

Das A 20-Desaster – ein Fall für die marxistische Analyse? Kommentar zum Beitrag von Helmuth

Von Niko Paech

In seinem Beitrag zur geplanten Küstenautobahn A 20 betont Helmuth, dass die seiner Meinung nach zu Recht dagegen erhobenen Einwände die gesellschaftlichen Ursachen außer Acht ließen. Diese will er auf Basis marxistischer Kapitalismuskritik aufdecken. Die Letztere legt er zunächst in allgemeiner Form dar, um unter anderem das Phänomen der „Realabstraktion“, welches er für originär kapitalistisch hält, näher auszuarbeiten. Im Folgenden soll auf die wichtigsten Aspekte dieser Analyse eingegangen werden, insbesondere auf deren Plausibilität und Potenzial, den drohenden Bau der A 20 zu begründen.

1 Abstraktion, Entbettung und Entfremdung als Folge des Kapitalismus?

1.1 Zweck-Mittel-Umkehrungen als Preis für Produktivität

In den Abschnitten I. bis III. seines Textes geht Helmuth auf grundlegende kapitalistische Wesensprinzipien ein, die ursächlich für die von ihm als relevant erachtete Realabstraktion und Entbettung sind, um wiederum damit den Bau der A 20 erklären zu können. Dem soll im Folgenden eine differenzierte Betrachtung gegenübergestellt werden, die aber gleichermaßen Phänomene der Abstraktion, Entbettung und Entfremdung aufgreift.

Nicht erst seit Marx, sondern schon im Frühsozialismus und bei Rousseau findet sich Kritik an entfremdeter Arbeit. Insoweit letztere dem Zweck der Selbstversorgung entzogen, spezialisiert und monetär entlohnt wird, lässt sie sich in einen größeren organisatorischen Zusammenhang integrieren und technologisch verstärken, um Produktivitätsgewinne zu erzielen. Nie in Frage gestanden hat indes, dass sozialistische Ökonomieentwürfe nicht minder produktivistisch orientiert sind und waren – mit Ausnahme des Ökosozialismus, der sich wiederum deutlich vom Marxismus distanziert. Ganz gleich, ob die Produktivitätszuwächse kritikwürdiger Kapitalverwertung dienen oder vergesellschaftet werden, um gerecht verteilt zu werden – die Überwindung der Subsistenz zugunsten arbeitsteiliger Industrieproduktion bewirkt in beiden Fällen dasselbe.

Neben systematischer Sinnentleerung, Monotonie, Verkümmern und mangelnder Selbstwirksamkeit entwickeln sich Abhängigkeiten. Letztere folgen aus dem Übergang zur abstrakten Geldwirtschaft, ohne die allerdings – hier liegt ein Dilemma – hochgradig spezialisierte, folglich Wohlstand verheißende Wertschöpfungsprozesse nicht zu koordinieren sind, und zwar unabhängig von allen sonstigen gesellschaftlichen Verhältnissen. Sich nicht mehr direkt selbst zu versorgen, sondern für spezialisierte Verrichtungen einen Geldbetrag zu erhalten, der gegen nicht selbst produzierte Güter einzulösen ist, leitet direkt zu der von Helmuth beschriebenen Realabstraktion über.

Individuen bemessen ihre Verrichtungen nicht mehr an der selbst oder durch andere wahrgenommene Qualität eines unmittelbaren und ganzheitlich zu erfassenden Ergebnisses. Arbeitsresultate werden zum reinen Mittel, das einem vereinheitlichten und abstrakten Zweck unterworfen ist, nämlich einen maximalen monetären Überschuss zu erzielen. Diese „Ver-

Mittlung“ (Gronemeyer 2008), also Umwandlung bisheriger Zwecke in bloße Mittel, wurde von Sennett (2005) sinngemäß wie folgt beschrieben: In einer Handwerker-gesellschaft würde ein Tischler das von ihm erschaffene Möbelstück an seiner Zweckmäßigkeit, Solidität, Schönheit, Eleganz und dem Zuspruch bemessen, den andere Handwerker oder der Nutzer dem Objekt entgegenbringen. In einer Industriegesellschaft zählt hingegen nur die in Geld gemessene Differenz zwischen dem Herstellungsaufwand und dem Verkaufserlös des Möbelstücks, das damit zu einem bloßen Mittel der Überschussmaximierung degradiert wird. Auch die soziale Position eines Individuums wird damit neu codiert: Nicht das Können, sondern das Haben zählt.

1.2 Entgrenzung und das Verantwortungsproblem

Wenn die Produktion einer Ware in viele Einzelprozesse zerlegt wird, die räumlich und funktional ausdifferenziert sind, um die betriebswirtschaftliche Effizienz zu steigern, entsteht eine Kette spezialisierter, eigenständiger Organisationen und Prozesse. Damit verteilt sich die Verantwortung für die ökologischen und sozialen Effekte des Gesamtprozesses auf viele Zuständigkeiten, so dass sie gleichsam ausgelöscht wird. Jeder Akteur, der innerhalb komplexer Produktionsketten lediglich eine separierte Teilaufgabe bearbeitet, folgt einer eigenen, sich aus dem isolierten Aufgabenbereich ergebenden Zweckrationalität. Unter diesen Bedingungen bleiben für handelnde Akteure die Wirkungen des Gesamtprozesses, insbesondere auf die Ökosphäre, die Verbraucher und andere Stakeholder, unsichtbar.

