

Katastrophe nicht rein technisch gelöst werden kann. Ökologische Politiken bedürfen notwendigerweise auch einer Perspektive sozialer und kultureller Transformationen, die traditionell der Linken zugeschrieben wird. Doch wie wir nun herausfinden werden, hat keine der majoritären linken Positionen »der Politik« bisher einen produktiven und wirklich alternativen Umgang mit dem Auto im Speziellen oder dem Ökologischen im Allgemeinen gefunden. Zwar gibt es manche Stimmen innerhalb der gegenwärtigen Linken, die die systemische Tragweite des »Problem Auto« in Ansätzen erkennen, doch ist der Weg noch weit zu einer emanzipatorischen Massendynamik, die in der Tradition linker Klassenkämpfe auch das ökologische Thema behandeln könnte. Durch eine selektive Thematisierung dieses Problems werden wir zu einer Hinterfragung der Normalität und ihrer *einen* Welt zurück finden, die uns direkt in den letzten Abschnitt »Utopien« führen wird. Dort werden wir dann die Arbeit am Imaginär einer *Utopie der autofreien Welt* als einen wichtigen Beitrag einer solchen neuen, emanzipatorischen (und nicht mehr auf Verzicht und Rückhaltung gepolten) ökologischen Bewegung in linker Traditionslinie herausarbeiten.

Linker Techno-Optimismus und die Ambivalenz gegenüber dem Auto

Wie wir bereits im zweiten Kapitel gesehen haben, war es in den ersten Jahrzehnten des Autos keine Seltenheit, dass ein sogenannter »Herrenfahrer« tötlich angegriffen wurde, wenn er durch ein armes Bauerndorf oder eine belebte Arbeiter*innenstraße brauste. Mitunter wurden Steine nach diesen lärmenden, für Vieh und Nachwuchs lebensgefährlichen Vehikeln geworfen, manchmal sogar ein Drahtseil über die Straße gespannt. Die arme, ausgebeutete Bevölkerung in Stadt und Land, die die Linke zu repräsentieren vorgab, konnte sich am Anfang nicht in ihren Träumen ein Auto leisten und bekämpfte es deswegen oftmals intuitiv.

Doch es gab so gut wie keine linken Akteur*innen, die in diesen intuitiven Abwehrreaktionen gegen die neuen Maschinen ein Potential für einen produktiven Klassenkampf sahen.¹ Ganz im Gegenteil, viele standen im Bann des ma-

1 Diese linke, marxistische Ablehnung gegenüber Sabotage von und direktem Kampf gegen Maschinen zieht sich zurück bis zu den Anfängen der Industrialisierung mit der »Maschinenstürmer«-Bewegung der Ludditen, die Marx als geschichtsvergessen und fortschrittsfeindlich ablehnte. Neuere Forschung (z.B. Hobsbawn 1964) erkennt aber

schinischen Fortschritts, der auch für die kommunistische Revolutionserzählung zentral war. Der Fortschritt der Maschinen, der für linke Utopist*innen auch den sozialen Fortschritt versprach, ließ sie eher jubeln als auf die Barrikaden gehen. Für Lenin war es bereits 1918 klar, dass der Sozialismus »undenkbar« ist ohne einerseits »den großkapitalistischen Maschinenbau, der auf den neuesten Errungenschaften der modernen Wissenschaft aufbaut« und andererseits »ohne eine planmäßige staatliche Organisation, die Dutzende Millionen Menschen zur strengsten Einhaltung einer einheitlichen Norm bei der Produktion und der Verteilung der Produkte zwingt.« (Lenin 1934 [1918])² Der Marxismus, der bis heute wohl (noch) die majoritäre Strömung der Linken ausmacht, sah kapitalistische Technik und ihre wissenschaftlich-effiziente Produktionsweise des Taylorismus und Fordismus als zur Erreichung des kommunistischen Ideals notwendig an.³ Deswegen wurden Autos eher als Technikwunder begriffen, die man unter das Volk bringen sollte, um mit ihrer Hilfe die begehrte soziale Transformation zu erreichen. Aus dieser Perspektive ist es dann weniger verwunderlich, dass sich selbst ein prominenter Linker wie

