

Der Tod in der Weltmaschine

Auch wenn sich diese Konsequenz bereits im 19. Jahrhundert vor der Einführung des Autos bemerkbar machte, entwickelte sie ihre weltumspannende und selbst in die intimste Alltäglichkeit reichende Wirkung erst nach der Entwicklung des petromodernen Konsumkapitalismus nach dem Zweiten Weltkrieg, wie wir ihn im vorigen Kapitel umrissen haben. Zwar hat die Industrialisierung des 19. Jahrhunderts durch Eisenbahn, große Fabriken etc. einen radikalen Einschnitt in die Wirtschafts- und Lebensweisen der Menschen bedeutet. Doch die Disruption der sogenannten Nachkriegszeit ist insofern zentral, da sie den Übergang von gesellschaftlich genutzten Industriemitteln zu Konsumprodukten für den individuellen Endverbraucher markieren. Es ist ein zentraler Unterschied, ob man mit Hunderten anderer Menschen zusammen in einer Eisenbahn dieser mechanistischen Sinnesordnung passiv ausgesetzt ist, oder ob man sich (zumindest vordergründig) aktiv für sie als Konsumprodukt entscheidet und die sie ermöglichte Maschine selbst steuert. Im Auto *erscheint* der Umbau der Wahrnehmung als Resultat einer »bewussten Wahl« (aka Konsumententscheidung) und nicht als aufgezwungen von einem größeren gesellschaftlichen Zusammenhang. Dass dem immer weniger so ist, je mehr das System der Automobilität in der Gesellschaft verbreitet (»locked in«) ist, das verdecken die zahllosen Freiheitsversprechen und Bilder von Autos in einsamen Wüstengegenden, wie sie die Werbung und Kulturindustrie am Fließband produziert.

Zudem ist die Bahn stets nur auf eine begrenzte Fläche und Reichweite limitiert und bedarf in ihrer Benutzung auch immer anderer Bewegungsformen und Transportmittel. So braucht man die Kutsche, das Rad, den Esel oder E-Scooter, um vom Bahnhof zum Zielort zu kommen, der teilweise noch Kilometer weit entfernt liegen kann. Das Auto hingegen impliziert ein monomodales System, welches die Bewegung von Start- zum Zielort in ein und demselben Verkehrsmittel erlaubt: Idealtypisch fährt man von der Garage des Eigenheims zu der Tiefgarage des Büroturms und zu den Parkflächen der Supermärkte in einem Verkehrsmittel. In der modernen Utopie eines Le Corbusiers gehört, der vielleicht als der klassisch »modernste« Architekt und Urbanist gilt, die öffentliche Fläche gänzlich den Autos und es bedarf keiner anderen Bewegungsformen, um von A nach B zu kommen. Wo die Bahn also eine Pluralität an Bewegungs- und damit einhergehenden Wahrnehmungsformen braucht,

um zu funktionieren, tendiert das System der Automobilität⁴ zu einer Homogenisierung der Bewegungsformen, der Umwelt, wie auch der mitproduzier-ten Sinnesregime. Was sich durch den Zug also als Umbau und Mechanisie- rung der Wahrnehmung andeutet, wird radikalisiert durch das Auto zum ho- mogenen Weltordnungsanspruch. Erst mit dem Auto entwickelt die Idee des Homogenozäns eines glatten und anthropozentrischen Raums seine univer- sale Strahlkraft, die alle anderen Seinsweisen als unmöglich oder unsichtbar erscheinen lassen.

