

Epilog – Definition des Automobilismus

In diesem Kapitel muss Todorovs Axiom zurückstehen, um den Automobilismus in den größeren Komplex des eurozentrischen Fossilismus und Rassismus einzuordnen. Nach einer historischen Periodisierung folgt eine Diskussion des Buchs Black Skin White Fuels und darauf aufbauend, eine Definition des Automobilismus.

In den vorangegangenen Kapiteln haben wir die Entstehung des sozio-technischen Komplexes um das Auto über den Zeitraum von 112 Jahren untersucht (1909 – 2021). Innerhalb eines halben bis dreiviertel Jahrhunderts hat sich die Massenmotorisierung in beiden Nachkriegsrepubliken (etwa 1970 und 1980) eingestellt. Seither hat sich der Zustand eines umfassenden Automobilismus nicht mehr wesentlich verändert, er ist *qualitativ* relativ stabil verglichen zum vorherigen Zustand. *Quantitativ* trifft das nicht zu, denn das Wachstum ist ihm in allen Bereichen immer noch inhärent: Gesamtzahl der Autos, Autos pro Haushalt, Höchstgeschwindigkeit, Motorleistung, Gewicht, Größe und durchschnittlicher Co2-Ausstoß je Auto, Länge des Autobahnnetzes, Flächenverbrauch und Co2 Ausstoß aller Autos. Rückläufig ist nur die Zahl der getöteten Autofahrendenden und der Co2-Ausstoß je PS, welcher jedoch überkompenziert wird durch steigende Motorleistung. Auch ist die Quote der jungen Erwachsenen mit Führerschein leicht rückläufig.

Im Rückblick können wir den Automobilismus in sechs historische Phasen einteilen. Seine Pionierzeit reichte von Marinettis Futuristen-Männern von 1909 bis zum Marsch auf Rom am 28. Oktober 1922. Er war hier noch Idee und dystopischer Traum und noch sehr selten Infrastruktur und alltägliche Praxis. Mit dem Übergang des italienischen Faschismus von der Bewegungs- und Bürgerkriegs- in die Staatsphase wurde das Automobil Staatsprojekt ersten Ranges. In dieser zweiten Phase (1922–1933) wurden Richtlinien und Grundlagen des Automobilismus entwickelt, von denen viele bis heute gültig sind. Zugleich wurden fast alle kulturellen, wirtschaftlichen und planerischen Vorbilder für die zweite Etappe des Faschismus schon geschaffen. Die dritte Phase des Automobils begann am 30. Januar 1933 in Berlin und endete dort im Mai 1945. Die Nazis übernahmen im wesentlichen die symbolische Überhöhung des Autos und die schon entwickelten Techniken aus Italien. Die Verbindung aus industriелlem Modernisierungsschub und dem libidinösen Prestigeprojekt für Männer hat sich fest etabliert und überdauert bis in die Gegenwart. Bis ungefähr 1970 in West- und 1980

in Ostdeutschland reicht die vierte Phase, an deren Ende aus dem Automobilismus einer wohlhabenden Elite einer der Mehrheit der Bevölkerung wurde. Wie wir gesehen haben, war das Auto nun an der Oberfläche amerikanisch-konsumistisch bzw. sozialistisch-konsumistisch konnotiert. Wie unschwer zu erkennen war, verbarg sich darunter jedoch der »Mief von tausend Jahren«, also die symbolische und libidinöse Kontinuität des deutschen Nationalsozialismus oder allgemeiner, die des Faschismus.

Eine fünfte Phase lässt sich für Ostdeutschland und Osteuropa mit dem Zusammenbruch des Realsozialismus ab 1989 konstatieren. Eine sehr schnelle Steigerung der Anzahl der Autos und die Übernahme des wesentlich aggressiveren westlichen Automobilismus ging einher mit der Übernahme von neuen Gender-Rollenbildern und dem Kapitalismus in seiner neoliberalen Variante. Theodor Adorno nannte dies treffend eine konsumptive Resignation des proletarischen Bewusstseins.¹ Der Roll-Back der Frauenemanzipation seit 1989 ging einher mit einer Re-Patriarchalisierung und bis heute andauernden Integration der Arbeiter*innen in den Standort- und Ethnonationalismus.

Paul Gilroys Analyse der USA lässt sich ähnlich wie Adornos Diktum auf die Arbeiter*innen-Klasse Europas anwenden: »Eben jener anfängliche Ausschluss der Afroamerikaner*innen vom Auto und allem wofür es stand, machte sie anfällig, es als Objekt für kompensatorisches Prestige zu konsumieren. [...] Die Wertschätzung des Autos in der popular black culture ist nichts als ein Symptom des Zusammenbruchs der Emanzipationsprojekte der 68er Konjunktur, und ähnliches ließe sich vom globalen Süden sagen.²

Die jüngste Metamorphose und sechste Phase ist die Entstehung eines »fossilen Hypermaskulinismus« seit ungefähr der Präsidentschaft Donald Trumps (2017) und dem weltweiten Aufstieg des Rechtspopulismus. In diesem wird das Auto abermals hochgradig politisiert mit deutlichen Anleihen aus dem historischen Faschismus. Dabei hat es, obwohl so hoch entwickelt, doch eine neue Qualität hervorgebracht, deren Herkunft sich deutlich an der Übernahme des US-amerikanischen Akryonyms SUV in die meisten Sprachen zeigt.

