

welt, die sich durch die cinematische Zerstörungssorgie in einer zivilisatorisch eingehegten 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 Actionfilm 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 Normierungszwang 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 Absprungschanze zum nächsten Abschnitt »stabil«, der sich mit dieser Selbststabilisierung oder Resilienz des katastrophalen Systems auseinandersetzt.

Phallus und Crash

Am vielleicht konsequentesten 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

in einer Art postmodernen Aktualisierung von Robinson Crusoe (*Concrete Island* von 1974), in dem ein gut situierter Londoner mit seinem schicken Auto so unglücklich auf einer Betoninsel zwischen Autobahnen verunglückt, dass er leicht verletzt und ohne Hoffnung auf Rettung die gesamte Zivilisationsevolution noch einmal alleine durchlaufen muss, um sich selbst zu retten. Gegen Ende des Romans hat sich der Protagonist bereits so sehr in einer neo-tribalen Haltung eingefunden, dass er nicht mehr zurück will, sondern seine neue wahre Heimat in den Nicht-Orten der postmodernen Ordnung erkennt und dort dem primitiven Ausleben von sexistischen und destruktiven Lüsten frönt. Am konsequentesten jedoch in der Erforschung solcher unbändiger Begehren, die der modernen Maschinenwelt innewohnen, ist das 1973 erschienene Buch *Crash*, welches nach eigenen Angaben einer »völlig neuen Sexualität, welche aus einer perversen Technologie geboren wurde« (Ballard 1973, 11) nachspürt. Die von der alltäglichen Zerstörung der modernen Autowelt geprägten Charaktere erkennen im Laufe des Romans, dass sie »rein biologische« Sexualität zwischen Menschen kaum mehr antörnt. Einschneidendes Erlebnis ist für den Ich-Erzähler namens James Ballard ein von ihm fahrlässig verursachter Frontalunfall gegen den Wagen eines bürgerlich-respektablen Ehepaars, bei dem der Mann umkommt, aber die Ehefrau und James sich nach dem heftigen Aufprall lange und verdutzt durch die zerbrochenen Windschutzscheiben in die Augen schauen, bevor sie beide ins Koma fallen. Schon während der Behandlung im Krankenhaus reflektiert James, dass der Crash »die einzig wirkliche Erfahrung war, die er sei Jahren gemacht hat«.

In der reibungslos laufenden Welt des gut situierten Executive sind es die Aussetzer, die den Pep produzieren. »Zum ersten Mal war ich leibhaftig mit meinem eigenen Körper konfrontiert, einer unerschöpflichen Enzyklopädie von Schmerzen und Ausflüssen, mit den feindseligen Blicken der anderen Menschen und mit der Tatsache des toten Mannes.«²

Nur durch die maschinische Gewalt des Unfalls kommt der sonst unberührt durch die Betonstrukturen der modernen Großstadt fahrende Mann von Status in Kontakt mit seiner normalerweise verdrängten Körperlichkeit. Im Roman steuert der seine Umwelt beschreibende Schilderwald nicht nur seine Vernunft, sondern orientiert auch sein Begehren in unerwartete Territorien: »Nachdem ich ohne Ende mit Propaganda zur Verkehrssicherheit bombar-

2 Original: »For the first time I was in physical confrontation with my own body, an inexhaustible encyclopedia of pains and discharges, with the hostile gaze of other people, and with the fact of the dead man.«

diert wurde, war es fast eine Erleichterung, als ich einen echten Unfall hatte. Wie alle anderen, die von diesen Plakatwänden und Fernsehfilmen über imaginäre Unfälle heimgesucht wurden, verfolgte mich ein vages Gefühl des Unbehagens, dass der grausame Höhepunkt meines Lebens Jahre im Voraus geprobt wird und sich auf einer Autobahn oder einer Straßenkreuzung abspielen würde, die nur den Machern dieser Filme bekannt ist.«³ Die wahren körperlichen Höhepunkte, erkennt James, finden in der Maschinenwelt nicht mehr zwischen zwei Menschen statt, sondern benötigen jenen dritten Part, die Verschmelzung mit sich in Unfällen verformenden Autos. In diesen Karambolagen entfaltet sich ihre den Alltag ermöglichende und normierende Macht am ungehemmtesten. Während inter-menschliche Sexualität in der Postmoderne weniger denn je gehemmt und tabuisiert ist (alle Protagonist*innen des Romans haben wie selbstverständlich diverse Affären mit allen möglichen Geschlechtern), ist es der Bruch des eigentlichen Tabus der Moderne, welches den wahren Höhepunkt für die Protagonist*innen des Romans ermöglicht.

