

Exkursion: Ist das Smartphone das neue Auto?

Man hört mitunter Stimmen, die meinen, dass das Smartphone das Auto als moderne Schlüsseltechnologie und Identifikationsmaschine ersetzen wird. Auf dem Weg zu einer grünen, smarten Zukunft wird das Smartphone oft implizit als nicht wegzudenkendes Vehikel verstanden, wie das Auto seinerzeit zentraler Antrieb der modernen Träume einer freiheitlichen Stadt- und Lebensraumplanung war. Bevor wir uns also endgültig den »linken«, gesellschafts-transformatorischen Kräften zuwenden, möchte ich in dieser kurzen Exkursion die Frage aufbringen: Ist das Smartphone das neue Auto?

Zwar ist das Smartphone nicht groß genug, eine*n vor der Umwelt schützend zu umhüllen. Jedoch zeigt sich mit dem Smartphone eine Veränderung im Zugang zur Umwelt, die paradigmatisch für unsere Zeit und die gegenwärtig hegemonialen Tendenzen der Transformation (oder viel zu oft: Scheintransformation) ist. Im Smartphone kündigt sich vordergründig ein neuer Umweltbezug an, eine Variation der modernen Selbstbestimmung: Man verwendet die Umwelt weiterhin als Gegebenes, welches sich für alle möglichen Applikationen willig anbietet, mit der man sie verbessern kann (»augmented reality«). Das Smartphone eröffnet eine andere Art der Transzendenz, die trotzdem Kontinuität zur modernen Tradition des hierarchischen Körper-Geist-Dualismus aufzeigt: Da oben, im ideellen, textuell Verfassten ist das eigentlich Relevante, hier unten muss man nur durch.

Wahrscheinlich gab es seit dem Auto keine so radikal unsere Gesellschaft und unsere Wahrnehmung umorganisierende Technologie wie die des tragbaren Internets in Form eines Smartphones. Genauso wie man sagt, ein Ort sei »ganz nah«, weil er mit dem Auto schnell erreichbar ist, sagt man heute, ein Ort sei leicht zu finden, wenn einen Google Maps dort hinführen kann. Auch nimmt man soziale Begegnungen mittlerweile als selbstverständlich über ein digitales Telekommunikations-Device organisiert wahr. Egal ob das Date auf Tinder, die Organisation des nächsten Treffens der über das ganze

Land verteilten Familie oder den Termin im Caféhaus, den man 30 Minuten vorher nochmal verschiebt – alles ist essentiell abhängig von der Vermittlung eines Smartphones und man kann berechtigt annehmen, dass unsere soziale Normalität einen kurzen Moment der Paralyse erleben würde, wäre das Smartphone von einem Tag auf den anderen verschwunden.

Wie beim Auto ist man sich auch beim Smartphone irgendwie bewusst, dass man sich mit seiner univoken Verbreitung diverse massive gesellschaftliche Probleme einkauft: die gläserne Bürger*in und den Überwachungskapitalismus, der heute jegliche Spionagetechnologie der Stasi als lächerlich in den Schatten stellt; der massive Ressourcenverbrauch von seltenen Erden und anderen, mit massiver Ausbeutung verbundenen Rohstoffen; die Entfremdung der sozialen Zusammenhalte und die Blasenbildung der Meinungen; das Fördern eines Plattformkapitalismus, der lokale Läden und Restaurants auslöscht etc.

Auf eine Art ist die* Smombie (eine Kurzform für »Smartphonezombie«), der* hektisch von Termin zu Termin huscht und dessen Batterie stets kurz »vorm Sterben« – wie man auf Englisch sagt – ist, ein Sinnbild für den sehr späten Kapitalismus, der es schafft, auch im Angesicht des systemverschuldeten Kollapses die Leute durch immer enger getaktete Termine bei der Stange zu halten.

Diese und andere Probleme sind eine*r, als aufgeklärter Bürger*in, die am Klo regelmäßig das Zeit-Feuilleton durchscrollt, allesamt bewusst, doch wie bei den Problemen des Autos stellt sich auch bei der Diskussion der Probleme des Smartphones schnell eine unangenehme Stille bei Dinnerparties ein. Klar, man sieht die Probleme, aber was will man machen? Nach einer Runde der kollektiven Entrüstung wechselt man gerne wieder das Thema, oder lädt sich eine Digital Detox-App herunter, die man dann immer wegeklicken muss, wenn was Wichtiges hereinkommt. Das Smartphone hat den Bann, den das Auto in den 1950er und 1960er Jahren hatte, und tatsächlich sagt man(n) (Mangold and Weisbrod 2021), dass die heutige Jugend nicht mehr das Auto als cooles technologisches Statussymbol wahrnimmt, sondern das Smartphone. Wo man früher noch seine Gleichaltrigen mit einem aufgemotzten und »individualisierten« Auto abschleppen konnte, ist es heute vermehrt (und besonders in urbanen Lagen) das Smartphone, welches zur sozialen Distinguierung herhält. Man individualisiert es mit Panda-Ohren, Glitzer-Cover und anderen Gadgets, hat es mit einem Halsband ganz nah beim Herzen, um jederzeit wichtige Nachrichten zu beantworten oder einen Post für seine Follower abzusetzen. Besonders Jüngere scheinen instinktiv zu merken, dass sie in der herrschenden Norma-