Aus großer Distanz betrachtet, kann diese sechste Phase als Reartikulation eines alten und nie verschwundenen »fossilen Techno-Rassismus« verstanden werden.³ Dieser umfasst mehr als nur das Auto. Auch die Dampflock, das Dampfschiff, das Flugzeug und überhaupt die auf fossile Energien gründende Moderne steckt die sehr weite Grenze ab. Das Auto war und ist die stärkste symbolische und materielle Ausprägung dieses Techno-Rassismus im Alltag. Sein historisches Subjekt ist trotz der Öffnung für Frauen bis heute die »Petro-Maskulinität«.⁴ Die Wurzeln des Automobilismus reichen tief in die Subjekte, ihr soziales Geschlecht und ihre Identität hinein, was jede ökologisch

¹ Theodor Adorno, Philosophische Elemente einer Gesellschaftstheorie und Paul Gilroy, Driving while Black, In: Malm, S. 456 und S. 389

² Anhang der Popmusik ist dies deutlich: der (später verurteilte Vergewaltiger) R. Kelly besang 1995 in »You remind me of something« das Auto, indem er eine Frau mit ihm verglich. 1974 hingegen sang William DeVaughn noch »You may not have a car at all, but remember brothers and sisters, you can still stand tall« in »Be Thankful for What You Got«. Zitiert nach Malm, Fußnote 218

³ Vgl. Malm, S. 442

⁴ Vgl. Daggett

motivierte Reform sehr schwer macht.⁵ Andreas Malm prognostiziert für den Fall, dass es doch noch zu einem Klimaschutz kommen würde, der den Namen verdient, eine gewalttätige Revolte dieser »Petro-Maskulinitäten«. Die Anfänge lassen sich deutlich genug bereits erkennen.⁶

Neo-Optimismus

Das gegenwärtige »sozio-metabolisches Regime« der industrialisierten oder post-industriellen Staaten reguliert die Stoffströme zwischen Natur und Kultur dauerhaft und systematisch in einer nicht-nachhaltigen Weise. Ein Übergang in eine nachhaltigen Metabolismus wäre vergleichbar mit dem Übergang von Neolithikum zum Ackerbau oder vom Feudalismus zum heutigen fossilen Industrie-Kapitalismus.⁷ Die Größe der Aufgabe wird von den Vorschlägen eines »Green New Deal« oder einer »ökologischen Modernisierung« unterschlagen. Man unterstellt, es sei einfach und leicht erreichbar. Die Wissenschaft befasst sich (mit Ausnahme des Green Marxism) seit knapp 40 Jahren mit den Möglichkeiten einer ökologischen Modernisierung *innerhalb* der Grenzen des bestehenden Regimes.

Jedoch – selbst viele wissenschaftliche Fürsprecher*innen der ökologischen Modernisierung wie Frank Geels und die Transition Theory, mussten schließlich eingestehen, dass ihre Hoffnungen illusionär gewesen sind. Es hat keine Entkopplung von Bruttoinlandsprodukt und Ressourcenverbrauch gegeben. Der Himmel über der Ruhr ist wieder blau, weil die schmutzigsten Industrien nach Asien abgewandert sind und dort weiterhin für unseren Konsum produzieren. Das befördert die Illusion in Westeuropa, unser Konsum sei weniger zerstörerisch als in der jüngeren Vergangenheit.

Heute, 30 Jahre nach der großen Umweltkonferenz der vereinten Nationen in Rio de Janeiro müssen alle Ziele als weit verfehlt gelten: das Aussterben von Tier- und Pflanzenarten, die Zerstörung der letzten Regenwälder einschließlich des Amazonas, die Verschmutzung der Ozeane, die Eutrophierung der Ökosysteme (auch in Europa), die Flächenversiegelung, der Verlust von Ackerfläche und Trinkwasser und die Konzentration von Co2 in der Atmosphäre – das alles geschieht *ungebremst*. Das heißt, es gab und gibt nur eine Umwelt- und Klimadiplomatie. Was es nicht gibt, ist eine Umwelt- und Klimapolitik, insofern wir unter Politik im Gegensatz zu Diplomatie eine messbare Veränderung der Stoffströme und Naturverhältnisse verstehen. Alles bedruckte Papier und alle in Mikrophone verlautbarten guten Absichten haben den Anstieg der Co2 Konzentration nicht um einen (messbaren) Jota aufgehalten, geschweige denn reduziert. Der Regenwald brennt heute noch schneller ab als in den 1990er Jahren, doch angesichts der Vielzahl an sozialen und ökologischen Katastrophen ist die allgemeine Öffentlichkeit übersättigt und ermüdet.

5 Zenone, S. 66

6 Zum Beispiel sind über 100 Anschläge in den USA dokumentiert, in denen Rassisten mit SUV-Autos in Demonstrationszüge der Anti-Rassismus-Bewegung fuhren. Auch in Deutschland gab es einige Fälle. Vgl. Malm, S. 531

7 Haberl, Helmut, Marina Fischer-Kowalski, Fridolin Krausmann, Joan Martinez-Alier, Verena Winiwarter, A Socio-metabolic Transition towards Sustainability? Challenges for Another Great Transformation, Sustainable Development, No. 19, 2011.

Frank Geels hat angesichts der selbst in Westeuropa nicht realisierten Energiewende seinen Optimismus aufgegeben. Es gehe weniger darum, weitere Vorschläge für Alternativen zu machen, als das bestehende fossil-industriell-kapitalistische System ausreichend zu schwächen, um diesen überhaupt erst eine Chance zu eröffnen: »Future agendas in research and policy should therefore pay much more attention to the destabilization and decline of existing fossil fuel regimes.⁸

Wie Malm und das Zetkin-Kollektiv argumentieren, ist dieser Optimismus selbst Teil der Ideologie des hegemonialen fossilen Regimes. Ohne ein Minimum an Optimismus ist scheinbar selbst eine stark verdinglichte Gesellschaft wie die unsere nicht möglich. Dabei hat sich der »bourgeoise Neo-Optimismus« parallel zur Klimaleugnung in den letzten Jahren sehr rasch radikaliert. Je weiter die Lücke zur messbaren Realität klafft, desto entrückter wird der Neooptimismus. Seine Geburtshelferin war in den 1980er und 1990er Jahren die Nachhaltigkeitswissenschaft mit ihrer starken Gläubigkeit an »Good Governance« und win-win Policies im Weltmaßstab. Als 2020 der Amazonas und der US-Staat Oregon in Flammen standen und ein weiteres Mal das heißeste Jahr der weltweiten Wetteraufzeichnung gemessen wurde, kletterten die Bücher »False Alarm« und »Apocalypse Never« weit nach oben auf der englisch-sprachigen Bestseller-Liste von Amazon.⁹

Die Sozialwissenschaften hören derweilen nicht damit auf, immer weitere Studien über eine vermeintlich machbare ökologische Modernisierung zu publizieren oder – was auf Dasselbe hinausläuft – zu behaupten, die Klimadiplomatie könnte auf wundersame Weise doch noch etwas zum Klimaschutz beitragen.

