

Kapitel 3: Politik gegen das Normale?

»Ich bin die Norm, ich geh' Erdöl bohren.«

Klitclique: Auto

Das materielle Erbe des Faschismus

Es ist ein Allgemeinplatz, dass die Nazis den Zweiten Weltkrieg verloren haben. Auch wenn dies auf kriegsrechtlicher, gesellschaftspolitischer und vielerlei anderen Ebenen sicher stimmt, möchte ich hier das Argument vertreten, dass sich unsere autodestruktive Normalität – zumindest in Europa, aber vielleicht auch darüber hinaus – ohne die Kahlschläge des europäischen Faschismus nicht so massiv materiell einbetoniert hätte, wie sie es heute ist.¹ Auch wenn das Automobil heute mit dem *American Way of Life* und dessen Modell von liberaler Freiheit und Demokratie assoziiert wird, hätte es sich ohne den Faschismus wohl nie so breit als mono-modales Mobilitätssystem durchgesetzt, wie es heute der Fall ist.

Wie der schwedische Öko-Marxist Andreas Malm und das Zetkin-Kollektiv argumentieren, war der Widerstand gegen Autobahnbau und Automobilindustrie in der Zeit der Weimarer Republik zu groß für eine breitenwirksame Durchsetzung des Autos. Die sozialistischen Gewerkschaften, deren Klientel sich kein Auto leisten konnte und also bloß als Vehikel weniger Privilegierter bekämpfte, waren schlicht zu stark organisiert und die Eisenbahnen zu gut ausgebaut, als dass sich daran etwas hätte ändern sollen aus sozialistischer Perspektive. Erst nach der nationalsozialistischen Machtübernahme wurden

¹ Siehe für dieses Argument auch meinen Artikel zum »Ökologischen Antifaschismus«: <https://www.volksstimme.at/index.php/blog/item/602-oekologischer-antifaschismus.html>

diese widerständigen, eine andere Moderne erkämpfenden Strukturen so effektiv zerschlagen, dass der Wirtschaftsmotor Deutschlands automotorisiert durchstarten und den totalen Krieg über ganz Europa bringen konnte.

Beginnen wir mit einfachen Fakten, um diese möglicherweise überraschende These zu plausibilisieren. Die erste Autobahn – also eine rein für Autos zugelassene, staatlich gebaute Straße – wurde in den ersten beiden Jahren nach der faschistischen Machtübernahme Benito Mussolinis 1922 in Italien bewilligt und gebaut. Zu dieser Zeit besaß nur ein winziger Gesamtanteil der Bevölkerung ein Automobil: Das oftmals durch fossiles Kapital zu Wohlstand gekommene Bürgertum. Demokratisch hätte sich der Bau nie durchsetzen können; er war ein reines Geschenk an diese privilegierte Klasse, um sich ihrer Zustimmung (oder zumindest Akzeptanz) zu vergewissern (Malm and The Zetkin Collective 2021). Diese *autostrada* zwischen Mailand und den Alpen beim Lago Maggiore (wo viele reichen Mailänder ihre Villen hatten) wurde später nicht nur zum Vorbild des ersten nationalen Autobahnnetzes in Hitlerdeutschland, sondern diente bereits davor als Inspiration für das europäische wohlhabende Bürger*innentum, welches sein Standesprivileg auch in ihrer Mobilitätsform von nun an reibungsfrei und ohne Hühner, Kleinkinder und aufgebrachte Bauern am Wegesrand ausleben wollte. Wie Pilger*innen strömten die Bürger*innen zur Autobahn und feierten die dort spezifisch ermöglichte Freiheit, Öl zu verbrennen.

Die Pläne für das heute meistens Hitler zugesprochene Autobahnnetz Deutschlands lagen tatsächlich bereits seit den 1920er Jahren in den Schubladen der Weimarer Republik, fanden in der von den Sozialdemokraten dominierten demokratischen Ordnung allerdings nie auch nur annähernd genug Stimmen für eine Umsetzung. Denn warum auch? Selbst noch 1933 – im Jahr der illegalen Machtübernahme des Hitlerregimes – besaßen bloß 0,2 Prozent der deutschen Bevölkerung ein Auto – die allermeisten bewegten sich mit einem gut funktionierenden multi-modalen System aus Bahn, Rad, Zufußgehen, Kutsche und teilweise sogar E-Taxi (Kapitel 10) fort, welches die meisten zufrieden stellte. Der sogenannte »Markt« für private Automobilkäufer*innen war vergleichsweise schwindend gering.