lität keine Zukunft haben, wenn sie nicht das Smartphone radikal affirmieren und also hochstilisieren. Das Auto können sich eh immer weniger unter ihnen leisten, und so kommt es manchmal zu der recht kurzsichtigen Analyse, dass das Auto bei der Jugend überhaupt nicht mehr gefragt ist und durch das Smartphone ersetzt werde – manche »grüne« Start-Up-Unternehmer*innen sehen darin sogar ein großes Potential, das herrschende Autoregime zu überkommen, wie wir z.B. auch bei Uber im vorigen Kapitel gesehen haben.

Ich würde der Einschätzung zustimmen, dass das sehr schnelle Umformen der Normalität durch das Smartphone eine wesentliche Bedingung der Möglichkeit des aktuellen Hypes der Autokritik ist, den wir in der Einleitung besprochen haben. Wahrscheinlich können sich viele »digital natives« eine Welt ohne Autos auch vermehrt deswegen vorstellen, weil sie ein Smartphone haben, vermittels dessen sie sich über Alternativen austauschen, organisieren und eine multi-modularere Mobilitätsweise verwenden können. Doch erscheint mir, dass dieses digital ermöglichte Vorstellungsvermögen nicht sehen kann, dass das Smartphone-Regime das Autoregime nicht ersetzt, sondern vielmehr auf ihm aufbaut.

In Steven Spielbergs Zukunfts dystopie *Ready Player One* von 2018 ist die ökologische Katastrophe so weit fortgeschritten, dass der Großteil der Bevölkerung selbst in so reichen Staaten wie den USA in slumähnlichen Strukturen wohnt und sich niemand mehr ein Auto leisten kann. Während sich die Reichen in grüne, inselhafte Gated Communities zurückgezogen haben, geht die Mehrheit furchtbar langweiligen und prekären Arbeitstätigkeiten in einer kaputten und vermüllten Umwelt nach. Einziger Hoffnungsort für diese Menschen ist der digitale Raum, in den sie vermittels VR-Brillen gänzlich eintauchen und ihre übermenschlichen Avatare in bunten Schillerwelten weiterentwickeln können. Es ist ein bisschen so wie im Film *Matrix*, nur, dass die Menschen sich freiwillig in die Computersimulation einspeisen lassen, weil die Welt da draußen so hässlich und hoffnungslos geworden ist. Die intelligenten Maschinen haben uns nicht willentlich versklavt, sondern sind ein vom digitalen Kapitalismus eingesetztes Ventil zur Stabilisierung des desaströsen Status quo.

Doch auch wenn das Auto in dieser Zukunftsgeschichte seinen mobilen Absolutheitsanspruch eingebüßt hat, sind seine Strukturen weiterhin omnipräsent. Die meisten Menschen, die man in dem Film sieht, kommen zwar nie in den Genuss ein echtes Auto zu fahren, leben aber in aufeinander getürmten Campern – also ausrangierten KfZs. Darüber hinaus findet der Held des Films in einer Höhle aus kaputten Autos auf einem Müllsammelplatz Zuflucht

von seinem schrecklichen Alltag. In dieser kann er sich ungestört mit der Matrix-ähnlichen digitalen Welt verbinden und in ihr der vom tollen Mädchen angehimmelte Held zu sein. Dieses Heldentum wird auch weiterhin bei einem atemberaubenden Autorennen über eng verzweigte, bunte und Loopingschlagende Rennstrecken bewiesen, die an *Mario Kart* erinnern.