Keine Gletscherschmelze und kein Co2-Rekord wird die tonangebenden Sozialwissenschaften in der Nachhaltigkeitsforschung zur Überprüfung ihrer Prämissen bewegen. Denn diese stehen nicht zur Disposition (und werden meist gar nicht explizit definiert). Die Unumstößlichkeit des Kapitalismus als allein mögliche Gesellschaftsformation ist ihr Dogma. So etwas wie ein kapitalistischen Weltsystems hat als wissenschaftliches Konzept keinen Platz in den Sustainability Studies. Oder in anderen Worten ausgedrückt, das letzte was der Fisch entdeckt ist bekanntlich das Wasser. Damit leistet der wissenschaftlich geweihte kategorische Optimismus einen funktionalen Beitrag zum Status Quo.

Die Hoffnung wird allen Unwettern und Katastrophen zum Trotz noch ein wenig länger aufrecht erhalten und mahnt insbesondere die junge Generation zur Geduld. Niemand solle bitte Autobahnen blockieren, aus Protest gegen die legale Vernichtung großer Mengen guter Lebensmitteln, hieße es von staatsoffizieller Warte im Winter 2022, denn »die Politik« würde sich um die Klimakatastrophe schon kümmern. Und

⁸ Geels, Frank, *Regime Resistance against Low-Carbon Transitions: Introducing Politics and Power into the Multi-Level Perspective*, Energy and Society 2014.

⁹ Malm and the Zetkin Collective, 2021, 540.

Amazon selbst finanziert unter anderem das Competitive Enterprise Institute und dieses wiederum den bekannten Klima-Wandel-Leugner Jim Inhofe. Das Buch wurde gelobt von einem weiteren Hauptakteur der Klimawandelleugnung, dem Heartland-Institute. An der Neutralität von Amazon sind somit Zweifel angebracht. Vgl. Root, Tik, Friedman, Lisa, Tabuchi, Hiroko, *Following the Money That Undermines Climate Science*, New York Times, 10. Juli 2019, <https://www.nytimes.com/2019/07/10/climate/nyt-climate-newsletter-cei.html>

auch gegen Gaskraftwerke solle niemand protestieren, die sind laut EU-Kommission seit Januar 2022 »nachhaltig« und seit März sollen sie darüber hinaus als patriotischer Beitrag zur Unabhängigkeit von Russland gelten.

Um nicht falsch verstanden zu werden: In den 1980er und frühen 1990er Jahren hatten nicht-marxistisch arbeitende Wissenschaftler*innen noch rationale Gründe für einen gewissen Optimismus im Hinblick auf die Reformierbarkeit des Kapitalismus.¹⁰ 30 Jahre nach dem Rio-Gipfel der vereinten Nationen und dem Scheitern seiner Ziele ist der Neooptimismus hingegen zur Ideologie verkommen.

Die langen Schatten des Faschismus

Nicht die einzige aber die lauteste Fürsprecherin des Neooptimismus ist weltweit die radikale Rechte, auf Englisch die »far right« oder auch neue Rechte oder mit verharmlosendem Anklang, der Rechtspopulismus. Die existierenden fossilen Regime zu destabilisieren, wie Geels fordert, ist daher gleichbedeutend mit einem Sieg über diese. Malm und das Zetkinkollektiv: »Es gibt leider scheinbar keinen anderen Weg als die radikale Rechte zu besiegen, nicht über sie zu lachen, sondern sie zu besiegen. Vor dem Kampf zu fliehen hieße, vorzeitig aufzugeben.«¹¹

Wie wir in den historischen Kapiteln gesehen haben, ist der Zusammenhang von Automobil und Faschismus einschließlich des »Nationalsozialismus« offensichtlich. Doch auch dies war nicht der Anfang sondern eine weitere große Metamorphose des Nexus aus Fossilismus, Rassismus und Imperialismus. Schon die mit Kohle-befeuerten Kanonenboote des 19. Jahrhunderts waren eine Form europäischer Weltherrschaft auf Grundlage fossiler Kohlenwasserstoffe. Cara Daggett zeigt, dass lange vor dem Erdöl schon die Steinkohle »die metaphorische, materielle und soziotechnisch Grundlage der westlichen Petrokulturen« bildete.¹² Was wir als Verbindung von Automobilismus und Faschismus erkannt haben, nennt sie wie andere Wissenschaftler*innen, die die ökologisch-materielle Dimension ergänzt haben folgerichtig »fossilen Faschismus«. Diesem voraus ging also ein fossiler Imperialismus und Rassismus. Seine letzte und heutige Ausprägung nennt Daggett »Klimafaschismus«. Das meint die Einhegung von permanent scheiternden Staaten in den globalen Peripherien Afrikas, Asiens und der Amerikas durch die mächtigeren Staaten, die Einzäunung der »westlichen« Zentren mit Stacheldrahtzäunen und der stetig voranschreitende Ausbau der repressiven Staatsapparate in allen Staaten des »Westens« um Flüchtlinge von außen und Armut im inneren in Schach zu halten.¹³ Was wir mit großem historischen Abstand heute erkennen können sind sehr grob eingeteilt drei Phasen: der Beginn des Fossilismus-Imperialismus-Industrialismus im 19. Jahrhundert, seine Expansion im fossilen Faschismus mit der Verbreitung des Autos als symbolisch wichtigster Maschine im letzten Jahrhundert und seine Legitimationskrise auf dem Zenit der billig verfügbaren Kohlenwasserstoffe in der beginnenden Klimakatastrophe in unserem Jahrhundert.