Damit kommt es zur „Erzeugung moralischer Indifferenz“, wie Bauman (2002) hervorhebt. Innerhalb der (betriebswirtschaftlichen) Zweckorientierung ihrer Einzelorganisation erfüllen Handelnde letztlich „nur ihre Pflicht“, auf die sie sich im Zweifelsfall berufen können. Weiterhin ist opportunistisches Handeln vorprogrammiert. Wer nicht mit den Konsequenzen des eigenen Tuns konfrontiert ist, die von einem sichtbaren und sinnlich erfahrbaren Gegenüber artikuliert werden, benötigt keine besonderen Anreize, um gesundheitliche, ökologische und soziale Schäden einer profitmaximierenden Praxis hinter der undurchdringlichen Komplexität verschlungener Prozess- oder Lieferketten zu verbergen.

Diese Immunisierung gegen ethische oder andere außerökonomische Logiken betrifft allerdings auch die Nachfrageseite. Zwischen der Entstehung eines Bedarfes und der damit ausgelösten Produktion liegen unzählige, über beträchtliche Distanzen miteinander verkettete Einzelhandlungen. Produktive Ausführungen werden über viele Stufen hinweg delegiert, somit grundsätzlich von einem Dritten ausgeführt, der „zwischen mir und den Folgen meines Tuns steht, sodass diese mir verborgen bleiben“, wie Bauman (2002) schreibt. Industrielle Arbeitsteilung bedingt deshalb eine Entpersönlichung der von den Folgen Betroffenen.

Nur durch direktere Beziehungen zwischen der Verbrauchs- und Produktionsseite wären genau jene Voraussetzungen herzustellen, unter denen verantwortbares Handeln nicht nur möglich, sondern wahrscheinlich wird. Verantwortung lässt sich weder technisch optimieren, noch an Institutionen delegieren. Hierzu nochmals Bauman (2002): „Verantwortung, das Grundelement moralischen Verhaltens, entsteht aus der Nähe des Anderen. Nähe bedeutet Verantwortung und Verantwortung ist Nähe.“ Dieses Problem mangelnder Nähe und Komplexität durch veränderte Eigentumsverhältnisse oder politische Korrekturen überwinden zu wollen, könnte naiver nicht sein. Eine ursachenadäquate Behandlung der „organisierten Unverantwortlichkeit“ (Beck

1988), die sich durchaus als besondere Variante einer Abstraktion auffassen lässt, verweist vielmehr auf die Folgen von Technologie, Industrialisierung und Globalisierung, die eine nicht zu hintergehende Voraussetzung für Konsumwohlstand bilden – ganz gleich ob unter kapitalistischen, sozialistischen oder sonstigen institutionellen Bedingungen.

2 Wie adäquat kann die marxistische Kapitalismuskritik aktuell noch sein?

Helmuth bedient sich in seiner theoretischen Hinführung der allbekannten Symbolfolge $G - W - G'$, um die kapitalistische Verwertungslogik und darauf aufbauend das Phänomen der Realabstraktion zu erläutern. Dies führt zu einigen empirischen und theoretischen Konsistenzproblemen.

2.1 Produktionskapazitäten und Nachfrage

Wer zeitgenössische Stiche von rauchenden Schornsteinen und Fabrikkulissen des frühindustriellen Manchesters betrachtet, kann sich vorstellen, welche Szenerie sich dem zu dieser Zeit in England ansässigen Marx darbot. Fakt ist aber, dass die industriellen Produktionskapazitäten in dieser Epoche, zumindest gemessen am Gesamtoutput der Ökonomie, vergleichsweise gering waren. So bestand keine Gefahr, dass es an Nachfrage mangeln könnte, wenn die Arbeiterklasse durch Hungerlöhne ausgebeutet wurde. Die Kaufkraft des Bürger- und Beamtentums, des Adels, von Landwirten mit mittlerem Einkommen, Angehörigen des Militärs etc. dürfte ausgereicht haben, um das noch überschaubare Quantum an Industrieproduktion zu konkurrenzfähigen, angesichts gedrückter Lohnkosten dennoch gewinnbringenden Preisen veräußern zu können. Deshalb war der Kapitalismus des 19. Jahrhunderts, den Marx brillant beschrieben hat, über eine Ausbeutung der Arbeitskraft lebensfähig. Die Differenz zwischen G' (Erlöse) und G (Kosten = Löhne etc.) wurde über eine Minimierung von G gesteigert.

