

den »Errungenschaften der Moderne« profitieren können. Dass diese Errungenschaften allerdings zutiefst auf einem Subjektbegriff aufbauen, der aus der bürgerlichen Philosophie der abendländischen Moderne entstand, und dass diese Ordnung und die ihr inhärenten Ausbeutungsdynamiken also eher durch Invisibilisierung befestigt denn aufgeweicht wurden, wurde zu spät oder gar nicht erkannt.

Kathedralenbau zu Detroit

Es ist also kein Zufall, dass jene postmarxistischen Denker*innen, die sich am intensivsten mit dem Abflauen linker revolutionärer Dynamik und dem Hereinbrechen der Konsumkultur in den Nachkriegsjahren beschäftigten, das Auto mit Attributen der Transzendenz und der Göttlichkeit bedacht haben. Für Roland Barthes ist »das Automobil heute [=1957] die ziemlich genaue Entsprechung der großen gotischen Kathedralen.« (Barthes 2012 [1957], 196) Wie beim Bau monumentalier Gotteshäuser ließ sich eine ungeheure kollektive Arbeitsenergie durch einen transzendenten Sinn bündeln, der kollektive Belange oder Klassenkonflikte invisibilisierte. Beim Auto wie früher bei Kathedralen zehrt – laut Barthes – »ein ganzes Volk« nach Bild und Gebrauch des Autos, das es »sich als ein vollkommen magisches Objekt aneignet.« (Ibid.)

Dies stellt meines Erachtens einen Kern der unglaublichen Attraktivität des konsumkapitalistischen Individualismus dar: Er verwandelte vormals kollektiv gedachte Emanzipationsbegehren in ein individuelles Konsumprodukt. Die Fließbandproduktion wurde schnell in allen großen Industrienationen übernommen und verwandelte die als widerständiges Proletariat organisierten Produzent*innen in vereinzelte Konsument*innen – egal in welchem politischen Lager sie sich befanden. Denn auf der materiellen Ebene der Konsumlogik erscheinen alle gleich: Jede*r kann theoretisch an den Freiheitsversprechen der automobilen Lebensweise teilhaben, ohne dass Stände, Ränge oder Parteibücher irgendjemanden davon formell abhalten. Das Auto war und ist eines der primären Konsumgüter, welche die liberalen Versprechen der Moderne nicht als politisch-kollektive Errungenschaft, sondern als individuell erwerbbares Produkt verwirklicht(t)en. »Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit« müssen dank des Autos nicht mehr aus der mühsamen und aufreibenden Mobilisierung der Gesellschaft zur nächsten Revolution entspringen, sondern können individuell von jeder* als Produkt konsumiert werden. Die kollektive Dimension der modernen Maschinenwelt wird durch

das Dispositiv Auto transzendent und die einzelnen werden zum Konsum der bestehenden Ordnung unter individuellen Freiheitsversprechen *verführt*. Dieser Begriff der Verführung, der für Jean Baudrillard einen zentralen Analysebegriff der postmarxistischen Konsumkultur bildet, lässt sich auch als eine Art *Verbürgerlichung* begreifen. Anstelle von »Produzierende aller Länder vereinigt euch« ist die Lösung dieser Verführung das Versprechen des individuellen Aufstiegs durch Konsum bürgerlicher Privilegien.

Es ist also kein gänzlicher Zufall, dass so viele Konsumprodukte im Laufe der Zeit als »Revolution« verkauft wurden. Sie bieten eine Ersatzbefriedigung für jenes politische Begehrten an, das kollektiv (und links) als Revolution nicht erfolgreich bewerkstelligt werden konnte. Als politische Akteur*in muss man Mehrheiten durch mühsame gesellschaftliche Prozesse herstellen, das Auto schafft sich einfach die Mehrheit durch seine Präsenz.