¹⁰ Malm und Zetkinkollektiv, 2021, S. 540 Übersetzung aus dem Englischen hier und im folgenden von C.K.

¹¹ Daggett 2018, S. 3

¹² Ebd.

Wenn wir alle drei Phasen in den Blick nehmen, wird vieles was gegenwärtig als irrationaler und unerklärlicher Wahnsinn erscheint durchaus rational verständlich. Cara Daggett:

»In other words, fossil fuels matter to new authoritarian movements in the West because of profits and consumer lifestyles, but also because privileged subjectivities are oil-soaked and coal-dusted. It is no coincidence that white, conservative American men – regardless of class – appear to be among the most vociferous climate deniers, as well as leading fossil fuel proponents in the West.«¹³

Was uns als radikale neue Rechte und Hypermaskulinismus entgegentritt ist tatsächlich nicht neu. Es gehört zur europäischen Moderne und konnte in ihren besseren Zeiten unterdrückt und sublimiert werden. So war schon der britische industrielle Imperialismus rassistisch und zugleich fossilistisch. 60 Jahre vor der Reichsautobahn umschrieb ein durchschnittlicher britischer Ingenieur und Kolonialbeamte, John Turnbull Thomson, 1873, den Zeitgeist so:

»Then, what has made the white man – or more conspicuously the Anglo-Saxon – of the Teutonic race so ubiquitously progressive and aggressive; this more especially of so recent a date? It is his humanity and science, combined with steam. And what makes steam for him? It is coal. What then has coal to do with our race? As far as we know yet, everything.«¹⁴

Der schon verbreitete Rassismus der europäischen Sklavenhalter-Imperien hat sich mit der zusätzlichen Überlegenheit durch Dampfmaschine und Kohle sowie ihren Maschinen, dem Dampfschiff und der Eisenbahn, verbunden. Schon in dieser Frühphase des Fossilismus entstand ein »Rassismus zweiter Ordnung«, ein »Techno-Racism«. Dieser leitete die Überlegenheit der weißen Europäer*innen aus der Nutzung der Maschinen statt nur aus der Biologie ab – wobei sich beide oft ergänzten.¹⁵ Die Arbeit der Afrikaner*innen (zur Herstellung großer Mengen Palmöls als Schmiermittel vor der Entdeckung des Erdöls) und Asiat*innen und Lateinamerikaner*innen (als Plantagenarbeiter für Kautschuk für Autoreifen vor der Entwicklung des synthetischen Gummis 1936) wurde unsichtbar gemacht, um den Mythos der ausschließlich weißen-europäischen Maschine zu schaffen.¹⁶ Ein ferner Anklang daran war Hitlers Lüge, er habe die Autobahnidee ganz allein, nur durch Hilfe göttlicher Eingebung (statt von der HaFraBa und IG-Farben) erhalten.

Mit der Erfindung des Autos erbte es den Techno-Rassismus des vorigen Jahrhunderts und verbreitete ihn in weiteren sozialen Schichten als es das Kanonenboot je gekonnt hätte. Das Auto ist laut Malm und Zetkinkollektiv selbst eine materielle und sym-

¹³ Aaron M. McCright and Riley E. Dunlap, »Cool Dudes: The Denial of Climate Change among Conservative White Males in the United States«, *Global Environmental Change* 21, no. 4 (2011): 1163–72. In: Daggett, S. 3f.

¹⁴ Address by J. T. Thomson, F. R.G. S., President, in the Chair to the New Zealand Institute, 7 April 1874, in James Hector (ed.), *Transactions and Proceedings of the New Zealand Institute*, 1873 (Wellington: James Hughes), 441, 444–5. In Malm and Zetkin Collective, S. 355

¹⁵ Malm and Zetkin Collective, S. 385

¹⁶ Ebd., S. 350

bolische Verkörperung des technologischen Rassismus.¹⁷ Ein fernes Echo des Ur-Mythos von der gefühlten Unabhängigkeit der Europäer*innen in ihren Maschinen (von den Kolonien) finden wir noch heute im verbreiteten Common Sense der meisten Autofahrer*innen. Sie insistieren auf ihr vermeintliches Recht, »einfach in Ruhe gelassen zu werden. Er ist das perfekte liberale kapitalistische Subjekt.«¹⁸ Um so zu fühlen, muss ignoriert werden, dass jemand in der globalen Peripherie das nötige Öl, die Metalle, das Lithium gefördert hat, und dass das eigene Auto irgend etwas mit der Klimakrise und dem Recht auf Zukunft der jungen Generation zu tun haben könnte.

Malm und das Kollektiv meinen, der gegenwärtige Rassismus gegen Araber*innen und Muslim*innen sei erstmals in der narzistischen Kränkung der Autofahrer*innen in der »Ölkrisse« der 1970er Jahren entstanden, als arabische Staaten begannen ihre Ölquellen zu nationalisieren und den gemeinen Autofahrer beim trivialen Akt des Volltankens dazu nötigten, die Tatsache anzuerkennen, von einer globalen Lieferkette abhängig zu sein, bei der die Kolonialvölker plötzlich ein Wort mitreden wollten. Der Mythos von der fossil-technologischen Unabhängigkeit musste hier einmal als Mythos erkannt werden.