Das änderte sich, als die industrielle Produktionskapazität derart angewachsen war, dass sich der Output nur mittels hinreichend breiter Käuferschichten absetzen ließ. Seither ist eine stetig wachsende Konsumnachfrage (Steigerung der Umsätze: $G' \uparrow$) zum stabilisierenden Faktor des Kapitalismus geworden. Systemerhaltend ist nicht mehr die Macht, Löhne zu minimieren, sondern eine alle Daseinsfacetten okkupierende Konsumabhängigkeit nebst restloser Verkümmern bisheriger Subsistenzfähigkeiten zu erwirken. Damit kehrt sich die bisherige Ausbeutungslogik um: Seitdem wachsende Kapitalverwertung nicht mehr ohne permanente Lohn- oder sonstige Einkommenssteigerungen möglich war, wurde eine Politik der massenhaften Wohlstandssteigerung unabdingbar, ganz gleich ob mit keynesianischer, sozialdemokratischer, gewerkschaftlicher oder schließlich sogar liberaler und konservativer Schubkraft. Wie sehr die parallele Ausdehnung von kapitalistischer Produktion und hierzu notwendiger Kaufkraft, die in dem parteiübergreifend proklamierten Ziel einer Angleichung materieller Lebensverhältnisse seinen Überbau fand, auf dem Rücken der Ökosphäre ausgetragen wird, bedarf keine Erläuterung. Deshalb spricht Sloterdijk (2023) von einer „Ausbeutungsverschiebung“.

Obwohl sich eine plausible Gegenwartsanalyse am Phänomen des Konsumkapitalismus orientieren müsste, gilt Konsumkritik im linken Spektrum zumeist als unsozial oder elitär. Vertretern der Frankfurter Schule, etwa Adorno/Horkheimer (1944), Marcuse (1966), Haug

(1971) und auch anderen Linken wie Fromm (1975) oder Gorz (1975) war Konsum- und Warenkritik indes keineswegs fremd.

3 Von der kapitalistischen zur konsumistischen Verwertungslogik

3.1 Selbst- versus Fremdversorgung

Konsum bedeutet, sich Dinge anzueignen, die man/frau nicht selbst erzeugt hat. Damit bilden der Verbrauch und die Entstehung eines Gutes zwei Sphären, die sich geographisch, organisational und technologisch beliebig weit trennen lassen. Diese Entkopplung befähigt Menschen, physisch über ihre Verhältnisse zu leben. Ihr Verbrauch ist nicht mehr an das gebunden, was sie basierend auf eigener Leistung und lokal/regional verfügbaren Ressourcen produzieren können. Konsumtive Fremdversorgung und arbeitsteilige Industrieproduktion bedingen einander. Sie bilden zwei Seiten einer Medaille – wohlgemerkt unabhängig davon, ob kapitalistische oder sozialistische Verhältnisse vorherrschen. Indem sich Konsumenten nicht selbst versorgen, besteht ihre Arbeit in spezialisierten Verrichtungen, die technologisch verstärkt werden, oder sich in reiner Informations- und Symbolverarbeitung erschöpfen. Dafür beziehen sie Einkünfte, die ihnen zur Finanzierung beliebiger physischer Gegenwerte dienen.

Der Marsch in den Wohlstand beruht darauf, dass wachsender Konsumversorgung ein immer geringerer Gegenwert an physischer Arbeit gegenübersteht. Damit löst sich die physische Reziprozität zwischen Arbeitsleistung und konsumtiver Gegenleistung auf – genau darin besteht eine notwendige Bedingung für das Wachstum der Letzteren. Dieses speist sich aus Mechanisierung, Technisierung, Elektrifizierung, Automatisierung, Digitalisierung und Globalisierung – also aus maschinell vermitteltem Substanzverzehr. Die physische Kluft zwischen Nehmen und Geben wirft sowohl Fragen nach deren Durchhaltbarkeit innerhalb eines endlichen physischen Systems, als auch solche nach deren Leistungsgerechtigkeit auf (vgl. Paech 2012). Mit welcher Legitimation können Menschen ein Vielfaches ihrer eigenen physischen Leistungsfähigkeit an Wohlstand beanspruchen?

Eine bequeme Antwort darauf liefert das dominante Fortschrittsnarrativ, demzufolge die Wohlstandsexpansion auf Effizienz- oder Produktivitätssteigerungen zurückzuführen sei. Exakt hier schlummert der fatalste Irrtum des modernen Zeitalters, nämlich dass es möglich sein müsse, durch Wissensvermehrung, wissenschaftlichem Fortschritt, Innovationskraft und technologische Perfektion etwas aus dem materiellen Nichts zu erschaffen, das einen Wohlstand wachsen lässt, der selbst alles andere als immateriell ist (vgl. Kümmel/Lindenberger/Paech 2018). Um diese Magie zu dekonstruieren, soll hier ein simples Gedankenexperiment reichen: Welchen Güterwohlstand würden moderne Gesellschaften verzeichnen, wenn jeglicher substanzverzehrende Technologieeinsatz sowie Verkehr entfielen? Und wenn außerdem die Werktätigen entlang globaler Lieferketten einen Lohn erhielten, der ihnen denselben Lebensstandard wie den ihrer Nutznießer im globalen Norden erlauben würde?