zunehmend, dass die Ludditische Bewegung um einiges »bewusster« in ihrer Ablehnung kapitalistisch-ausbeuterischer Dynamiken war, als es Marxist*innen glaub(t)en, und für viele neue, radikalere aktivistisch-ökologische Ansätze gelten sie vermehrt explizit als Vorbild oder Inspirationsgeber, wie z.B. für die französischen *Soulevements de la Terre* (Jarrige 2023)

- 2 Zitat geht weiter mit: »Davon haben wir Marxisten stets gesprochen. Mit Leuten, die sogar das nicht begriffen haben (die Anarchisten und die gute Hälfte der linken Sozialrevolutionäre), lohnt es nicht, auch nur zwei Sekunden für ein Gespräch zu verlieren.« Dies zeigt an, dass »die Linke« zu diesem Zeitpunkt keineswegs einig in diesem Punkt war. Da diese Doktrin allerdings ein Jahr nach der russischen Revolution von dessen Führer ausgegeben wurde (und auch von Stalin, wie wir im Weiteren sehen werden, weiter geführt wurde), definierte sich die majoritäre Linke der »real existierenden Sozialistischen Staaten« um dieses Diktum herum und hatte von da aus auch einen prägenden Einfluss auf die »westliche« Linke.
- 3 Hierbei handelt es sich freilich nur um die majoritäre Lesart von Marx. Neuerdings gibt es hier auch vermehrt andere Lesarten, wie jene von Kohai Saito (2023), der den Techno-Optimismus von Karl Marx nur als eine geistige Etappe der 1860er-Jahre in seinem Werk herausstellt und argumentiert, dass der späte Marx der 1880er Jahre in große Zweifel gegenüber der industriellen Landwirtschaft im Speziellen, und der industriellen Produktion im Allgemeinen geraten ist, gerade ob seiner ökologischen Schäden. Deswegen näherte sich Marx, so Saito, am Ende seines Lebens den kommunardischen, bäuerlichen Lebensstrukturen an, die er früher als zu überkommen betrachtete. Marx mag also anarchistischer gewesen sein, als er es sich selbst zutraute.

Bertolt Brecht zehn Jahre später sogar zum frühen Werbetexter für die Automobilindustrie machen ließ. 1928 sendete er ein Poem an den Autobauer Steyr mit Zeilen wie »*Wir liegen in der Kurve wie Klebestreifen – Unser Motor ist: – Ein denkendes Erz. – Mensch, fahre uns!! – Wir fahren dich so ohne Erschütterung – [...] – Wir fahren dich so leicht hin – Daß du glaubst, du mußt uns – Mit deinem Daumen auf den Boden drücken und – So lautlos fahren wir dich – Daß du glaubst, du fährst – Deines Wagens Schatten.*« Die Firma reagierte sofort und verwendete das Gedicht des damals schon recht berühmten Literaten für massenhaft verbreitete Werbeproschüren. Als Vergütung erhielt Brecht einen nigelnagelneuen Steyr XII, den er begeistert fuhr (so begeistert, dass er damit sogar einen glimpflich verlaufenden Unfall baute und danach noch einen weiteren Wagen der Firma Steyr erhielt).