Es scheint so, als ob sich die Autowelt im Digitalen besser entfalten konnte, als draußen in der gemeinen echten Welt – die dem Auto inhärente Innen/Außen-Spaltung ist hier nochmals radikalisiert: Während in der wirklichen, vom fordistischen Kapitalismus verwüsteten Welt alle negativen Reste des Automobilzeitalters als Schrott und Gift aufgetürmt sind und die Welt lähmen, bietet der digitale Raum die Möglichkeit des radikalen Auslebens derselben automobilen Freiheitsaffekte, die nun endlich gänzlich von den bössartigen materiellen Banden der Wirklichkeit befreit sind. Auf eine Art ist dies die radikale Weiterführung von Elon Musks Aktion, seinen Tesla-Sportwagen in den Weltraum schießen zu lassen. Was auf den ersten Blick absurd erscheinen mag, erweist sich aus diesem Blickwinkel als logische Fortführung der entgrenzenden Normalitätsversprechen des Automobils. Irgendwann mal sind Schwerkraft und fragile Ökosysteme einfach nur mehr nervig und im Weg der vom Autoregime versprochenen Freiheit, weswegen man das freiheitliche Vehikel konsequenterweise einfach in den von solchen Gesetzen unbeherrschten Raum schießt.

Abb. 36: Endlich richtige Freiheit für richtig freie Bürger – Teslas Roadster im Weltraum



Wikimedia Commons

Wie es Benjamin Steiniger und Alexander Klose in ihrem Buch über das Erdöl treffend formulieren, sollte man also nicht von einer »Ablösung«, sondern von einer »Überlagerung des fossilen und des digitalen Zeitalters ausgehen [...], um dem Satz ›Daten sind das neue Rohöl‹ auf den Grund zu gehen.« – »Mit dem individuellen Automobilverkehr schien das technische Freiheitsversprechen sein Maximum und sein Ende – in Dauerstau und ökologischer Katastrophe – erreicht zu haben. Doch werden explizit petromoderne Verheißungen individueller Ermächtigung in einem nie dagewesenen Maße eingelöst – virtuell« (Steiniger and Klose 2020, 259). Auch Shoshana Zuboff weist in ihrer großen Studie zum Überwachungskapitalismus auf die großen Kontinuitäten zwischen fordistischem und digitalem Kapitalismus hin. Während der Fordismus das Modell der konsum- basierten Produktion optimierte, fügt der digitale Kapitalismus das Modell der *Extraktion* von Konsument*innen-Daten hinzu (Zuboff 2019, 87). Der Satz »Daten sind das neue Rohöl« baut auf der halb verdrängten Tatsache auf, dass die Datengewinnung sehr oft auf der Verbrennung von verarbeitetem Erdöl basiert: Autofahren ist heute die wohl vorherrschende Form von Data Mining, wie die Beispiele von Uber und Tesla im letzten Kapitel bereits gezeigt haben. In den Zukunftsdelirien des selbstfahrenden Autos kann diese Kombination noch verfeinert werden: In den Visionen der Autofirmen könnten die Windschutzscheiben durch halbdurchsichtigen Displays ersetzt werden, damit die passiv Fahrenden Social Media bedienen, digital arbeiten, und also: Daten produzieren können, während ihr Auto brav Erdöl verbraucht und selbstständig Live-Überwachungsdaten aller Straßen, die es durchfährt, liefert.

Doch auch im traurigen Außenraum des Autos, also der Restrealität, schließen das Smartphone-Regime und das Autoregime nahtlos aneinander an. Mittlerweile ist es ein dermaßen großes Problem, dass Passant*innen aufgrund einer Fixierung auf ihr Smartphone-Display nicht mehr auf den Straßenverkehr achten und also überfahren werden, dass sich Behörden von Antwerpen bis Chongqing angehalten fühlen, diverse Warnsysteme einzurichten, um sogenannte *Smombies* vom ungewollten Selbstmord abzuhalten. Das Smartphone, so lamentiert zum Beispiel Roberto Simanowski (Simanowski 2022), macht das menschliche Gehen nur mehr zu einem abstrakten von Punkt A nach B laufen, ohne sinnliche Verankerung und soziale Teilnahme an der Umwelt. Dabei wird allerdings ein wesentlicher Grund übersehen, warum Leute beim Gehen zur Flucht in den digitalen Raum verführt werden: weil die automobil-beherrschte Umwelt so laut, abstrakt und hässlich ist, dass man an ihr so und so keine Lust oder keine Möglichkeit der Teilhabe findet. Der