Wenn Ausbeutung darauf beruht, sich an Gütern oder Einkünften zu bereichern, die nicht eigener Leistung entstammen, entspräche es asymmetrischer Kritik, dieses Phänomen allein dem Kapitalismus, genauer: einer angebotsseitigen Kapitalverwertung zuzuschreiben. Das althergebrachte Verwertungsschema $G - W - G'$ bedarf nicht nur der bereits oben skizzierten Korrektur, sondern einer Ergänzung um die Wirkungen einer Konsumrevolution, die sich längst

weltweit ausbreitet. Myers/Kent (2005) haben schon vor 20 Jahren zusätzliche 1,1 Mrd. Menschen in den Schwellenländern als Neuankömmlinge in der globalen Konsumentenklasse identifiziert. Inzwischen dürfte sich die Konsumsphäre weltweit um weitere zwei bis drei Mrd. ausgedehnt haben.

Das generelle Prinzip der konsumbasierten Überschussmaximierung wäre deshalb in einer zum Marxismus analogen Symbolik wie folgt darzustellen:

$$A - E - W, W > A$$

Dabei bezeichnet A die physische Arbeitsleistung, die in monetäres Einkommen (E) umgewandelt wird, um damit physischen Wohlstand (W) zu erwerben, im Wesentlichen basierend auf Konsum, Verkehr, Techniknutzung, Wohnraum, bequemen Dienstleistungen, digitaler Kommunikation etc. Moderne Entwicklungsprozesse zielen nicht nur auf maximalen Wohlstand ($W \uparrow$), sondern auf eine Minimierung der Differenz zwischen W und A. Dies wiederum gelingt über Einkommenssteigerungen ($E \uparrow$) und verringerten physischen Arbeitsaufwand ($A \square$), etwa infolge des Übergangs zu akademisierten, informationsverarbeitenden und technologisch unterstützten Beschäftigungen sowie durch ökologisches Dumping, indem Güter über automatisierte Massenproduktion (zunehmende Skalenerträge) und globalisierte Herstellungsketten zu immer günstigeren Preisen anderswo erworben statt selbst hergestellt werden. So konnte die Kluft zwischen dem tatsächlichen und dem zur Reproduktion nötigen Güterverzehr nicht nur ins Astronomische gewachsen, sondern sogar auf Basis einer stetig sinkenden physischen Arbeitsleistung ihrer Nutznießer. Dazu hat das gewerkschaftliche und sozialdemokratische Engagement für eine „Humanisierung der Arbeitswelt“ genauso beigetragen wie der „Akademisierungswahn“ (Nida-Rümelin 2014).

3.2 Metamorphosen der Industrie- und Konsumgesellschaft

Spätestens mit dem Übergang von einer Mangel- zur Überflussgesellschaft (vgl. Sarasin 2021) etwa in der zweiten Hälfte der 70er Jahre setzte ein tiefgreifender kultureller Wandel ein. Dieser ist von Individualismus, Hyperkonsum, einer „Ökonomie der Aufmerksamkeit“ (Franck 1998), „Reichweitenvergrößerung“ (Rosa 2016), „Singularisierung“ (Reckwitz 2017) sowie weiteren Dimensionen einer bedingungslosen Selbstentfaltung gekennzeichnet. Es bildete sich ein Wertesystem heraus, das den einzelnen Menschen mit seinen persönlichen Rechten, Freiheiten und Bedürfnissen in den Mittelpunkt stellt. Unter anderem zwei Konsequenzen ergeben sich daraus:

a) Insofern jegliche soziale Positionierung zusehends an die Güterausstattung ge-koppelt ist, orientiert sich Konsum nach Erreichen eines bestimmten absoluten Levels weniger an Gebrauchswerten als an den symbolischen (extrovertierten) und emotionalen (introvertierten) Funktionen käuflicher Waren. Das sich entfaltende Subjekt strebt nach einer einzigartigen Komposition des Gewählten – „Ich bin, womit ich mich umgebe“ (Schulze 1999, 17) –, um Authentizität zu erlangen: Materieller Wohlstand dominiert die Suche nach Lebenssinn, wird überdies gerechtfertigt als Voraussetzung für Würde und Freiheit – und das auf stetig höherem Niveau.

b) Entgegen eines populären Irrglaubens beschränken sich Konkurrenzbeziehungen keineswegs auf Unternehmen oder Märkte, sondern determinieren nicht minder das Konsumgeschehen. Um sich inmitten einer (impliziten) gesellschaftlichen Hierarchie zu verorten, vergleichen sich Individuen fortwährend innerhalb ihres sozialen Umfeldes. Sobald sich Selbstverwirklichungspioniere durch neue Praktiken von anderen Individuen absetzen – wie haben sich SUVs verbreitet? –, sind letztere motiviert, mit ersteren gleichzuziehen, um nicht an Sozialprestige zu verlieren. Es resultiert ein positiv rückgekoppeltes Steigerungsspiel aus Innovation, darauf gründender Selbstinszenierung, sozialer Distinktion, Nachahmung, Standardisierung, erneuter Innovation und so fort. Infolge von absoluten Kaufkraftzuwächsen – dies widerspricht einer zunehmend ungleichen Einkommens- und Vermögensverteilung nicht im Geringsten – sind diese kulturellen Dynamiken längst nicht mehr ein Eliten-, sondern Massenphänomen.