Es war daher kein unglücklicher Zufall sondern im Automobilismus angelegt, dass mit Henry Ford der erster Massenproduzent und für zwei Jahrzehnte größte Weltkonzern ein Antisemit, Rassist und fanatischer Feind der Arbeiter*innen-Bewegung war. Es war ebenfalls kein Zufall, dass Ford sobald sich die Gelegenheit bot, die Agenten seiner Revolution in Europa finanzierte um etwas gegen die seiner Meinung nach von Juden*Jüdinnen geleitete Oktoberrevolution zu tun.¹⁹ Ohne seine tiefen Taschen hätte es wahrscheinlich 1923 keinen Hitler-Ludendorff-Putsch geben, und der Aufstieg von Hitler und der NSDAP wäre irgendwann im Laufe des Jahres 1922 in München wegen Geldmangel geendet.²⁰ Die New York Times schrieb:

17 Paul Gilroy, ›Driving While Black‹, in Daniel Miller, *Car Cultures* (Oxford: Berg, 2001), S. 89 In: Malm and the Zetkin Collective, S. 385

18 Ebd. S. 386

19 Vgl. auch Pool, James, *Who Financed Hitler: The secret funding of Hitler's Rise to Power 1919 – 1933*, Dial Press, New York 1978.

20 Höchstwahrscheinlich spendete Ford über den weißrussischen Emigranten in den USA, Boris Brasol und mit Hilfe seines Sekretärs und »rechter Hand«, dem deutschen Emigranten Ernest Liebold an Ludendorff Ende 1921 den hohen Betrag von 0,5 Millionen Goldmark wovon wahrscheinlich ein Teil an Hitler weitergeleitet wurde. Fords Mann in Bayern war ein gewisser Lars Jacobsen, der angeblich als Vertreter für Traktoren Europa bereiste wie später auch Brasol. (S. 65)

Nur zwei Monate später beschwerte sich der Vizepräsident des bayerischen Landtags Erhard Auer beim Reichskanzler Friedrich Ebert über Fords Einmischung. Auf den Stufen des Reichstags erklärte er einem Reporter der Chicago Tribune, Ford finanziere einen gewissen Adolf Hitler in München, weil dieser sehr beeindruckt sie von dessen Programm der »extermination of Jews in Germany«, wie die New York Times am 8. Februar 1923 schrieb. (S. 45)

Hitler und Luddendorf versuchten zwei Jahre später von Mussolini inspiriert, einen »Marsch auf Berlin« am 8. und 9. November 1923. Dass dieser von der halben Millionen Goldmark oder weiteren Geldflüssen ermöglicht wurde ist zumindest sehr wahrscheinlich, da Ford im gleichen Zeitraum seine antisemitische Kampagne in den USA und weltweit finanzierte und unter anderem die »Protokolle der Weisen von Zion« drucken und weltweit über die Auto-Häuser verteilen ließ. (S. 64)

Es ist so gut wie sicher, dass Liebold ein deutscher Spion war, der den 1915 enttarnten (und ausgewiesenen) von Papen in den USA beerbte. (S. 131) Es wird dem Nazi-Sympathisanten Liebold zugeschrieben, den wahrscheinlich bereits antisemitisch fühlenden Ford für die Idee einer jüdisch-

»A rumor is circulating here that Henry Ford is financing Adolph Hitler's nationalist and anti-Semitic movement in Munich. Indeed the *Berliner Tageblatt* has made an appeal to the American Ambassador in Berlin to investigate and interfere. The wall beside his desk in Hitler's private office is decorated with a large picture of Henry Ford. In the antechamber there is a large table covered with books, nearly all of which are a translation of a book written by Henry Ford [the international Jew]. If you ask one of

bolschewistischen Weltverschwörung begeistert und noch weiter radikalisiert zu haben. Liebold soll die Idee von Boris Brasol aufgenommen haben. Brasol verbreitete die »Protokolle der Weisen von Zion« in den USA und streute die Verschwörungstheorie, die Juden steckten alleine hinter der Oktoberrevolution um »die Zivilisation« auszulöschen. Brassols Ziel war der Sturz der Oktoberrevolution und die Rückkehr des Zarentums. (S. 64) Von Papen hatte bekanntlich einen zweiten großen Auftritt 1932 als Kanzler und Helfer Hitlers zur Macht im Januar 1933. Bis 1926 reiste Brasol im Auftrag von Liebold, und damit im Auftrag von Ford, mehrmals nach Europa und finanzierte wahrscheinlich weiterhin die NSDAP oder weitere ähnliche Organisationen in anderen Ländern unter anderem die UHO, Ukrainian Hetman Organization, die ebenfalls mit den Nazis kollaborierte und eine eroberte Ukraine später für Berlin verwalten sollte. (S. 62 und 137)

Ford blieb Hitler treu bis weit in den Krieg hinein. 1940 weigerte er sich trotz nachdrücklicher Bitten Londons, Rolls Royce's Merlin-Motoren für die britischen Spitfire-Flugzeuge in Lizenz zu bauen, während er zeitgleich (!) keine Gewissensbisse hatte, von seinen Werken Flugzeugmotoren für die Luftwaffe bauen zu lassen (8 % der Leistung der Werke in Deutschland während des Krieges waren keine Autos) und wahrscheinlich die Profite einzustreichen. (S. 338)

Seine Werke im besetzten Frankreich bei Poissy verhinderten die Handelsblockade mit einer Dependance in Vichy- Frankreich und Algerien und zahlten dem Stand der Wissenschaft nach bis Sommer 1942 Gewinnausschüttungen an Ford und die Aktionär*innen während das Werk 5 Mal von der britischen Luftwaffe bombardiert wurde.