Wie Conrad Kunze in seinem Buch *Deutschland als Autobahn* (2022) eindrücklich demonstriert, waren Hitlers Zugeständnisse an die Automobilindustrie und die hinter ihr stehenden fossilen Zulieferindustrien ein wichtiges Zeichen, dass Hitler die Interessen der kapitalistischen Eliten zu berücksichtigen beabsichtigte, obwohl er sich der breiten Masse als »nationalsozialistisch« verkaufte. Immerhin war die NSDAP auch finanziell von der Unterstützung

zahlreicher Großindustrieller abhängig – ohne die Unterstützung dieser Schlüsselindustrien und ihrer mächtigen Akteure wie Fritz Thyssen, Robert Bosch oder der IG Farben wäre Hitler wohl nie an die Macht gekommen. Hitlers Faschismus war die bevorzugte Wahl der fossil-kapitalistischen Elite in der Krise der Weimarer Republik. Mit seiner Hilfe versuchten sie, ihre durch den Kommunismus/Sozialismus bedrohte Macht zu konsolidieren. Hierbei stellten das Auto und der Autobahnbau ein zentrales Element im politischen Spagat zwischen populärer Zustimmung und Fortführung der Unterstützung kapitalistischer Eliten dar.

Denn obwohl in der Zeit des Dritten Reichs kaum jemand ein Auto besaß, gelang es der NSDAP, den Bau des weltweit ersten nationalen Autobahnnetzwerks als gesamtdeutsches Projekt mit großer populärer Zustimmung zu verkaufen. Zentral dabei war – neben der Aktivierung bestimmter mechanistisch-faschistoider Männlichkeitsbilder, die wir im Kapitel 4 ansprechen werden – das Versprechen der von Ferdinand Porsche verwirklichten »Kraft durch Freude«-Wagen, die die automobilen Lebensweise einem jeden Deutschen (Gendern nicht nötig) als für 990 Reichsmark erschwinglich erscheinend machte. Zwar gelang es bis 1945 nie, die Nachfrage an diesem Vorläufer des VW-Käfers auch nur annähernd zu befriedigen, besonders weil seit Kriegsbeginn 1939 die Werke endgültig auf Kriegs- und also Panzerproduktion umschalten mussten, doch das von Henry Ford aus den USA übernommene Modell des am Fließband produzierten und breitentauglich leistbaren Autos wurde später zum Rückgrat des sogenannten »deutschen Wirtschaftswunders«, an dem sich eindrücklich die Kontinuität von Kriegswirtschaft und vermeintlich friedlicher Produktion im nachkommenden Konsumkapitalismus zeigt. In Verflechtung mit den die deutschen Lande durchziehenden Autobahnen baute so das schnelle, deutsche Wirtschaftswachstum der Nachkriegszeit zentral auf nazistischem Erbe auf. Dieses konnte nur als »Wirtschaftswunder« erscheinen, weil dieses braune Erbe unter den Teppich gekehrt und bis heute nicht aufgearbeitet wurde. Die meisten Großkapitalisten wurden im Laufe der Nürnberger Prozesse freigesprochen, Namen wie Bosch, Thyssen und VW prägen bis heute zahlreiche Stiftungen – und weder die Autobahn noch die deutsche Autoindustrie, oder selbst Namen wie jener des Wehrwirtschaftsführers Ferdinand Porsche, von Volkswagen oder Mercedes haben für die allermeisten heute einen braunen Beigeschmack, sondern sind großteils positiv konnotiert. Genauso ist heute den allerwenigsten bekannt, dass für den Bau dieser anfangs kaum gebrauchten Autobahnen sowie der KdF-Wagen massiv Zwangsarbeiter*innen aus enteigneten Jüd*innen und politisch Ver-

folgten eingesetzt wurden. Allein beim Bau der Autobahnen des sogenannten »Dritten Reichs« sind 180.000 Menschen durch unmenschliche Zwangsarbeit ermordet worden (Kunze 2022).

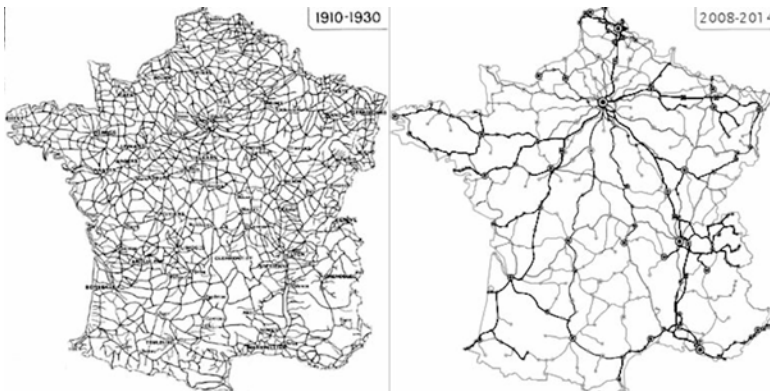
Dieses materielle Erbe eines durch den Faschismus ermöglichten Autobahnnetzes führte zu der paradoxen Situation, dass die im Krieg eigentlich siegreichen Staaten bald wirtschaftlich ins Hintertreffen zu geraten drohten. In der Nachkriegszeit eiferten allen voran Frankreich und Großbritannien dem faschistisch errichteten Vorsprung im Automobilismus nach, da auch sie sahen, dass innerhalb der techno-optimistischen Fortschrittslogik zugespitzt die Regel gilt: Entweder man beteiligt sich am autoindustriellen Rennen der Nationen, oder man wird von den anderen verschlungen. Es ist wohl kein gänzlicher Zufall, dass ein früher Name für selbstfahrende Automobilisten und Rennfahrer »Herrenfahrer« war – die Assoziation zur »Herrenrasse« ist nicht weit. Der rußausstoßende Leviathan aus dem letzten Kapitel kann erst seit der Nachkriegszeit sein vordergründig »friedliches« und liberales Gesicht aufziehen – davor musste er kriegerisch seine Ordnung gegen mannigfaltige Widerstände durchsetzen.