Ohne diese kultursoziologischen und konsumpsychologischen Perspektiven ist eine plausible Erklärung der A 20 – ganz zu schweigen von anderen Auswüchsen des Konsumkapitalismus – unmöglich. Deshalb werden sie im übernächsten Abschnitt dieses Beitrags erneut aufgegriffen.

4 Missverhältnis zwischen Materialflüssen und natürlicher Reproduktion

In den Abschnitten IV. bis VII. fokussiert Helmuth auf die technische Zusammensetzung des Kapitals, zudem auf damit impliziertes Naturverhältnis sowie Disparitäten zwischen einem natürlichen und (angeblich) kapitalistischen Zeitregime. Manches davon mag durchaus instruktiv sein. Allerdings verhelfen diese Darlegungen, so instruktiv sie durchaus sein mögen, insbesondere die auf nicht synchronen System- und Eigenzeiten beruhende Erklärung der industriellen Entbettung, die alles andere als neu ist (vgl. Nowotny 1989, Virilio 1992, Gronemeyer 1993, Held/Geißler 1993, Rosa 2005, Hengstbach 2012 etc.), weder zu einem Erkenntnisstand, der nicht auch sonst vorläge, noch zu Konsequenzen, die sich nicht auch aus anderen Analysekonzepten ergäben. Außerdem stellt sich die Frage, was an dieser Perspektive originär kapitalistisch sein soll. Entbettungs- und Beschleunigungsprozesse, insbesondere eine „Abkoppelung des Lebens von natürlichen und traditionellen Rhythmen“ (Reheis 1998) zwecks erhöhter industrieller Effizienz und intensivierter Selbstverwirklichungsoptionen sind für die Moderne absolut prägend.

Außerdem lässt dieser Blickwinkel nicht im Geringsten verständlich werden, warum zerstörerische Projekte wie die Küstenautobahn offenbar mehrheitlich akzeptiert werden, zumindest an keinem politischen Widerstand scheitern. Aber genau dies müsste doch umso erstaunlicher sein, je zutreffender Helmuths Ausführungen sind, zumal die damit beschriebenen ökologischen – somit auch gesellschaftlichen! – Widersprüche zum Himmel schreien (müssten). Um diese Leerstelle zu füllen, soll hier auf drei Begründungszusammenhänge eingegangen werden, die kausale Verbindungslinien zu weiteren Sachverhalten aufweisen.

5 Gründe für die politische Akzeptanz der Küstenautobahn

5.1 Ich fahre, also bin ich

Wer eingedenk der Anmerkungen in 3.2 sowie dem ökonomischen, (kultur-) soziologischen, psychologischen und geisteswissenschaftlichen Kenntnisstand zur modernen Wohlstandsdynamik versucht, den Dschungel möglicher Konsummotive handhabbar zu gliedern, stößt insgesamt auf vier Grundkategorien: (1) Objektive Konsumfunktionen sind vorwiegend am Gebrauchswert (ganz im Sinne von Marx) orientiert. (2) „Convenience“-Faktoren dienen der alltagserleichternden Bequemlichkeit. (3) Soziale und kommunikative (also extrovertierte) Konsumeffekte beruhen darauf, „Produkte als Botschaften“ (Karmasin 1998) zu inszenieren. Eine repräsentative Güterausstattung trägt dazu bei, sich nach außen sichtbar mit fortschrittsaffinen Normen wie Würde, Freiheit, Selbstentfaltung und Emanzipation in Einklang zu bringen, also kulturell anschlussfähig zu sein. (4) Emotionale, nach innen gerichtete (also introvertierte) Konsumfunktionen vermitteln „Gefühlserfolge“, wie Schulze (1992) in seinem vielbeachteten Traktat zur „Erlebnisgesellschaft“ vermerkte.

Außer Frage steht, dass die ersten beiden Kategorien nach Erreichen eines bestimmten absoluten Ausstattungsniveaus zunehmend unbedeutend werden, während die Kategorien (3) und (4) eine nach oben offene Steigerung induzieren, ausgelöst durch sozial-interaktive und symbolische Prozesse. Trotz dieser Prioritätenverlagerung bleiben insgesamt alle vier Aspekte relevant. Im Resümee der unzähligen (wissenschaftlichen) Analysen und Beobachtungen zum Konsumgeschehen dürfte unstrittig sein, dass noch kein anderes Produkt entworfen wurde, welches auch nur annähernd alle vier Konsumfunktionen zugleich derart perfekt abdeckt wie das Auto.