Am 7.12.1942 begann John Lawler die Sichtung der Akten in Detroit um eine Verurteilung Fords nach dem »trading with the enemy act« vorzubereiten. Der genaue Zeitpunkt ist nicht nachvollziehbar, aber wahrscheinlich brachen die Geschäftsbeziehungen zu den Fordwerken in Frankreich und Deutschland erst Mitte oder Ende 1942 ab, als die USA schon ein Jahr im Krieg mit Deutschland waren und bereits Millionen im Holocaust ermordet wurden. (S. 338)

Auch General Motors Tochter Opel verdiente mit LKW für den deutschen Krieg und wusch die Geldeinnahmen mit der Banking Union bis circa Mitte 1942 (S. 350f.). GM und auch IBM ließen die Geldwäsche über den selben Mann in Deutschland, Heinrich Albert besorgen. (S. 351) Ferner war beteiligt die Amerika-Hamburg Linie der IG-Farben. (S. 348f.) Ganz genau lässt sich der Geldstrom nicht nachverfolgen, da scheinbar nicht wenige Dokumente vernichtet wurden. Der Lalwer-Bericht am 25.5.1943 war für Ford sehr ungünstig, führte aber zu keiner Verurteilung oder sonstigen Konsequenzen, wahrscheinlich weil Ford sich bis dahin doch an der Rüstung der Alliierten beteiligte und man scheinbar erst einmal den Krieg gewinnen und die schmutzige Wäsche später waschen wollte – wozu es dann nie kam.

Ford streitet bis heute alles ab und die deutsche Dependance zahlte erst nach erheblichem öffentlichen Druck im Jahr 2000 den sehr geringen Betrag von wahrscheinlich – man hielt sich bedeckt – höchstens 13 Millionen Euro in die Stiftung Erinnerung, Verantwortung, Aufarbeitung (EVZ) um einige wenige der ehemaligen Zwangsarbeiter*innen zu entschädigen. (S. 352)

In der direkten Nachkriegszeit hatte Henry Ford II (Junior) dafür gesorgt, dass der Nazi-Direktor der deutschen Werke, Robert Schmidt den »Persilschein« bekam und 1950 abermals Generaldirektor von Ford Deutschland wurde, gegen den Protest einiger Arbeiter*innen. (S. 359f.) Ford lehnte selbst eine Entschädigung der Zwangsarbeiter*innen aus Westeuropa stets ab. Vgl. Wallace, Max, The American Axis, St. Martins Press, New York 2003.

Hitler's underlings for the reason of Ford's popularity in these circles, he will smile knowingly but say nothing.²¹

Ford hielt Hitler die Treue und verdiente gut an der Produktion von LKW, Flugzeugmotoren und dem Triebwerk der V-2 Rakete.²² Ein Netzwerk für die illegale Geldwäsche auch von General-Motors-Opel, IBM und IG-Farben wurden von der Gruppe Union Banking in den USA besorgt, um die Profite aus Europa in »saubere« US-Dollar zu überführen.²³ Die leitende Person und Anteilseigner von Union Banking war ein gewisser Prescott Bush.²⁴ Bush kam trotz einiger Untersuchungen und drohenden Prozessen so ungeschoren davon wie seine Geschäftspartner, die Thyssens, und wurde mit dem ergauerten Vermögen Teil des Washingtoner Establishments der Nachkriegszeit. Sein Sohn George wurde 1989 der 41. Präsident der USA und dessen Sohn George W. Bush schaffte es 2001 zum 43. Präsidenten. Beide gehörten bzw. gehören zur Strömung des Neokonservatismus, welche die neue Rechte und den Trumpismus hervorgebracht hat.

Die neue Rechte hat Recht

Wie Naomi Klein analysiert hat, versteht die heutige neue Rechte es sehr gut, aus der von der Klimabewegung angedrohten Einschränkung des in Erdöl schwimmenden imperialen Lebensstils politisches Kapital zu schlagen.²⁵ Der Liberalismus sagt, dass er das Klima retten wolle, während er SUVs und Autobahnen und fossile Kraftwerke bauen lässt. Ganz anders ist die neue Rechte, die dieselbe vorherrschende Realität als Wille ausdrückt. Sie sagt, sie wollen noch mehr SUV und Autobahnen bauen, während genau dies ohnehin geschieht. Der Unterschied liegt in der semantischen und symbolischen Ebene, und weniger auf Ebene der ökologisch relevanten Handlungen. Die neue Rechte kommt der irrationalen Totalität näher als die liberal-demokratische Weltbeschreibung. Ihre Lüge ist freilich, dass das, was sie pathetisch einfordert, ohnehin schon größtenteils Realität ist: Es gibt jede erdenkliche Freiheit für den Autofahrer, während die EU Zäune und Mauern baut, ob mit oder ohne Rechtspopulisten in den Regierungen. Adorno meinte, die Menschen seien unweigerlich so irrational wie die Welt es ist, in der sie leben. Die neue Rechte symbolisiert diese Irrationalität, sie will sie vollständig bejahen. Es ist ihr ein Leichtes, dem liberalen Kapitalismus seine Heuchelei und die Sprache der political correctness vorzuwerfen. Allerdings will sie nichts an den Zuständen verbessern sondern lediglich die Heuchelei beseitigen, in dem die Sprache und Weltbeschreibung so grausam wird wie die Welt es ist, ohne den geringsten Anspruch auf Emanzipation.

Dazu kommt die besorgniserregende Verbindung zu Milliardären aus dem »fossilen Kapital«.

²¹ New York Times, 20.12.1922, S. 2, In: Wallace, S. 44.

²² Siehe die Fußnoten oben, und Wallace, S. 338

²³ Vgl. Pool, James, Hitlers Wegbereiter zur Macht : die geheimen deutschen und internationalen Geldquellen, die Hitlers Aufstieg zur Macht ermöglichen, Scherz Verlag, München 1979.

²⁴ Wallace, S. 348f

²⁵ Vgl. Klein, Naomi, This changes everything.

Robert Mercer oder die Koch-Brothers (aus der Öl-Industrie) haben tiefe Taschen und finanzieren die neue Rechte und Klimawandelleugner*innen in den USA und Europa. Die neue radikale Rechte verteidigt wo immer sie an der Macht ist den ungebremssten Extraktivismus, das heißt die rücksichtslose Förderung von Kohlenwasserstoffen und was sonst an ökologischer Zerstörung wirtschaftlich möglich ist. In Südpolen wird der Trinkwasserhaushalt ganzer Regionen zerstört für die letzte Braunkohle, Bolsonaro lässt den Regenwald fast ungehindert abbrennen und Trump hat bekanntlich versucht die ohnehin geringfügigen Restriktion für die Ölförderung in Naturschutzgebieten aufzuheben.