Aus diesem Grund halte ich Stimmen der sogenannten spät- oder post- marxistischen Postmoderne für besonders informativ bezüglich der sinnli- chen Dimension dieses schockhaften Hereinbrechens eines maschinischen Weltbilds, da diese von diesem massiven Umbau zum automobil gepräg- ten Homogenozän in der Nachkriegszeit direkt betroffen und inhaltlich beeinflusst wurden. Autor*innen wie Herbert Marcuse (1941 – siehe nächs- tes Kapitel) oder Hannah Arendt⁵ stehen im Bann dieses für sie neuartigen Weltzugangs und beschreiben, wie eine zunehmend maschinische Ordnung der Menschenwelt als *vernünftig* und gleichzeitig entfremdend erscheint. Die Ideale der modernen Naturwissenschaft finden sich für sie in der Welt als Betonstrukturen und maschinische Infrastruktur auf eine so konkrete Weise verwirklicht, dass sie deren inhärente Lebensfeindlichkeit plötzlich in den Lebensräumen der Menschen ausdrücken.

4 Das jüngere Feld der »Automobility Studies« konstituiert sich um die Einsicht, dass Au- tomobilität als System gedacht werden muss. Viel zu oft verfällt man in Alltag und Analyse dem Bild des Automobils als solitärer, in sich abgeschlossener Maschine, die im Vorhof parkt. In Wahrheit würde dieses singuläre technische Objekt keinen Tag

existieren können, ohne ein gigantisches Netz oder System an glatt betonierten Stra- ßen, Tankstellen, Raststationen, Werkstätten und Materialflüsse. Vgl. Featherstone, Thrift, and Urry 2005; Böhm et al. 2006; Urry 2007; Merriman 2009; Sheller 2021

5 »Seen from a sufficient distance, the cars in which we travel and which we know we built ourselves will look as though they were, as Heisenberg once put it, ›as in- escapable a part of ourselves as the snail's shell is to its occupant.‹ All our pride in what we can do will disappear into some kind of mutation of the human race; the whole of technology, seen from this point, in fact no longer appears ›as the result of a conscious human effort to extend man's material powers, but rather as a large-scale biological process.‹ Under these circumstances, speech and everyday language would indeed be no longer a meaningful utterance that transcends behavior even if it only expresses it, and it would much better be replaced by the extreme and in itself mean- ingless formalism of mathematical signs.« (Arendt 2007 [1963])

Die meines Erachtens spannendste Quelle für diese postmodernen Beobachtung der Maschinisierung der Welt hat jedoch der französische Soziologe Jean Baudrillard verfasst, der zwar theoretisch viele eher skurril neoplatonische Schlüsse zog, in seiner Beobachtungsgabe der Welt, in die er sich nach dem Zweiten Weltkrieg geworfen fand, aber kaum zu toppen ist. Observations wie zum Beispiel die folgende aus dem kalifornischen Santa Barbara erinnern auf erstaunliche Weise an die Wahrnehmungen des Zukunftsindigenen Ursula Le Guins aus dem ersten Abschnitt:

An den duftenden Hügeln von Santa Barbara sehen alle Villen wie *funeral homes* aus. Zwischen Geranien und Eukalyptus, zwischen üppigen Pflanzenarten und der monotonen menschlichen Rasse herrscht das tödliche Schicksal der verwirklichten Utopie. [...] Jede Wohnstätte ist eine Grabstätte, aber es mangelt nicht an aufgesetzter Heiterkeit. Die gemeine Allgegenwart der Grünpflanzen als permanente Erinnerung an den Tod, die verglasten Buchten, die schon wie der Sarg von Schneewittchen aussehen, die Gebinde aus bleichen und winzigen Blumen, die sich wie eine Sklerose fleckenhaft überall verbreiten, die unzähligen technischen Sicherungen der Häuser, unter dem Haus, rund ums Haus herum, sind wie Transfusions- und Wiederbelebungsschäüche in einem Krankenhaus; Fernsehen, Stereoanlage und Video stellen die Verbindung zum Jenseits her, die Autos gewährleisten die Verbindung zum Totenschauhaus der Einkäufe, dem Supermarkt – die Frau endlich und die Kinder als glänzende Statussymbole... alles lässt darauf schließen, dass der Tod sein Traumheim gefunden hat. (Baudrillard 1987 [1986], 46)

