

Kapitel 6: Bewegungsfreiheit

Zerstörungslust

»I don't have the time for the rules of the road«, grummelt Batman in tiefer, rauchiger Stimme, als er die Extramotoren seines schwarzen Boliden anwirft und die vernünftige Ordnung der modernen Großstadt aufgibt. Was folgt, ist eine unglaubliche Zerstörungsorgie, bei der kein Stein auf dem anderen bleibt. Nicht nur das Blech der verfolgenden Polizeiautos sowie unzähliger, zufällig auf der selben Straße unterwegs gewesener Fahrzeuge verbiegt sich in fast freudiger Leichtigkeit durch Überschläge, Kollisionen, Explosionen und weite Luftsätze in erotisch anmutenden Wellen. Auch diverse kleinere Häuser, Läden und Bürotürme gehen in diesem Fegefeuer einer automobilen Verfolgungsjagd drauf und gesellen sich zur karnevalesken Aufmischung nach der Orgie. Die vormals so dystopisch-kalt geordnete *Gotham City* ist an den Wegen des Batmans plötzlich zu einer bunteren, vermischteren Angelegenheit geworden. Sie wirkt nun heimeliger, lebendiger. Sterbende Menschen hat man in dieser filmischen Zerstörungsorgie nicht gesehen. Die Regelüberschreitung und Verfolgungsjagd war schließlich eine Heldentat, eine notwendige Unternehmung des Guten – ein nicht nur symbolischer Befreiungsschlag vor der unterdrückerrischen Ordnung der modernen Großstadt.

Kaum ein (US-amerikanischer) Actionfilm kommt ohne die obligatorische Autoverfolgungsszene aus, bei der sich auf fast schon monotone Weise die moderne Großstadt in einen lautstark funkeln den Splitterregen auflöst. Egal ob im oben zitierten *Batman Begins* oder in *Matrix*, *Fast & Furious*, *James Bond* oder unzähligen anderen Streifen – fast immer muss der gute Heldenmann einmal in ein besonders geiles Auto springen und die kalt anmutende Stadt im Kampf für das Gute verwüsten.

Abb. 18: Der Held Neo räumt die dystopische Stadt für das Gute auf



Screenshot aus dem Spielfilm »Matrix Revolutions«, USA 2003

Diese fast erotische Lust an der Zerstörung der Autowelt ist tief in die DNA des modernen Konsumkapitalismus geschrieben. Dies beginnt bei den sich endlos wiederholenden Zeitlupenaufnahmen von Karambolagen bei Autorennen, die – wie es das wohl richtige Klischee besagt – die Hauptattraktion ihrer Übertragungen darstellen. In *Demolition Derby*s und *Monster Truck Shows* ist diese Lust gar nicht mehr kaschiert, sondern bildet den eigentlichen Inhalt des Ereignisses. Dasselbe Begehrten zieht sich weiter durch Computerspielhits wie *Grand Theft Auto*, bei dem jeder* einen solchen automobilen Befreiungsschlag ausleben kann, ohne im Strafregister zu landen. Vorläufer dieser Computersimulationen ist das Autodrom am Jahrmarkt, welches seit den 1920er Jahren Kindern und Erwachsenen das freudige Einüben der städtischen Katastrophe ermöglicht.

Schon in den frühen 1960er Jahren landete Andy Warhol einen Verkaufshit am Kunstmarkt, indem er Zeitungsbilder von tödlichen Verkehrsunfällen als bunte Icons reproduzierte. Die *Car Crash*-Serie besteht aus fast manisch repetitiv gestampften Siebdrucken, in denen dieselbe Unfallszene in schrillen Farben zehn bis zwanzigmal wiederholt nebeneinander platziert ist. Die Drucke werden heute für Millionenbeträge verkauft und zeigen die postmoderne Obsession mit dem Crash, den die automobile Welt wie am Fließband produziert. Die Liste der künstlerischen Arbeiten, die sich dieser Faszination am spektakulären Scheitern der sonst so glatten Ordnung widmen, ist so lang wie die Liste der Berühmtheiten, die unter großer medialer Aufmerksamkeit in einem Autounfall umgekommen sind: Albert Camus, Grace Kelly, Jackson

Pollock, Prinzessin Diana, Isadora Duncan, James Dean, Falco, Jörg Haider, F.W. Murnau, Helmut Newton und selbst Paul Walker, der Star aus den *Fast & Furious*-Filmen, ist bei einem Unfall mit seinem privaten Porsche umgekommen.