Solange die staatssozialistischen Experimente noch halbwegs plausibel eine andere, bessere Welt vorleben konnten, hielt sich die Attraktion des konsumkapitalistischen Individualismus noch in Grenzen. Doch mit dem langsam Abflauen dieser utopischen Energie konnte der bereits ins Land hereingeholte Fordismus sein wahres Gesicht als individuelles Freiheitsversprechen durch verdrängte Kollektivität zeigen. Die Emanzipation von der Norm und also das reale Leben in einer anderen, utopischen Normalität erschien im Laufe der Geschichte des Staatssozialismus als immer unwahrscheinlicher. Zu wenig radikal veränderten sich die Familienstrukturen, Arbeitswelten, Produktionsbedingungen, Genderdynamiken, Freiheitsaffekte etc., als dass in der kurzen Zeit eine Welt und Norm hätte entstehen können, in der das Auto nicht als die beste Lösung erscheint.

Die majoritäre Linke verstand Technologie in einem viel zu geringen Ausmaß als sozial und kulturell determiniert und determinierend; trotz aller gegensätzlichen Signale glaubte die Linke stattdessen, dass die durch das Bürgertum übernommene industrielle Produktionsweise unaufhaltsam zum Kommunismus führen würde. Dadurch gab sie die Möglichkeit aus der Hand, eine alternatives Technologieverhältnis als Counter-Normalität entstehen zu lassen. Durch den großteils unhinterfragten Techno-Optimismus und die fast kritiklose Übernahme der fordistischen Massenproduktion scheiterte der Staatssozialismus auch daran, dass zwar dieselben Produkte (wie z. B. das Verbrennerauto) angestrebt, produziert und glorifiziert wurden, ohne dass sie aber deren kollektive Dimension gänzlich verdrängen wollten oder konnten.

Das Projekt einer gänzlich anderen Welt fiel der wollüstigen Attraktivität der »auf der anderen Seite« ausgelebten konsumkapitalistischen Normalität

zunehmend zum Opfer und linke Politik verstand sich vermehrt als eine moralische Instanz der gerechteren Verteilung innerhalb derselben Normalität. Die Inklusion des ehemaligen Proletariats führte so zu einer weiteren Verdrängung des Kollektiven, welches die Ausbeutung von immer mehr anderen Welten (von Menschen, Tieren und Pflanzen) jenseits der kapitalistischen Normalität bewirkte. Da das Projekt einer anderen, besseren und gerechteren Normalität von der Linken nicht glaubhaft verwirklicht werden konnte, wurden im Laufe des zoten Jahrhunderts immer mehr Menschen von jenem System verführt, welches die sich rasant ausbreitende konsumkapitalistische Normalität am effizientesten herstellen kann: der Kapitalismus.

Aus Mangel an Alternativen: Moralismus und Individualismus

»Das System bricht überall um uns herum zusammen in genau jenem Moment, an dem viele Personen die Fähigkeit verloren haben, an das Funktionieren eines anderen Systems zu glauben.« (Lindgaard, Collectif, Graeber 2018, 13) Wegen der oben skizzierten Entwicklungen erscheint das kapitalistische System heute global den allermeisten als alternativlos. Während die letzten staatssozialistischen Regime zerfielen (oder, im Falle Chinas, sich zur Ununterscheidbarkeit an das kapitalistische Regime angepasst haben – nicht zuletzt in der Frage des Autos) verstärkte sich im sogenannten »Post-Fordismus« die Tendenz der Verdrängung kollektiver Produktionsbedingungen auf globalem Niveau. Der reiche »Westen« lagerte die Produktion in ärmere (ironischerweise vielfach ehemals kommunistische) Länder aus, sodass sich die Produktionsstätten und das Industrieproletariat nicht einmal mehr im selben Staat wie die Konsument*innen befanden. Die Organisation der Arbeiter*innen für eine fairere Gesellschaft konnte so kaum mehr revolutionäre Energie entfalten, da die Klassenfeinde am anderen Ende der Welt saßen, abgesichert durch immer stärkere Grenzregime und Handelsabkommen.¹⁰

10 Tatsächlich wurde dieses Outsourcing vielfach von einem politischen Kalkül der konservativen, kapitalistischen Klasse vorangetrieben. Wie Peter Linebaugh und Bruno Ramirez (1992) zeigen, führten Streiks in diversen am Förderband produzierenden Sektoren wie der Automobilindustrie dazu, dass gewerkschaftlich organisierte Fabriken im »Rust Belt« der USA aufgegeben wurden und die Produktion in andere Länder ausgelagert wurde.