Malm und Zetkinkollektiv haben sehr einfach in zwei Arten der Klimaleugnung unterschieden: wörtliche und implikative Leugnung. Wörtliche Leugnung ist, was Trump oder die AfD hervorbringen. Die »implikative Leugnung« (implicatory denial) bedeutet, so zu handeln, als ob das Verbrennen von Kohlenwasserstoffen nicht zur Klimakatastrophe führte. (SUV und LNG-Terminals bauen und dennoch die Klimaziele erreichen wollen) Die vorherrschende kapitalistische Klima-Governance ist somit zwar eine freundlichere aber immer noch eine Form der Klimaleugnung.²⁶ »Das Gender-Äquivalent zur Klima-Governance ist die ›ökomoderne Maskulinität‹ – Elon Musk in seinem Tesla.²⁷

Die Klima-Governance und ihre ökomoderne Maskulinität samt E-Auto sind kein Gegensatz zur Klima-Leugnung, zu fossiler Maskulinität und Verbrennungs-Auto. Beide sind zwei Seiten derselben Medaille. Noch immer wird Männlichkeit mit dem Auto und seinen Attributen verknüpft und eine Abkehr vom Automobilismus abgewehrt. Elon Musk ist nur die freundlichere, moderne Variante des Automobilismus, aber nicht seine Überwindung. Selbst angesichts dreijähriger Dürre und sich ankündigender Wasserknappheit stand nie zur Debatte, ob die viel Wasser verbrauchende Tesla-Fabrik bei Berlin wirklich nötig ist, um E-Autos mit 1000 PS Leistung und 400 km/h Höchstgeschwindigkeit zu bauen. Offensichtlich ist sie das. Erich Fromm meinte, die Lust andere zur beherrschenden habe ihre Wurzeln in einer Ich-Schwäche. Dieser sado-masochistischer Charakter ist das, was wir als Normalität kennen. Da die Vorherrschaft der Europäer*innen über die Welt und eine zunehmend nicht mehr beherrschbare Natur immer mehr ins Wanken kommt, breitet sich »ein Gefühl kollektiver Impotenz« aus.²⁸ Dagegen helfen 1000 PS, seien sie elektrisch oder fossil, und leider kann auch ein siegreicher Krieg helfen, gegen einen endlich gefundenen Feind, auf den alle Frustrationen projiziert werden können. Wenn die größten Staaten der Welt sich weiterhin ein eskalierendes neues Wettrüsten samt Stellvertreter-Kriegen leisten, kann es keine Klimarettung geben.

Die in naher Zukunft drohenden ökologischen Verwüstungen abzuwenden hieße, das gesamte Wirtschaftssystem und alles was dazugehört, zu überwinden. In dem Punkt hat die neue Rechte Recht, und der Liberalismus belügt sich selbst, in dem er die Möglichkeit eines Menschen- und Klima-freundlichen Kapitalismus behauptet. Ob diese Überwindung Kommunismus, Öko-Sozialismus, Post-Kapitalismus, Öko-

²⁶ Vgl. Laura Stegemann und Marinus Ossewaarde in Malm 2021.

²⁷ Malm und Zetkinkollektiv, 2021, Fußnote 239

²⁸ Staggett, S. 12

Feminismus oder noch anders heißen soll ist eine offene Frage. Keine Frage ist, dass diese die einzige Chance ist für Homo Sapiens.

Ein Vorschlag für eine Definition

Automobilismus meint die symbolische und materielle Überhöhung des Gebrauchsgegenstandes Automobil. Sein wichtigster gesellschaftlicher Ort ist eine mit ihm verschmolzene männliche Subjektivität (Petromaskulinität oder fossile Maskulinität). In der höchsten Stufe erreicht die Identifikation die Qualität einer Metonymie, in der eine Trennung vom Auto Kastrationsangst auslöst. Die Petromaskulinität ist die populäre und am stärksten verbreitete Form des zuvor elitären eurozentrischen Techno-Rassismus. Sie teilt seine nicht zu jeder Zeit und nicht in jeder Variante manifesten aber dennoch latent stets vorhandenen Attribute. Das sind: i) die Illusion der Unabhängigkeit des*der Nutzer*in der Maschine von den Rohstoffe-liefernden (überwiegend) ehemals kolonialisierten Ländern mit (überwiegend) rassifizierten nicht-weißen Bevölkerungen, ii) der Glaube an die Natürlichkeit einer Weltordnung, in der weiße Europäer*innen privilegierter Zugang zu den nötige Ressourcen zusteht, iii) die Leugnung der eigenen Verantwortung für externalisierte Schäden, iv) die aggressive Abwehr von Forderungen nach Einschränkungen, v) der Glaube an und Wunsch nach ewigem materiellem Wachstum.

Das Gender-Modell der Petromaskulinität ist das einer auch als toxisch bezeichneten endlos gesteigerten Männlichkeit bis zur Hypermaskulinität. Diese schlägt schließlich um in ökologische und soziale Irrationalität und kann verstanden werden als ein Ausdruck des Freudianischen Todestriebes, sowohl in subjektiver Hinsicht beim Rasen ohne Tempolimit, als auch in symbolisch-politischer Dimension beim ostentativen fahren von SUV und übermotorisierten (schmutzigen, großen, lauten) Autos.

Das gesellschaftliche Naturverhältnis des Technorassismus ist eines der ethisch gerechtfertigten und praktizierten schrankenlosen Ausbeutung einer ursprünglich als unerschöpflich und unzerstörbar imaginierten Welt. Es korrespondiert seit Anbeginn mit Geschlechterverhältnissen der patriarchalen Ausbeutung von Frauen durch Männer. Der Technorassismus entstand aus einem Weltsystem der rassistischen Ausbeutung von Nicht-Weißen durch Weiße. Obwohl die Gender- und die rassistische Dimension nicht länger moralisch gerechtfertigt werden, sind sie die materielle Realität des Automobilismus.

