die wird nicht funktionieren. Die wird auch berechtigt sehr viel Ressentiment produzieren. Also wenn sich jetzt irgendeine neue grüne Kanzlerin, die mit einem überraschten Sieg gewonnen hat, in der nächsten Wahl in Deutschland hinstellt und sagt, das Auto ist morgen verboten, dann wird es auch berechtigt eine Rebellion geben, wenn wir nicht die Welt davor ändern, dass die Leute nicht mehr so abhängig sind. Ich glaube, das muss man verstehen. Ich glaube, diese Veränderung der Welt kann nur im Kleinteiligen jeweils vor Ort passieren. Und da gibt es etliche, viele Initiativen und es wäre halt gut, wenn man das hält, wenn man die Polizei hinschickt und öfter mit Fördertöpfen fördert wirkt so.

Katja Diehl

Ja, ich danke dir sehr für diesen fröhlichen Austausch über ein sehr schwergängiges Thema. Ich bin gespannt, Kilian und ich haben vorher schon mal besprochen, dass wir auf jeden Fall im nächsten Jahr auch was zusammen machen müssen. Es braucht, glaube ich, neue Formate einfach der, des Enablings, auch in Sachen gesunde Wut. Weil das ist mittlerweile, also für die Menschen ohne Auto wird einfach gar nichts getan. Und für die Menschen, die eigentlich gegen ihren Willen im Auto sitzen, weil sie gesellschaftliche Probleme wie Sexismus, Rassismus und Ähnliches umfahren wollen, das ist auch nicht der richtige Weg, weil es gibt immer Menschen, die in der gleichen Situation nicht das Geld haben für ein Auto. Und ja, wir haben ja eine interessante Sache in Deutschland, dass der Verkehrsminister aus der Partei ausgetreten ist, um Teil der Regierung zu bleiben. Also bei allem, was ich an Kritik habe an Volker Wissing, das ist für mich schon eine Art von Haltung. Vielleicht passieren da auch Dinge, keine Ahnung, die einfach, dass die Eskalation in den USA vielleicht auch einfach diese ganzen kleinen Movements noch mal empowert. Und ich denke auch, man kann sich einfach in der

eigenen Straße, im eigenen Bezirk mal umgucken, was gibt es da an Menschen, die vielleicht schon auf dem Weg sind. Weil letztlich sind wir, die wir die Welt verändern wollen, immer noch zu brav, immer noch zu leise, immer noch zu wenig wahrnehmbar. Und das muss sich 2025 dringlich ändern. Und ich sehe genau wie du die Kraft im Regionalen und Lokalen viel eher, als auf die großartige Politik irgendwo zu warten, die die Dinge nach vorne bringt. Kauft alle oder ladet euch es herunter, das Buch von Kilian Jörg. Danke dir für deine Zeit und jetzt noch einen schönen Tag für dich.

Kilian Jörg

Danke dir, wunderbar.