Schlicht gezimmerte Phrasen wie „Freie Fahrt für freie Bürger“ oder „Jeder sollte sich einen Mercedes leisten können“ oder „Ich geb’ Gas, ich will Spaß“ oder „Sag mir, welches Auto Du fährst und ich sage Dir, wer Du bist“ etc. waren niemals nur bloße Marketingparolen. Sie sind verklausulierter Ausdruck sozialpolitischer, emanzipatorischer und progressiver Bestrebungen, die sich optimal auf das Auto projizieren lassen. Das Ford T-Modell, der erste Volkswagen, der Trabant etc. bildeten Symbole der sozialen Inklusion, die über alle politischen Gegensätze erhaben waren. Auch linke Strömungen betrachte(te)n das Auto stets als notwendiges Ausstattungsmerkmal eines gelungenen Daseins – natürlich mit besonderem Akzent darauf, dass gerechtigkeitshalber niemand davon ausgeschlossen sein darf, was tendenziell eher mehr Autoverkehr impliziert. Zumindest hätte es auffallen müssen, wenn kapitalismuskritische Bewegungen sich jemals gegen das Auto inklusiver aller hierzu notwendigen Infrastrukturen – also auch Autobahnen – gewandt hätten.

5.2 Abgekoppelt von der Realität

Das durch Konsum, Mobilität, lebenserleichternde Technologien, insbesondere die Digitalisierung erschaffene Komfortgehäuse schirmt gegen alle Bezüge zur ökologischen Mitwelt ab. Letztere wird bestenfalls noch auf dem Display oder an einem fernen Urlaubsziel „erlebt“. Das erstgenannte Problem betrifft insbesondere Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene, die sich täglich zwischen fünf und acht Stunden digital vermittelt der realen Welt entziehen. Das letztgenannte ist den zunehmend erschwinglich gewordenen Mobilitätsoptionen und einer damit einhergehenden Ortsungebundenheit geschuldet. Aber eine künstliche oder zweite Realität drängt die faktische, von Zerstörung bedrohte Sphäre aus dem Wahrnehmungsbereich (sollte sie dort bei heute jüngeren Menschen jemals existiert haben...).

Damit fehlt jede Basis für Empathie mit Naturgütern oder Empörung darüber, dass diese zerstört werden.

Zusammengenommen mit den in 1.1 und 1.2 beschriebenen Entbettungsvorgängen ergibt sich daraus das Gesamtbild einer tiefgreifenden Abstraktion, die das Handeln und mehr noch das Nicht-Handeln bezogen auf ökologische Zerstörung erklären hilft. Damit sind die von Helmuth dargelegten Kausalitäten, die sich ebenfalls dieser Begrifflichkeit bedienen, nicht obsolet, aber eben auch nicht vollständig.

5.3 Hilflos ohne Wohlstandskrücken

Massenwohlstand lässt notwendigerweise lebenspraktische Kompetenzen verkümmern. Mit der Entwicklung eines von allen Knappheiten, Zwängen, Bindungen und jeglicher Bevormundung befreiten Individuums schwindet auch jede Belastbarkeit und durch Übung aufrecht zu erhaltende Selbstdisziplin (z.B. ohne Auto und Flugzeug zu leben). Technisierung und Konsum ersetzen die über Jahrtausende hinweg kultivierten Fähigkeiten, ein sinnstiftendes Leben innerhalb eines nicht wachsenden Möglichkeitsrahmens zu gestalten (vgl. Kramer 2019). Dies entspricht dem modernistischen Leitbild eines autonomen, sich ungehindert verwirklichenden Subjekts, das es „nicht nötig“ haben soll, genügsam zu agieren und sich mit einfachen, nahegelegenen Mitteln zu versorgen, gegebenenfalls kooperativ in Netzwerken und Gruppen.

Wohlstandsauswüchse haben nicht nur direkt jede Praxis, Routine und Akzeptanz eines Lebens ohne Auto und andere ruinöse Verkehrsmittel dezimiert, sondern wirken sich auch indirekt auf das Verkehrssystem aus. Mit der Abhängigkeit von Fremdversorgung wuchs die Verletzlichkeit und somit schließlich die Angst. Deshalb hat die industrialisierte und digitalisierte Existenz längst den Punkt überschritten, ab dem die Furcht vor einem auch noch so wohldosierten Komfortverlust politisch mächtiger ist als die Furcht vor dem ökologischen Abgrund. Und dies betrifft nicht nur einzelne Statusbereiche wie das Autofahren, sondern den Lebensstandard insgesamt. Da dieser durch nachlassende Investitionen in Infra-, Industrie- und Verkehrsstrukturen sowie Baumaßnahmen abnehmen würde, besteht eine angstgetriebene Bereitschaft, im Zweifelsfall wider besseres Wissen zerstörerische Eingriffe zu akzeptieren – so eben auch weitere Autobahnen, die stets auf Wachstumsimpulse hoffen lassen. Der Zweck heiligt die Mittel oder in ökonomischer Sprache: Der Nutzen überwiegt die Kosten. Und dieser Zweck oder Nutzen ist keine Ausgeburt des Kapitalismus.