Auch wegen des Mangels einer klaren linken Linie gegen das Auto, dieser prothetischen Verkörperung des bürgerlichen Privilegs, war der Widerstand gegen die automobilen Landnahme bald als »reaktionär« verschrien (Sachs 1984, 36). Denn tatsächlich war neben den mittellosen Bäuer*innen vor allem eine andere soziale Gruppe relativ zahlreich vom Auto aufgebracht: der Adel. Erinnern wir uns an den Duke of Beaufort aus dem zweiten Kapitel, der sich nach dem ersten automobil verschuldeten Todesfall zur Forderung des Erschießens aller Autofahrer entrüsten ließ. Für viele Aristokraten galt das Auto als Symbol eines aufkommenden Bürgertums, welches zwar ökonomisch längst die Nase vorn hatte, aber – so das vornehme Gefühl – zu »pöbelig« und »ordinär« in ihren Ausdrucks- und Mobilitätsweisen war. Das stinkende, grölende Verbrennerauto, welches sich dank der bürgerlichen Kaufkraft durchgesetzt hatte (s. voriges Kapitel), galt für blaues Blut oft als Indiz für die Verrohung der Sitten, die die bürgerliche Revolution mit sich brachte. Man sehnte sich nach den ruhigen vorrevolutionären Zeiten, in denen nur der privilegierte Stand mit Kutschen gemächlich durch das Land fuhr, die Bauern freundlich am Wegesrand grüßten und niemand mit Rennfahrzeugen die feudale Ruhe störte (Ibid. 46, 56).

Aus diesem Grund entsprangen die wenigen erfolgreichen Politisierungen gegen das aufkommende Automobil, wie z.B. das totale Autoverbot im Schweizer Kanton Graubünden von 1900 bis 1925, zumeist einem Bündnis von Adel und Bauerntum, welches bald – von links wie rechts – als »rückwärtsgewandt« und »reaktionär« abgetan wurde. Weil sich also die meisten Linken von der oben kurz skizzieren marxistischen Befreiungserzählung durch bürgerlich-kapitalistische Maschinenordnung hinreißen ließen, war die Linke nie in der Lage, eine dezidiert kritische Position dem Auto gegenüber

zu beziehen. Brecht war kein Einzelfall unter Linken, wenn er die Macht und Freiheit des Autos glorifizierte. Die Linie des linken Autoromantizismus zieht sich von ihm über moderne Robin-Hood-Erzählungen wie jene von Bonnie & Clyde, Andreas Baader und Jean-Luc Godard bis zu den gegenwärtigen Linken, die mit großen Campern, die sie als »Classwar Machine« deklarieren, den Systemausstieg versuchen.

Man könnte einwenden, dass »die Linken« zu spät an die Macht kamen, um bei der Determinierung von Form, Antrieb und Nutzweise des Autos eine tragende Rolle spielen zu können. Wie wir im vorigen Kapitel gesehen haben, gab es in der Anfangszeit des Autos viele kollektivistisch organisierte Formen des Automobils wie eben die E-Taxi-Flotten, die einer linken Politik vielleicht zuträglicher gewesen wären. Doch diese alternativen automobilen Mobilitätsformen waren bereits Geschichte oder absterbende Relikte, als 1917 mit der Sowjetunion der erste Staat unter »linke« Kontrolle gebracht wurde. Zu diesem Zeitpunkt war der mit Blick auf Privatbesitz designte Verbrennermotor als »das Auto« definiert und konnte von der im Aufbau befindlichen Produktion der sozialistischen Staaten nur übernommen werden. Oszillierend zwischen techno-optimistischer Fortschrittsliebe und der Ablehnung bürgerlicher Privilegien entstand in den »realsozialistischen Ländern« so eine ambivalente »nicht Fisch nicht Fleisch«-Politik dem Auto gegenüber, welche – wie wir nun sehen werden – mit zu ihrem Scheitern führte.

Außerhalb der DDR, die durch das Nazierbe bereits Autobahnen auf ihrem Territorium hatte, baute keiner der sogenannten »Bruderstaaten« der Sowjetunion jemals eine Autobahn (Kunze 2022, 333). Im Staatssozialismus wurde das Auto weder (wie im »Westen«) massiv gefördert noch konsequent abgelehnt. Das fordistische Produktionsprinzip beeindruckte zwar diverse sowjetische Theoretiker. So versuchte Stalin aktiv, diese von ihm so bezeichnete »amerikanische Effizienz« in die kommunistische Sphäre zu übersetzen, und es wurden mehrere Ingenieure von GM abgeworben mit dem Ziel, ein »Detroit des Ostens« zu kreieren (Siegelbaum 2008, 14). Auch im Osten wurden also Autos am Förderband produziert, wenn auch zahlenmäßig deutlich weniger. Das Ideal war hier, besonders in der Anfangszeit, eher jenes des kollektiv geteilten Automobils, als das des individuellen Eigentums.⁴

