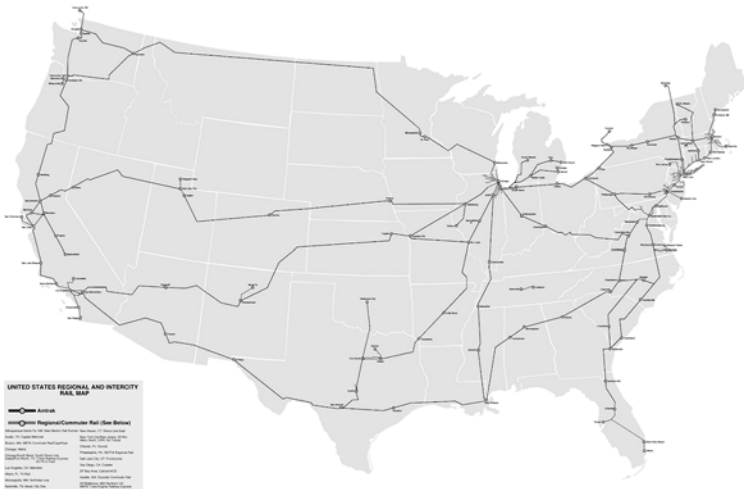




Abb. 12: Das Schienennetz der USA 2010



Wikimedia Commons

So ließ sich ein mono-modales Autoregime auch ganz anders als in Europa, ohne einen Umweg in den Faschismus, verwirklichen. Heute gibt es in den USA so wenig öffentliche Verkehrsmittel von so schlechter Qualität, dass man außerhalb ganz weniger privilegierter (und extrem teurer) Blasen wie New York oder San Francisco ein Auto so dringend zum Überleben braucht, wie es aus europäischer Perspektive kaum vorstellbar ist. Doch dies war keinesfalls immer der Fall. Man vergisst es heute fast, aber die USA galten vor 100 Jahren noch als *das* Bahnland, deren Schienennetze den Wilden Westen und den gesamten Kontinent eroberten. Die Bahn war der Stolz der jungen Nation, und eine Stadt wie L.A. – die heute als reine Autostadt gilt – hatte noch in den 1930er Jahren das größte öffentliche Verkehrsnetz der Welt. Was ist passiert?

Abb. 13: »Pacific Electric Red Cars Awaiting Destruction« – von der Autoindustrie zerstörte Straßenbahnen in Los Angeles 1956



LA Times 1956 – via Wikimedia Commons

Bereits in den frühen 1900er Jahren begannen Autokonzerne wie GM mit den Entwürfen von Plänen, ihren Umsatz durch ein strategisches Aufkaufen und Auflösen von Straßenbahnen und Zügen zu steigern. Das sollte Konsument\*innen dazu zwingen, auf von ihnen produzierte Autos, Busse und LKW umzusteigen. Selbst an so berühmten Buslinien wie den 1914 gegründeten *Greyhound Lines*, die anstelle von Zügen auf Straßen mit automobilen Motoren das Land verbinden sollten, war GM über Schwesterfirmen beteiligt. Diese Strategie des Aufkaufs und der Zerschlagung öffentlicher, multi-modularer Verkehrsnetze zugunsten einiger weniger Großkonzerne war so erfolgreich, dass sich die Zahl der Straßenbahnfahrzeuge in den Vereinigten Staaten bis zu einem Verbot dieser Praxis des Obersten Gerichtshofs im Jahre 1956 von 37.000 auf 5.300 verringert hatte. Erst im Jahre 1974 wurde diese von fast allen großen Automobilherstellern umgesetzte Praxis der feindlichen Zerschlagung öffentlicher Verkehrsmittel durch den sogenannten »Snell Report« (»Großer Amerikanischer Straßenbahnskandal« 2023) einer breiteren Öffentlichkeit bekannt: In 45 Städten der USA wandten die Großkapitalisten diese Monopolisierungsstrategie heute belegbar an.

Man könnte aus diesem Beispiel der Automobilindustrie mit Andreas Malm und dem Zetkin-Kollektiv also schließen, dass sich in den USA, anders als in dem mit starken kommunistischen und anderen linken Parteien versehenen Europa, die herrschende Klasse nie hingerissen fühlte, ihre Macht

außerhalb des demokratischen Kapitalismus mit dem Faschismus zu konsolidieren. Zwar waren viele der Akteure des fossilen Kapitalismus auch dort durchaus von Hitler angetan (wie eben Henry Ford, aber auch Standard Oil, DuPont oder Georg W.s Großvater Prescott Bush (Quinn 2021; Hart 2018)), aber man musste den Faschisten nie wirklich die Macht über den Staat einräumen, um die eigenen Privilegien gegen die »rote Gefahr« zu bewahren. Faschismus ist demnach selten die erste Wahl der herrschenden Klasse, da sich dessen entfesselte Energie gefährlich in alle Richtungen entladen kann und den Eliten als zu gefährlich »pöbelhaft« erscheint. Erst wenn die Macht dieser Oberschicht wirklich bedroht ist (oder sie sich bedroht fühlt), sind genügend große Teile der Elite bereit, sich mit den Faschisten zusammenzutun, um eine kommunistische oder anders geartete Umverteilung zu verhindern.