Eine für unsere Zwecke besonders interessante künstlerische Reflexion dieses Phänomens der Lust an der Zerstörung ist die Videoarbeit *Ever is Over All* (1997) von Pipilotti Rist, in dem die Schweizer Künstlerin in wallendem Kleid und mit euphorischem Lachen durch eine eng beparkte Straße Zürichs tanzelt und rhythmisch die Scheiben der Autos mit einem blumenförmigen Prügel einschlägt, während eine Polizistin zustimmend nickt. Fetischistische Nahaufnahmen von Blumen rahmen die Arbeit auf einem zweiten Bildschirm ein. Dieses Video wurde populär von Beyoncé in ihrem Musikvideo zu *Hold Up* von 2016 zitiert, in dem der R'n'B-Superstar auf ähnlich euphorische Weise die großstädtische Ordnung tanzend mit einem Baseballschläger aufmischt. Interessant ist an diesem Zitat, dass – wider herkömmlicher Erwartung – alle Passant*innen diese Gewaltakte zustimmend begrüßen. Sie heben ihre Hände, lächeln bestätigend und lassen sich wie in einem Tanz in diesen destruktiven Befreiungsschlag einbinden. Es wirkt so, als ob Beyoncé als ersehnte Befreierin von langjähriger Unterdrückung willkommen geheißen wird. Sowohl beim Original wie auch bei Beyoncés Zitat kann man den feministischen Charakter dieser Befreiung nicht übersehen. Und es stimmen alle Geschlechter jubelnd in diese Befreiung von der patriarchal kodierten Maschinenordnung ein.

Die eingangs zitierten Verfolgungsszenen in Actionfilmen hegen dieses Befreiungsbedürfnis jedoch auf eine für das Patriarchat (und den Markt) konformere Weise ein: Schließlich sind es in den allermeisten Fällen Männer, die sich in den »besonders geilen Schlitten« (mit »satten Rundungen« zwecks der ... Stromlinienförmigkeit¹) setzen und die Heldentat vollbringen – die massive Zerstörung erscheint als »notwendiges Übel«.

Doch auch oder gerade wegen der patriarchalen Übercodierung dieser Heldenzenen erkennt man in ihnen eine tiefgehende Spannung der Auto-

¹ Laut Ottl Aicher ist die Stromlinienförmigkeit tatsächlich eine Ideologie, deren Vorherrschen besonders unter teuren Autos nicht aufgrund von besserer Aerodynamik zu begründen ist. Sehr klobige Autos haben demnach teils geringere Luftwiderstandswerte als die besonders runden und gewellten Formen eines manchen Mercedes-Rennwagen. Der Grund für das Vorherrschen der Stromlinienförmigkeit muss also woanders gesucht werden ... vgl. Aicher 1984, 20.

welt, die sich durch die cinematische Zerstörungsorgie in einer zivilisatorisch eingehedgten Ersatzbefriedigung entlädt: Die obligatorische Auto-Verfolgungs- und Fluchtszene hat die Ventilfunktion der imaginären Flucht von der notwendigen Normierung des modernen Bewegungsregimes, das die Normautofahrer*innen unterdrückt. Hier kann man endlich der Macht der Maschine im Phantastischen freien Lauf lassen, ganz ohne Verkehrsregeln und Schilderwald. Die gesamte schwerfällige Infrastruktur aus Beton und Blech erhebt sich endlich in einer orgiastischen Zerstörungskur. Der Action-film zelebriert den extrem beschleunigten Freiheitsaffekt der automobilen Welt – frei von der sich in der realen Welt notwendig zu ihm gesellenden massiven Normierung und Regulierung der Straße.

Wie wir bereits gesehen haben – und in diesem Kapitel weiter erforschen werden – funktioniert das Autoregime keine Sekunde ohne die durch es notwendig gewordene Normierung von Umwelt, Wahrnehmung und Sinnlichkeit. Gleichzeitig gilt das Auto als *das* Symbol für Freiheit in der modernen Welt. Die Ideologie des Automobilismus besteht wesentlich in einer Negierung dieser Rückseite ihrer Paradigmas. Der Widerspruch zwischen Freiheitsversprechen und Normierungzwang ist Gegenstand dieses Kapitels. Durch den modernen Begriff von Freiheit als *Bewegungsfreiheit* – also Freiheit von Bezügen, um sich frei woanders hinbewegen zu können – entstehen diverse Aggressionsmuster, Zerstörungsgelüste und Feedbackloops, die das System des Automobilismus – welches eigentlich Quelle der Unterdrückung ist – weiter bestärkt. An dieser Stelle errichtet sich bereits eine Absprungschance zum nächsten Abschnitt »stabil«, der sich mit dieser Selbststabilisierung oder Resilienz des katastrophalen Systems auseinandersetzt.

Phallus und Crash

Am vielleicht konsequenteren hat der englische Science-Fiction-Autor J.G. Ballard diese der modernen Welt inhärenten Lust an Verfall und Zerstörung erforscht. Ballards Erzählungen erkunden auf fetischistisch erscheinende Weise die Absurditäten der modernen Welt in beinahe ermüdendem, immer aber auch verstörendem Detail. Sei es in brutalistischen Betonwohntürmen, in der die gut gebildete High-Society der Bewohner*innen wenige Wochen nach Erstbezug in eine Art archaischen Urzustand degeneriert und in denen dann männliche Warlords, weibliche Sexsklavinnen und kriegerische »tribes« die Ruinen des ehemals pompösen Turms bewohnen (*Highrise* von 1975). Oder