4 In der SU gab es hin und wieder Versuche, Elektroautos zu entwickeln, von denen die meisten große Transporter waren. Das erste E-Auto war der 1935 als Müllfahrzeug entwickelte LET auf Basis des ZIS-5. Keines der spärlichen sowjetischen E-Auto-Modelle wurde je in Massenproduktion gebaut – auch weil ihre geringere Reichweite gerade

Am konsequentesten war hierbei Mao Tse Tung im kommunistischen China, der privaten Autobesitz tatsächlich mit der Revolution 1949 verbieten ließ. Erst mit der langsamen wirtschaftlichen Öffnungspolitik unter Deng Xiaoping wurde 1984 der Privateigentum von KFZs entkriminalisiert. Doch diese Verbotspolitik führte nicht dazu, dass man auf den Straßen Chinas keinem Auto begegnen konnte oder dass die verheißungsvolle Anziehungskraft des Autos gebrochen wurde. Zwar galt das Auto laut offizieller Parteilinie als »bourgeois« und »schlecht«. Dennoch waren es ausschließlich hohe Parteimitglieder, die in den Genuss eines privat verfügbaren Automobils kamen. Die Assoziation des Autos mit einem hohen sozialen Status blieb also auch in dieser Verbotszeit ungebrochen erhalten. Laut der Anthropologin Beth E. Notar (2017) ermöglichte diese widersprüchliche Handhabung des Autos in China auch den extremen Autoboom nach der Öffnungszeit. Als sich China in den späten 1980ern dem Auto wieder öffnete und ab den 1990er Jahren selbst mit der Produktion von Autos begann, gab es dort einen nie dagewesenen Run auf das Automobil. Plötzlich konnte jeder »jemand sein«, in dem man sich ein Auto kaufte. Die Staatsdoktrin »ein Auto pro Mann«, die bereits der kapitalistische Staatspräsident Chinas Sun Yat-sen in den 1920er Jahren ausgegeben hatte, wurde unter dem wirtschaftlich geöffneten »kommunistischen« China dann übernommen. Die auf dem Papier »linke« Staatlichkeit musste sich letztendlich dem Freiheits- und Statusversprechen des Autos öffnen, um sich zu restabilisieren.

Das gesellschaftliche Verhältnis zum Auto war in der Sowjetunion ähnlich. Zwar war der Privatbesitz eines Autos nie de facto verboten. Doch war er sozial verpönt und wirtschaftlich auch kaum rentabel. So kostete in Moskau 1965 ein Freiluft-Parkplatz monatlich mehr als eine Zweizimmer-Wohnung mit Nebenkosten (Siegelbaum 2008, 235). Derselben Quelle zu Folge galten Autobesitzer*innen der Polizei sofort als verdächtige *chastnik* – »Privatpersonen« –, die oft willkürlich angehalten und bestraft wurden. Regelmäßig wurden privat geparkte Autos mutwillig in der Nacht beschädigt – doch wenn man sich bei der Polizei darüber beschwerte, konnte man selten mit Verständnis oder Rechtsbeistand seitens der Exekutive rechnen. Viel eher bekam man zu hören, dass »man halt zu verstehen habe, dass *chastniks* hier nicht gerne gesehen werden.« (Ibid.)