Folglich kennt die Verteidigung ökosuizidaler Eingriffe viele Ausprägungen. Die akademisierte, sich nachhaltig und progressiv wählende Mittelschicht beharrt darauf, dass ein materieller, stetig wachsender Mindeststandard sozialpolitisch nicht verhandelbar, sondern egalitär anzugleichen sei. Dies lasse sich ökologisch vertretbar gestalten, nämlich vermittelt einer grünen Innovationswelle, die gefälligst eintreten möge. Umgekehrt versuchen konservativ-traditionell orientierte Strömungen sich gegenüber einer vermeintlich links-grünen Bevormundung zu emanzipieren, indem sie den anthropogenen Klimawandel leugnen oder bedingungslose Freiheit einfordern, somit den motorisierten Individualverkehr nicht minder vehement verteidigen, nur anders begründet.

Gestritten wird bestenfalls über Antriebe, Höchstgeschwindigkeiten, Investitionen, Förderungen, Anreizsysteme, Forschungsprogramme, die internationale Konkurrenzfähigkeit

der Automobilindustrie, sozial verträgliche Kosten für einen Führerschein, selbstfahrende Systeme, Carsharing und viele andere Details – nur über eines niemals, nämlich das Auto selbst. Nichts bildet einen derart Ideologie und Politik übergreifenden Konsens wie das (soziale) Recht darauf, Auto zu fahren. Kapitalistische Verwertungslogiken profitieren davon, sind aber nicht Ursache.

6 Beurteilung dreier Gegenentwürfe

Im Abschnitt XIII führt Helmuth drei Strategien auf, die er als systemkonforme, jedoch zum Scheitern verurteilte Reaktionen auf die ökologische Entbettung wahrnimmt. Diese Auflistung erweist sich als unvollständig. Zudem verkörpern die erste und dritte Variante keine unterschiedlichen Entwürfe, sondern ergänzen sich als institutionelle und technologische Dimensionen einer auf Entkopplung basierenden „grünen“ Wachstumsstrategie. Die zweite, als „Individueller Verzicht“ deklarierte Kategorie entspricht einem verkürzten Zerrbild dessen, was Degrowth-, Postwachstums- oder Suffizienzkonzepte bewirken könnten, nämlich eine Rückabwicklung des industriellen Korpus nebst sozial-kulturellem Wandel einer hegemonialen Lebensweise. Allein hier lägen Optionen, die Wachstumslogik der kapitalistischen Marktwirtschaft zu sabotieren.

Helmuth irrt sich mehrfach, wenn er schreibt: „Die kapitalistische Produktionsweise ist jedoch durchaus kompatibel mit niedrigem persönlichem Konsum und dafür hohen Rüstungsausgaben kombiniert mit dem Luxuskonsum von wenigen. Es ist genau dieses Modell, auf das die deutsche Bevölkerung aktuell eingeschworen werden soll.“ Erstens lässt sich keine Rüstungsproduktion dauerhaft finanzieren, die das Potenzial aufweisen könnte, Massenkonsum zu substituieren. Zweitens konkurrieren Rüstungsausgaben mit Investitionen in produktiven Bereichen, die zu Umsatzerlösen auf Gütermärkten führen. Drittens trifft es nicht zu, dass irgendeine Partei das Wagnis eingehen könnte, den Massenkonsum der deutschen Bevölkerung einzuschränken, wenn sie nicht gerade politischen Selbstmord begehen wollte. Viertens ist Luxuskonsum schon lange nicht mehr eine Domäne „von wenigen“, sondern bildet ein Mehrheitsphänomen. Sich letztgenannter Einsicht zu verweigern würde voraussetzen, jeden Luxus willkürlich in Grundbedarf umdefinieren, nachdem er sich mehrheitlich verbreitet hat. Demnach wären SUVs wohl kein Luxus, zumal seit dem 01.01.2018 statistisch mehr SUVs als „normale“ PKW zugelassen werden. Ganz zu schweigen von Smartphones, Klassenfahrten per Flugzeug, Spielkonsolen etc. Tatsächlich hat allein Luxuskonsum, der stets Vorbote dessen ist, was anschließend in Massenware transformiert wird, das Wirtschaftswachstum der letzten Jahrzehnte beflügelt, was nur logisch ist: Wie könnte auch ein längst befriedigter Grundbedarf stetiges Wachstum induzieren?