Doch ein anderer, ebenso zentraler Faktor für die Beantwortung der Frage, warum sich die amerikanische und vermeintlich liberale Verfassung im gesamten »Westen« durchgesetzt hat, muss durch eine Analyse der materiellen Grundlagen der beiden in Frage stehende Regime erfolgen: Zentral für die Durchsetzung des *American Way of Life* war die im Vergleich zum faschistischen Europa bessere Versorgung mit Erdöl.

Hitler war von Anfang an bewusst, dass der Zugang zu Erdöl kriegsentscheidend sein wird und dass sich Deutschland geopolitisch hierbei in einer nachteiligen Ausgangslage befand. Während die Sowjetunion und die USA im eigenen Territorium auf riesige Erdölvorkommen zurückgreifen konnten, und Großbritannien die gigantischen Ölreserven des sogenannten »Nahen Ostens« kontrollierte, befanden sich auf »deutschem Boden« außerhalb des vergleichsweise kleinen österreichischen Wiener Beckens kaum Ölreserven. Deswegen investierte Hitlerdeutschland massiv in die Versuche der IG Farben zur Synthetisierung von Erdöl aus Braunkohle und versuchte in einem Blitzkrieg möglichst schnell an die gigantischen Ölvorkommen von Baku am Kaspischen Meer vorzudringen (Steininger and Klose 2020). Dass beide Versuche letztlich scheiterten, ist ein zentrales Element der Erklärung, warum sich die faschistische Variante des modernen Guten Lebens nicht durchsetzen konnte.

Der Politikwissenschaftler und Wirtschaftshistoriker Timothy Mitchell beschreibt in seinem Buch *Carbon Democracy*, dass die »Konstruktion kohlenstoff-intensiver Lebensstile« (2013, 42) ein wesentlicher Faktor für die Stabilisierung des liberalen und später neoliberalen Modells der Nachkriegszeit war. Der sogenannte »Westen« kontrollierte nach 1945 stets einen Überfluss an Erdöl, den er wirtschaftlich so regulierte, dass dessen produzierte Knappheit zu Preismargen führte, die zur Entwicklung einer Abhängigkeit von immer

mehr Erdölprodukten führte: sei es in Form von Plastik, Kosmetik oder dem Bau von immer mehr Autos (und der damit möglichen Zurückdrängung von ressourcensparenderen Transportmitteln wie der Bahn). Die amerikanische Freiheit und ihr konsumorientiertes Demokratiemodell stabilisiert sich seit 1945 durch einen exzessiven Erdölverbrauch. Autorinnen wie Kathryn Yusoff (2013) argumentieren in diesem Sinne, dass die humanistischen Ideale von Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit nicht ohne diese (durch Kohle bereits vorgelegte) Abhängigkeit des Westens von fossilen Brennstoffen entstehen hätten können. Diese Analyse mag mit Einschränkungen stimmen, übersieht aber den historischen Punkt, dass sich auch ein anderes abendländisches Modell in der Folge dieser fossilen Abhängigkeit des Westens hätte durchsetzen können: jenes des Faschismus. Von ihrer materiellen Basis her sind der demokratisch-kapitalistische Liberalismus und der Faschismus um einiges verwandter, als es die meisten liberalen Theorien wahrhaben wollen.

»Und welchen Chauffierenden hätten nicht schon die Kräfte seines Motors in Versuchung geführt, das Ungeziefer der Straße, Passanten, Kinder und Radfahrer zuschanden zu fahren? In den Bewegungen, welche die Maschinen von den sie Bedienenden verlangen, liegt schon das Gewaltsame, Zuschlagende, stoßweis [sic!] Unaufhörliche der faschistischen Mißhandlungen.« (Adorno 2003 [1951], §19)

Theodor W. Adorno oder Herbert Marcuse, beide vom Faschismus traumatisiert, haben in solchen Sätzen gewarnt vor der Verwandtschaft zwischen liberalem Kapitalismus und Faschismus, die sich im Auto zeigt. Doch sie wurden geflissentlich ignoriert, weswegen wir auch gegenwärtig wieder eine Renaissance eines »fossilen Faschismus« wahrnehmen müssen, wie uns Malm und das Zetkin-Kollektiv warnen (und wie wir im nächsten Kapitel genauer analysieren werden). In durch oberflächliche Lektüre paranoid erscheinenden Sätzen wie dem Adornos zeigt sich, dass sich eine von Félix Guattari als »mikrofaschistisch« bezeichnete Gesellschaftsstruktur durch das liberale konsumkapitalistische Modell durchzieht. »Jeder möchte ein Faschist sein«, dieser provokante Titel von Guattaris (2007) Aufsatz beschreibt die Begehrensordnungen und Wirtschaftsweisen der kohlenstoff-intensiven Lebensweisen des Konsumkapitalismus auf mikropolitischem Niveau.