Auch infrastrukturell war die Sowjetunion alles andere als das gelobte Autoland. Neben den berüchtigt schlechten Straßen, die selten asphaltiert wa-

in der russischen Weitläufigkeit und besonders für Transportfahrten ein wesentlicher Nachteil war.

ren und leicht in Schlammschlachten endeten, waren fast alle Ersatzteile für KFZs Mangelware. Ebenso gab es viel zu wenig Tankstellen und Automechaniker*innen, um den trotz allem wachsenden Autobestand (vor allem in den Großstädten Leningrad und Moskau) in Schuss zu halten (Ibid. 244). Es war in der Sowjetunion also weniger ein Problem, ein Auto zu kaufen, als es auf Dauer zu betreiben. Laut des Historikers Lewis H. Siegelbaum bestand im Allgemeinen eine »feindliche Atmosphäre für Autoeigentum« (235), was sich auch in der im Vergleich zum Westen geringen Gesamtanzahl von Autos ausdrückte. Während in den USA im Jahr 1970 schon mehr als 82 % der Haushalte ein Auto besaßen, waren es in der Sowjetunion zum selben Zeitpunkt nur 2 % (Siegelbaum 2008, 238; Bureau of Transportation Statistics 2015). Zwar wuchs diese Ziffer in den letzten beiden Jahrzehnten der Sowjetunion stark an (1975: 5 %, 1980: 10 %, 1985: 15 %), doch konnte sie nie auch nur annähernd mit westeuropäischen oder gar US-amerikanischen Raten mithalten.

Das war allerdings durchaus so gewollt. Als der damalige sowjetische Staatschef Nikita Chruschtschow im Jahr 1959 die USA besuchte, zeigte er sich bestürzt über die Ineffizienz des dortigen auf Privatbesitz basierenden Mobilitätsparadigmas, welches er als ein »Wunder der Verschwendung« bezeichnete. Der US-amerikanischen Urbanistin Jane Jacobs zu Folge hinterließ diese Erfahrung einen bleibenden Eindruck auf ihn. Gleich nach seinem US-Besuch gab der sowjetische Führer die Parteilinie aus, dass man wieder verstärkt Taxiflotten und keine privaten Autos fördern möge (Jacobs 2016 [1961], 368).

In den sozialistischen Ostblock-Staaten wurde das Auto häufig als eine Gefahr betrachtet, die gewisse »individualistische Tendenzen« fördere, welche im Gegensatz zur »Natur unserer [sozialistischen] Gesellschaft« und ihren »Prinzipien und Werten« stehen, wie es ein Professor B.T. Efimov des staatlichen Moskauer Automobil Instituts MADI 1930 ausdrückte (Siegelbaum 2008, 243+300). Dennoch gelang es keinem Staatssozialismus, dem KFZ eine wirklich konsequente Absage zu erteilen. Wie in China blieb die anziehende Magie des Autos als Individualisierungs- und Arrivierungsmaschine über die »kommunistische« Zeit hinaus erhalten. Mit zunehmender Öffnung des Ostblocks stiegen auch die politischen Konzessionen an das individualistische Autokonzept, und damit die Absatzzahlen privat verkaufter KFZs.