digitale Raum bildet, wie es *Ready Player One* gekonnt anzeigt, die passgenaue Fluchtzone für eine von der Petronormalität unaushaltbar gemachte Welt – aus der sich nochmals eine Schicht Kapital in Form von Daten lukrieren lässt. Das Selbst, welches sich nahtlos mit dem Autoregime identifiziert, wird in den unvermeidbaren, hässlichen Momenten seiner Normalität ins Digitale ausgelagert, in dem ihm ein neuer Freiraum suggeriert wird. Die Privilegierten bestellen ihre Nahrung und ihre Konsumwaren vermehrt per Smartphone und lassen oftmals illegalisierte, prekarierte Arbeitskräfte in halb-kaputten Kleinlastern oder auf Rädern ihre Ware durch die dreckige Welt bis an die Haustür bringen. Sie kommen von riesigen Logistikzentren und Lagerhallen am Stadtrand, die noch mehr Boden versiegeln und Autoinfrastruktur erfordern – doch als privilegierte Person, die hauptsächlich in den bunten Innenräumen des modernen Freiheitsversprechen bleiben können, erscheint diese schöne neue Welt als zunehmend autofrei. Die Innenstädte werden langsam begrünt, und so überzeugt man sich, dass das Smartphone das glücksbringende Tool zur grünen Transformation ist. So wird der wirkliche Raum auf dem Planeten weiter homogenisiert – in den Außenräumen nach den grauen Standards des Autoregime, in den Innenräumen mit den glücklichen Farben des digitalen Zeitalters. So wie das Auto den Umweltzugang des modernen Selbst homogenisiert hat, ist es heute zunehmend unmöglich, ohne Smartphone durch die moderne Welt zu navigieren. An diversen Bahnhöfen kann man sein Ticket nur am Display zeigen und erwerben, Verkehrsmittel vom Car-Sharing-Auto bis zum E-Scooter sind nur mit einem Device aktivierbar, viele Menüs von Restaurants sind nur mehr per QR-Code abzurufen (weil es so »grüner« ist), und für viele Formen der sozialen Teilhabe braucht man Social-Media-Accounts und Chat-Tools, die nur über das Smartphone zugänglich sind.

Entgegen vielen Vorhersagen wird meiner Einschätzung nach das Smartphone nicht als Chip-Implantat verschwinden. Die Leute brauchen das Objekt, die Berührung und das Licht des Displays, den Schutz vor dem Umherschweifen des Blickes und der grausamen Umwelt. Die vergangenen Jahre zeigen vielmehr die folgende Tendenz an: Das Smartphone wird immer größer, immer mehr Kameras prangen auf ihm. Auch in diesem Trend zum immer Protzigem zeigt sich seine strukturelle Verwandtschaft mit dem Auto, welches ebenso – trotz aller »technischen Innovationen« – immer größer und klobiger wird. Es geht um das Gefühl und den Status, den es vermittelt, nicht um seine inneren Eigenschaften.

Der radikale Ökologe Ivan Illich (2013) unterscheidet zwischen zwei Formen von Technologie: solche, die eine Pluralisierung von Lebensformen ermöglicht, und solche, die zu einer Homogenisierung von Lebensformen führt. Das Smartphone gehört immer eindeutiger zur zweiten Kategorie und entpuppt sich immer klarer als eine neue Schicht zur Erhaltung des katastrophalen Status quo des Homogenozäns. Hierbei spielen auch die immer zahlreicher werdenden Kameras eine große Rolle. Durch die Gewohnheit, alles überall zu dokumentieren (in der Kunst, auf der Straße, bei Demos etc.) können immer weniger Räume Unterschlüpfen für wirklich abseits der Norm lebende Menschen sein – für Leute, die im Untergrund leben oder anders Illegalisierte. Im Zeitalter des Smartphones besteht eine permanente, paranoide Gefahr. Man kann sich nie sicher sein, ob man nicht doch gefilmt wird und irgendwie das Fehlverhalten zur Anzeige gebracht wird. Dies hat einen ungeheuer normalisierenden Effekt auf die Öffentlichkeit. Das Smartphone bildet – analog zum Auto – auch eine neue Schutzschicht um das moderne Selbst: Neben der konkret-harten Ummantelung von Stahl zückt das digitale Subjekt bei jedem Anzeichen der Irritation, Gefahr oder Abweichung das Smartphone und filmt alles preemptiv mit: bei Demos, Aufständen, Straßenmusiker*innen oder einfach nur komischen Personen auf der Straße. So kann jede irgendwie falsche Handlung sofort in den Äther – diese neue Transzendenz – hochgeladen werden und von einer digitalen Community und in gegebenem Fall auch der Justiz verurteilt werden. Neulich bin ich mit dem Rad bei Rot über die Ampel gefahren. Als mich ein davon offenbar aufgebrachtes Auto überholte, ragte ein Smartphone aus dem Beifahrerfenster – ich wurde gefilmt. Dass dies nach gängigen Personenschutzrechten nicht erlaubt ist, konnte ich natürlich nicht sagen, weil das Auto schnell wegfuhr.