Als Popularisierung des Technorassismus war der Automobilismus ein bevorzugter Ort der Propaganda des Faschismus in Italien und Deutschland. Viele seiner Praktiken wie Autobahnen und automobile Männlichkeit sind in dieser Zeit entstanden. Sie schließen Bewusstseinssplitter des Faschismus bis heute ein. Dieser »gefrorene Diskurs« wird im Zuge des Aufstiegs der »neuen Rechten« reaktiviert. Die Wurzeln des Automobilismus im »paligenetischen Ultronalismus« werden heute abermals sichtbar in einem anachronistisch erscheinenden »pali-defensiven Ethnonationalismus« in dem unter anderem das Auto als Vorrecht der »weißen Rasse« und des nationalistisch und hetero-normativ imaginierten Mannes verteidigt wird.²⁹

29 Vgl auch hierzu Malm 2021.

Auswirkungen wie der Umbau der Städte nach dem Leitbild der autogerechten Stadt, die Autolobby als Teil des »fossilen Kapitals« welches die staatliche Politik maßgeblich determiniert und Umweltschutz verhindert sowie die Verankerung des Autos in vielen Bereichen der Wirtschaft, Populärkultur und Kindererziehung (von Jungen) sind Folgeerscheinungen, ebenso der weiter expandierend strukturelle Zwang zum privaten Auto. Das primäre soziale Motiv in der Frühzeit des Autos war der Wunsch nach Erhöhung des (überwiegend männlichen) Selbstwertgefühls auf Kosten Schwächerer. En Miniature hat sich diese Entstehungsgeschichte in der historischen Phase des Postsozialismus wiederholt.

Ausblick und Schluss

Die Ideologie der Ungleichwertigkeit von Menschen ging der Erfindung des Automobils voraus. Seine extreme Steigerung in einfache (Donald Trump) oder implikative (Elon Musk) Klimawandel-Leugnung ist die Rückkehr eines von Anbeginn vorhandenen Irrationalismus und Anti-Humanismus der europäischen Moderne. Die Gleichzeitigkeit von Bekanntwerden des Klimawandels mit dem Aufstieg des SUV und fortgesetztem Autobahnbau verweist abermals auf den im Kapitalismus immanenten Todestrieb.

Dass Automobilismus und Maskulinismus zunehmend ideologisch verteidigt werden (müssen) verweist auf ihre neuerliche Fragilität. Das eröffnet sowohl ein Möglichkeitsfenster für Veränderung zum Besseren, als auch die Gefahr zur größtmöglichen Eskalation des Todestriebes. Seit 2022 ist die Gefahr eines großen Atomkrieges zurückgekehrt und wird uns wohl die nächsten Jahre weiterhin bedrohen. Aus größerer Distanz gesehen, muss der Liberalismus damit als gescheitert gelten. Er hatte drei Jahrzehnte Zeit und davon im ersten Jahrzehnt den Zenit seiner Macht erreicht, von dem aus er die Welt nach seinen Ideen formen konnte. An seinen eigenen liberalen Werten gemessen hat der liberale Kapitalismus versagt. Die Welt nach Fukuyamas »Ende der Geschichte« ist seine Welt, es ist die Welt der Katastrophen.

Da der Automobilismus heute in fast allen Bereichen, materiell-räumlich und symbolisch-sozial verankert ist, kann seine Auflösung auch fast überall begonnen werden. Ein Tempolimit ist genauso gut wie eine Beschränkung der maximalen PS oder des maximalen Gewichtes. Eine Einschränkung von automobilem Kinderspielzeug ist so gut wie ein Verbot von positiven Bezügen in Film und Kultur. Eine Einschränkung von Parkplätzen und verfügbarer Fläche in den Städten sowie Tempolimits und ein Straßenbau-Stopp sind naheliegende Mittel. In jedem Fall muss der Automobilismus so wie die neue Rechte wirklich besiegt werden. Die gewonnenen Kämpfe gegen die Sklaverei, gegen den Nazi-Faschismus, gegen den Imperialismus und Kolonialismus, und für den Parlamentarismus, Arbeiter*innen-Rechte und Frauenwahlrecht zeigen, dass selbst große Verbesserungen möglich sind. Die Oktoberrevolution ist an ihren eigenen Ansprüchen gemessen gescheitert, und dennoch gehört auch sie in diese Aufzählung, trotz allem. Ohne Oktoberrevolution hätte es höchstwahrscheinlich keine Befreiung der kolonialisierten Länder in Afrika und Asien gegeben. Das war und ist die Mehrheit der Weltbevölkerung und daher keine Fußnote.³⁰

³⁰ Vgl. Traverso, Enzo, Revolution: an intellectual history, Verso, London 2021.

Es wäre schön, wenn der real existierende Kapitalismus so sanft und altersschwach abdanken würde wie der Staatssozialismus, diese kalte Utopie, wie Ernst Bloch ihn nannte. Enzo Traverso schloß seinen Rückblick auf das Jahrhundert der Revolutionen jüngst mit einer Reflexion über Walter Benjamins Begriff der Geschichte: »Eine neue, globale Linke wird nicht gewinnen ohne sich durch diese historische Erfahrung durch zu arbeiten. Den emanzipativen Kern des Kommunismus aus diesem Ruinenfeld zu extrahieren ist keine abstrakte, bloß intellektuelle Operation; es wird neue Kämpfe, neue Konstellationen benötigen, in denen die Vergangenheit ganz plötzlich wieder auftauchen wird und Erinnerung aufblitzt. Revolutionen können nicht im Terminkalender geplant werden, sie kommen immer unerwartet.«³¹

³¹ Ebd. S. 444