Wie Brian Ladd (2008, 63) analysiert, sind die sogenannten Ostblockstaaten auch daran politisch gescheitert, dass sich die kommunistischen Regime zwar immer mehr dem Auto öffneten, es aber parallel dazu nie in ausreichender Quantität produzieren konnten.⁵ In der DDR der 1970er und 1980er Jahre gehörte es zur Normalität des Erwachsenwerdens, dass man sich in Wartelisten für einen Trabant einschrieb, sobald man 18 war. Bis man tatsächlich so ein »kommunistisch« produziertes Auto erhielt, gingen mindestens zehn Jahre ins Land, während derer die wenigen »Parteibonzen«, die über bessere Autos aus dem Westen verfügten, neidisch beäugt wurden. Um früher an den Luxus der konsumorientierten Normalität zu gelangen, wünschte man sich vermehrt den Wechsel ins »bessere System« – und die Güte des »Systems« wurde zunehmend an der Verfügbarkeit von Autos gemessen, wie ein interner Stasi Bericht von 1989 erschrocken bemerkte (Ibid.). Da die kommunistischen Führer euphorisch von der sozialistischen Verwirklichung der fordistischen Produktionsweise träumten, übersahen sie den in ihr implizit angelegten Individualismus der Konsument*innen. Dies führte letztendlich auch dazu, dass die Verheißungen des individuellen Freiheitskonsums die kollektivistische Gesellschaftsutopie der Ostblockstaaten von innen her aufweichte. Besonders nach der sogenannten Wende 1989, als die westlichen Autohersteller rasant den neuen östlichen Markt erschlossen, gab es einen unglaublichen Run auf das Auto. In den 1990er Jahren zog das Auto als triumphales Symbol der anderen, angeblich besseren Ordnung in die ehemaligen kommunistischen Staaten ein. In Moskau wurden die großen Boulevards in gigantische Straßen umgewandelt und selbst am »Haus am Kai« – dem Wohnort der früheren Partieliten direkt gegenüber des Kremls – prangte bald ein gigantischer Mercedesstern (Siegelbaum 2008, 255). Gepaart mit einem Ausverkauf der sozialstaatlichen Infrastrukturen, wie u.a. der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur, führte all dies zu einer massiven Autofetischisierung und letztlich Autoabhängigkeit, die bis heute anhält. Laut Siegelbaum wurde durch die im Vergleich zu den Westprodukten minderwertigen Ost-Autos ein Minderwertigkeitskomplex reaktiviert, der seit Jahrhunderten in der russischen und slawischen Mentalität als Selbstverständnis des »unterentwickelten Europas« latent herrschte. Solange die Utopie des Kommunismus noch Strahlkraft hatte, konnte dieses Gefühl in Zaum gehalten werden. Doch mit dem schleichenden Zerfall der Sowjetunion

5 Oder wollten: Bei einer auf langjährige Industriepaltung basierten Wirtschaft der Fünfjahrespläne wie jener der Staatskommunismen lassen sich »wollen« und »können« weniger klar von einander trennen, als man es üblicherweise erwartet.

und seiner »Bruderstaaten« kam er wieder in aller Gewalt zum Vorschein. Als Kompensation kaufte man sich Westautos und baute die Straßeninfrastruktur massiv aus. Laut Siegelbaum ist das Gefühl, »jemand zu sein, wenn man ein Auto hat« im ehemaligen Ostblock heute stärker ausgeprägt als im Westen.

Während der Individualismus konsumkapitalistischer Ausprägung in den »realsozialistischen Ländern« erfolglos bekämpft wurde, versuchten Linke im sogenannten Westen viel eher eine Synthese ihrer politischen Ideen mit diesem Individualismus. Gerade um sich von den immer totalitärer werdenden Ostblockstaaten abzugrenzen, versuchten viele Linke im Westen eine individualistischer geprägte Spielart linker Politik zu formulieren, welche laut Bini Adamczak (2017) ihren eindrucksvollsten Ausdruck in den Rebellionen und versuchten Revolutionen um 1968 fanden. Ikonen dieser Zeit sind u.a. der Darsteller Jean-Paul Belmondo, der in Filmen des linken Kultregisseurs Jean-Luc Godard für eine ganze Generation zum Symbol des coolen Revoluzzers mit Zigarette an den Lippen und Arm lässig am Lenkrad wurde. Zwar waren sich diese linken Akteur*innen oftmals der Probleme der automobilen Individualkultur bewusst (wie z.B. in Godards Film *Weekend*, der die Absurdität des Staus und des motorisierten Massenautomobilismus minutiös untersucht). Gleichzeitig litten – wie bereits gesehen – diverse linke Akteur*innen wie jene der RAF an einem schon fast manischen Autofetischismus und klauten sich einen Fuhrpark aus Porsches, BMWs und Mercedes zusammen und fuhren diese Luxusmaschinen auf höchst fahrlässige Weise, die zu mehrfachen Unfällen führte.