7 Einordnung der abschließenden Handlungsempfehlungen

Die im Abschnitt X. aufgelisteten Maßnahmen enthalten vieles, dessen problemlösender und wünschenswerter Charakter außer Frage steht. Manches davon bildet aber eher Gemeinplätze ab und gerät derart abstrakt, dass unklar bleibt, wie und auf Basis welcher Verantwortlichkeiten oder Transformationsprozesse eine Umsetzung erfolgen könnte. Manche Vorschläge bewegen sich auf der Ebene harmloser Flankierungen, die in einem seltsam zaghaften Verhältnis zu der vorangegangenen Kapitalismuskritik stehen. Ausgespart werden die neuralgischen Bereiche:

Konsum industrieller Güter, Technologieausstattung, Wohnraum und – ausgerechnet – die Mobilität. Der Beitrag beansprucht, die Hintergründe der A 20 zu ergründen, um dann Forderungen zu formulieren, in denen der Autoverkehr (auch Güter- und Flugverkehr) mit keiner Silbe erwähnt wird. Interessant zu erfahren wäre, wie Personen- und Güterverkehre in einer post-kapitalistischen Epoche entweder ökologisch verträglich gestaltet werden sollen – ändert sich die Physik, wenn kapitalistische Institutionen verschwinden? – oder radikal zu reduzieren wären, was mit dem vorherrschenden, gelinde gesagt mobilitätssüchtigen Lebensstil, der kein Elitenphänomen ist, unvereinbar wäre. Folglich müsste entweder ein technologisches Wunder erklärt oder eine reduktive Anpassung aktueller Lebensführungen thematisiert werden. Beides unterlässt Helmuth .

Wenn er abschließend im Abschnitt XI. auf (1) eine Einbettung, (2) veränderte Eigentumsverhältnisse und (3) ein neues Naturverständnis fokussiert, umschiffet er abermals die entscheidende Frage: Wo liegt die materielle Obergrenze für ein global gerechtes Dasein innerhalb unverhandelbarer ökologischer Grenzen, und zwar eingedenk der Unmöglichkeit, wirtschaftliches Wachstum technologisch von ökologischer Zerstörung zu entkoppeln? Oder will auch er an der magischen Idee festhalten, dass der aktuelle Lebensstandard durch Fortschritte plünderungsfrei und sozial gerecht reproduzierbar ist? Manche seiner Empfehlungen zur Technologieentwicklung und Wissenschaft würden diesem Wunschenken, das übrigens auch dem zuvor noch kritisierten Green New Deal zugrunde liegt, zumindest nicht widersprechen.

Gleichwohl: Helmuth s Beitrag enthält interessante Kausalitäten und analytische Schritte, ganz zu schweigen von einer trefflichen Einordnung der ökonomischen Gesamtsituation Norddeutschlands (Abschnitt IX.), die nicht nur hilfreich sind, sondern innerhalb der nötigen Diskussion nicht fehlen dürfen.

Literatur

- Adorno, T./Horkheimer, M. (1944): Dialektik der Aufklärung, New York.
Bauman, Z. (2002): Dialektik der Ordnung. Die Moderne und der Holocaust, Hamburg.
Beck, U. (1988): Gegengifte. Die organisierte Unverantwortlichkeit, Frankfurt a.M.
Franck, G. (1998): Die Ökonomie der Aufmerksamkeit, München.
Fromm, E. (1976) Haben oder Sein, Stuttgart.
Gorz, A. (1975): Ökologie und Politik. Beiträge zur Wachstumskrise, Reinbek.
Gronemeyer, M. (1993): Das Leben als letzte Gelegenheit, Darmstadt.
Gronemeyer, M. (2008): Genug ist genug. Über die Kunst des Aufhörens, Darmstadt.
Haug, W. F. (1971): Kritik der Warenästhetik. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
Held, M./Geißler, K. A. (1993): Ökologie der Zeit, Stuttgart.
Hengsbach, F. (2012): Die Zeit gehört uns, Neu-Isenburg.
Karmasin, H. (1998): Produkte als Botschaften, Frankfurt.
Kramer, D. (2019): Es gibt ein Weniger, München.
Kümmel, R./Lindenberger, D./Paech, N. (2018): Energie, Entropie und Kreativität. Was das Wachstum treibt und bremst, Berlin.
Marcuse, H. (1967): Der eindimensionale Mensch, Neuwied.
Myers, N./Kent, J. (2005): New Consumers: The Influence of affluence on the Environment, Washington.

- Nida-Rümlin, J. (2014): Der Akademisierungswahn, Hamburg.
- Nowotny, H. (1989): Eigenzeit, Frankfurt a. M.
- Paech, N. (2012): Befreiung vom Überfluss. Auf dem Weg in die Postwachstumsökonomie, München.
- Reckwitz, A. (2017): Die Gesellschaft der Singularitäten, Berlin.
- Reheis, F. (1998): Die Kreativität der Langsamkeit. Neuer Wohlstand durch Entschleunigung, Darmstadt.
- Rosa, H. (2005): Beschleunigung, Berlin.
- Rosa, H. (2016): Resonanz, Berlin.
- Sarasin, P. (2021): 1977. Eine kurze Geschichte der Gegenwart, Berlin.
- Schulze, G. (1992): Die Erlebnisgesellschaft. Kultursoziologie der Gegenwart, Frankfurt a.M.
- Schulze, G. (2003): Die Beste aller Welten, München/Wien.
- Sennett, R. (2005): Die Kultur des Neuen Kapitalismus, Berlin.
- Sloterdijk, P. (2023): Die Reue des Prometheus, Berlin.
- Virilio, P. (1992): Rasender Stillstand, München.