Das Gebot des Wirtschaftswachstums gerierte sich als alternativlos und so wurden dieselben Strukturen, die auf faschistischem Boden zum Sprießen gekommen waren, nun auch im liberalen und demokratischen Westen durchgezogen. Wie Kristin Ross in ihrer Studie *Fast Cars, Clean Bodies* (1995) demonstriert, ist die französische Theorie der Nachkriegszeit deshalb so scharf auf die Entfremdungen des Konsumkapitalismus eingestellt, weil in Frankreich dessen Etablierung besonders rasant in den Jahren nach 1945 erfolgte, um mit dem ewigen Konkurrenten Deutschland mithalten zu können. Was von Debord, Baudrillard etc. mit einer Mischung aus Faszination und Entsetzen als eine »Vernichtung des Raums« wahrgenommen wurde, kann also als Verarbeitungsstrategie der besonders schnellen Umsetzung der konsumkapitalistischen Normalität verstanden werden. Diese Politik der massiven Autoinfrastruktur-Förderung führte auch dazu, dass in anderen europäischen Ländern nach dem Zweiten Weltkrieg der Bahnverkehr massiv vernachlässigt wurde (oder nach den Zerstörungen des Krieges nicht mehr aufgebaut wurde), weil das System des Autoverkehrs als wirtschaftlich vielversprechender galt. So umfasste das Schienennetz in Großbritannien 1950 noch 33.600 Kilometern und 6.000 Bahnhöfe, während es nach der Umsetzung des konsumkapitalistischen und automobilen Modells und der als »Beeching-Axt« (2023) bekannten Einsparungsreformen Ende der 1960er Jahre nur noch 28.800 Kilometer und 2.000 Bahnhöfe beinhaltete. Eine ähnliche Entwicklung

zeigt eindrücklich der Vergleich des Schienennetzes in Frankreich zwischen den Jahren 1930 und 2014 an, wie auf Abbildung 10 einzusehen ist.

Seit den Kahlschlägen des Faschismus und seines Weltkrieges gilt das Auto den meisten Wirtschaftsführern als »locked in«, festgesetzt und etabliert. In fast allen kapitalistisch verfassten Staaten sieht man die Dynamik, dass kapitalstarke Unternehmen versuchen, das multi-modulare Mobilitätssystem aus Bahn, Rad, Kutsche oder Taxi durch feindliche Übernahmen und Zerschlagungen mit einem mono-modularen Autoregime zu ersetzen.

Abb. 10: Das Schienennetz in Frankreich vor und nach der Zeit des Faschismus, 1920er und 2010er Jahre



Historische Karte: Daniel Maurice – aktuelle Karte: Réseau Ferré de France

Abb. 11: Das Schienennetz der USA 1900



Wikimedia Commons

Faschismus und liberaler Konsumkapitalismus

Worin bestand der zentrale Unterschied zwischen dem letztendlich gescheiterten faschistischen Modell und jenem des liberalen *American Way of Life*, der sich in der Nachkriegszeit zuerst über den ganzen sogenannten Westen und dann den Rest der Welt zog? Immerhin war der Erfinder des ersten fließbandproduzierten Autos »Model T«, Henry Ford, auch ein großer Hitler-Sympathisant und Antisemit. Er ließ zum Beispiel Auszüge aus *Mein Kampf* übersetzen und druckte sie, ebenso wie die *Protokolle der Weisen von Zion*, in seinen Arbeiter*innenzeitungen ab. Dennoch wurden die USA bekanntlich nie auf die gleiche Art faschistisch, wie es weiten Teilen Europas in der Sattelzeit des fossilen Kapitalismus widerfuhr. Warum? Das von Andreas Malm geleitete Zetkin-Kollektiv beantwortet diese Frage in ihrem Buch *White Skin, Black Fuel* damit, dass der sozialistische Widerstand gegen das fossile Kapital in den USA nie so bedrohlich für die herrschende Klasse wurde (oder bereits in den Jahrzehnten um 1900 in der Verfolgung und Zerschlagung der damals mächtigen anarchistischen Bewegung ausgelöscht wurde).