Abb. 38: Screenshot von Jean-Paul Belmondo im Film »À bout de souffle« (1969) von Jean-Luc Godard

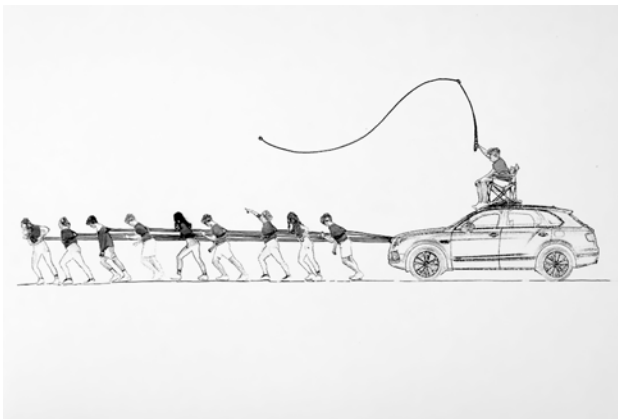


Die meisten linken Akteur*innen konnten sich also nie wirklich dem konsumkapitalistisch oder US-amerikanisch geprägten Individualismus entziehen. Während der Kommunismus des »Ostens« – neben diversen anderen Faktoren – auch an diesem Drang zum Individualismus scheiterte, versuchte man unter der Linken im Westen eine coolere Synthese aus amerikanischer Popkultur und linken Revolutionsallüren kulturell zu etablieren. Im historischen Rückblick konnte sich aus diesem Versuch allerdings nie ein erfolgreiches gesamtgesellschaftliches Politikprojekt entwickeln, das den Kapitalismus hätte überkommen können. Stattdessen wurde der linke Habitus vermehrt zu einem coolen Anstrich mit sozialem Kapital, mit dem man sich innerhalb der weiterhin grassierenden kapitalistischen Ordnung situieren konnte. Bis heute beißen sich kommunale anti-kapitalistische Projekte an der Frage des Autos die Zähne aus: Einerseits ist man sich bewusst, dass Automobilität und Straßenbau zu den essentiellen Aspekten des bekämpften Kapitalismus zählen; andererseits steigert sich die Abhängigkeit vom Auto proportional zu dem Abstand vom Zentrum der Macht. Viele Kommunard*innen sehen den Gebrauch des Autos als notwendigen Kompromiss und im kollektiv geteilten Auto einen alternativen Ansatz – doch im Zuge der Verstetigung und des Älter-Werdens der

Kommune leisten sich dann doch immer mehr Kommunard*innen ein Privatauto, weil es schon nervig ist, auf die verfügbaren Slots des kommunalen Autos warten zu müssen. Der Widerspruch und die Anziehungskraft des Autos und des durch es verkörperten Individualismus durchziehen fast alle emanzipatorischen linken Projekte. Aus diesem Grund werden wir nun als nächsten Schritt die Konstruktionsweise dieses Individualismus untersuchen. Hierfür werden wir uns paradigmatisch die Attraktivität des Autos gegenüber der Bahn genauer ansehen und daraus Schlüsse für das Wesen des Konsumkapitalismus als Ersatzbefriedigung für die ausbleibende soziale Revolution ziehen.

Konsumkapitalistischer Individualismus = Verdrängte Kollektivität

Abb. 39: Graphik der Kunst-Aktion »Traverso la Città« (Graz 2020) von Rainer Prohaska



Vor dem Aufstieg des Autos veränderte die Eisenbahn die moderne Welt auf eine radikale Weise, ohne die das automobilen Homogenozän wohl nie denkbar gewesen wäre. Doch während – wie wir in Kapitel 4 und 5 gesehen haben – die Wahrnehmungs- und Mobilitätsformen schon durch den Zug massiv umgebaut wurden, behielt die soziale Gesellschaftsstruktur noch einen kollektiven und pluralistischen Charakter. Mit der Bahn wurde die moderne Gesellschaft zwar auf eine neue Art gegenüber einer immer mehr