Baudrillard gelingt es mit der Schärfe eines kritischen Marxisten, der aber allen Glauben an die Revolution verloren hat, die schockierende und gleichzeitig faszinierende Neuartigkeit der Konsumwelt, die er am luzidesten in seinem 1986 erschienenen Buch *America* beschreibt, zu skizzieren und erfühlen, ohne diese in ein vorgefertigtes Werteschema einzuordnen. An mehreren Stellen beschreibt er, dass die schnelle Maschinenwelt eine Art »zukünftige Katastrophe« [future catastrophe] (Ibid. 5) implizit in sich trägt. Für ihn trägt der gesamte sterile und glatte Ablauf der postmodernen Lebenswelt ein verborgenes »Begehr nach der Katastrophe« (Ibid. 42) in sich, welches sich [laut ihm] am sichtbarsten in unzähligen Hollywood-Katastrophenfilmen äußert. Der Tod schlummert im Wesentlichen der modernen Maschinenwelt. Wenn Isabelle Stengers die ökofeministische Kritik des mechanistischen Weltbilds wie im folgenden Zitat zusammenfasst, erkennt Baudrillard, dass unsere nach mechanistischen Prinzipien umgebaute moderne Umwelt diese Art von Tod in

sich trägt: »Das ›normale Universum‹, jenes, das aus den Naturgesetzen abgeleitet werden kann, ist ein lebloses Universum; die einzigen vorhersagbaren und reproduzierbaren Gesetze sind die Gesetze des Todes und der Rückkehr zum Unbelebten.« (Prigogine and Stengers 1986, 196) Baudrillard sieht in den Designs der gigantischen Autobahndrehkreuze, der Schlafstädte und Konsummeilen, die alle dem wirtschaftlich »rationalen« Kalkül des Petrokapitalismus entwachsen sind, diese Gesetze des Todes in der modernen Alltagswelt verwirklicht.

Wie wir an späterer Stelle genauer sehen werden, ist für Baudrillard das Auto, seine Verkehrsflüsse und sein Geschwindigkeitsrausch das konstitutive Element dieser modernen Kultur im Todesrausch. Der Erwerb des Führerscheins wird von Baudrillard gar als »Initiationsritus« in die moderne Gesellschaft verstanden (Baudrillard 2007, 76), der Verlust desselben als »Kastration« (Ibid. 87). An dieser Stelle wollen wir jedoch bei diesem von Baudrillard in eher heiteren Tönen skizzierten Todeskult im Herzen der Moderne verweilen und aufzeigen, wie sich dieser besonders in Krisenzeiten auch mit einer dunkleren Form von Männlichkeit verbindet: jener eines Protofaschismus, der die organische Welt als nerviges und ausbremsendes Problem am Straßenrand wahrnimmt und die Liebe zu »Weib und Natur« mit der Liebe zur Maschine als (für ihn) sicherere Alternative austauschen will.

Der Mann, der Tod und die Maschine

In Jean Baudrillards Erstlingswerk *Das System der Dinge* von 1968 beschreibt der französische Denker der Hyperrealität in noch recht nüchterner Sprache, wie das technische Ensemble der spätmodernen Konsumwelt die Illusion eines perfekten, geschlossenen Maschinensystems suggeriert, in dem der Mensch als der irrationale Schwachpunkt inmitten von perfekten Funktionsabläufen erscheint. »Der Mensch wird durch die zwingende Folgerichtigkeit seines strukturellen Entwurfs selbst zur Inkohärenz verurteilt. Vor dem funktionellen Gegenstand erweist sich der Mensch als dysfunktional, irrational und subjektiv, als eine leere Form und deshalb funktionellen Mythen und phantastischen Plänen zugänglich.« (2007, 75) Weil die diversen den Alltag ausmachenden Maschinen so reibungslos funktionieren, erscheint sich der Mensch selbst immer mehr als schwächstes *Glied* in der Kette. Ein Mensch in der postmodernen Maschinenwelt wird also dazu verleitet, sich selbst als Hemmnis des ansonsten reibungslos funktionierenden mechanischen