Alle moderne Kultur fürchtet den Crash, versucht ihn durch tausend Warnschilder zu verhindern, präventiv gegen ihn auszubilden und kommt trotzdem nicht davon weg, ihn so mechanisch wie Andy Warhol zu reproduzieren – die Lust am Crash kommt der Lust am Verbotenen in der von Technologie überdeterminierten Welt am nächsten. Auf der Suche nach Orgasmen in immer vorrückteren, künstlich herbeigeführten Autounfällen bildet sich im Roman so eine schnell wachsende Geheimgesellschaft, die sich der Spur dieser erotischen Aufladung widmet, die tief verborgen in der DNA der modernen Petrokultur schlummert. Ihr Anführer, Dr. Robert Vaughan, ist spezialisiert auf das Reenactment der Unfälle von Berühmtheiten wie James Dean und Jayne Mansfield, die als Schauplätze für immer grenzgängerischeren Sex erhalten. Die Narben und Wunden, die das verbeulte Blech in der menschlichen Haut beim Koitus hinterlässt, treiben seine Lust an. Vaughans tiefstes Begehren ist es, seinen ultimativen (und tödlichen) Höhepunkt während eines künstlich herbeigeführten Frontalunfalls mit der Starschauspielerin Elizabeth Taylor zu erreichen. Frauen sind in diesem Roman zumeist sekundäre Objekte, die erst durch

3 Original: »After being bombarded endlessly by road-safety propaganda it was almost a relief to find myself in an actual accident. Like everyone else bludgeoned by these billboard harangues and television films of imaginary accidents, I had felt a vague sense of unease that the gruesome climax of my life was being rehearsed years in advance, and would take place on some highway or road junction known only to the makers of these films.«

ihre Verformung durch die crashende Maschine einen wahren Sexappeal entfalten: »[Vaughans] Photographien von sexuellen Handlungen, von Teilen des Autokühlers und der Instrumententafel, von Verbindungen zwischen Ellenbogen und Chromfensterbank, Vulva und Instrumententafel, fassten die Möglichkeiten einer neuen Logik zusammen, die durch diese sich vervielfältigten Artefakte geschaffen wurde, die Codes einer neuen Ehe zwischen Empfindung und Möglichkeit.« (Ibid. 106)⁴

Wie Zadie Smith (2014) in ihrem Kommentar zu *Crash* schreibt, ist diese Sexualität die Antwort auf den Umstand, dass in der Postmoderne nicht mehr der Mensch *seine* Technologie formt, sondern die Technologie den Menschen. Das Tabu des Crashes vereint sich so mit dem in der Postmoderne verblassenden Sexualitätstabu und bildet das neue und eigentliche Objekt des erotischen Begehrens.

Wie wir im vierten Kapitel bei der Lektüre von profofaschistischen Texten gesehen haben, ist diese Übertragung hauptsächlich männlicher Sexualität auf Maschinen nichts den 1970er Jahren eigenes. Schon Marinetti empfahl den Maschinenkoitus als bessere Alternative zu jenem mit Frauen. Doch mussten Jünger und Marinetti die Zerstörungskraft der Maschine noch gegen einen äußeren Feind – also die »roten Massen«, die Arbeiter*innen, Frauen* und Kommunist*innen – projizieren (Theweleit 2019 [1977]). Wo die Faschisten sich mit romantischer Kriegsrhetorik inszenieren mussten, ist bei Ballard diese Form von maschinellem Koitus in fast trockener, nüchterner Sprache beschrieben. Es gibt keine projizierten Feinde mehr für die die Autos steuernden Männer – und im besten Fall steigen die Frauen auch noch freiwillig mit ein in die letzte große Fahrt.

In den 1970er Jahren bemerkte der Vorsitzende von General Motors angesichts der Ölkrise, dass die »Liebesaffäre« der Amerikaner mit dem Auto nicht am enden ist – sie sei bloß zu einer Ehe herangereift. Als solche sei ein anderes Verhältnis zur Maschine entstanden, welches seine heißeste Phase von Hass und Liebe, Abwehren und Verschmelzungslust überstanden hat (Ladd 2011, 139). Man hat die lebensweltliche Liaison mit dem Auto als neue Normalität hingenommen, hat sich miteinander eingerichtet. Während die

4 Original: »[Vaughans] photographs of sexual acts, of sections of automobile radiator grilles and instrument panels, conjunctions between elbow and chromium window sill, vulva and instrument binnacle, summed up the possibilities of a new logic created by these multiplying artefacts, the codes of a new marriage between sensation and possibility.«

Faschisten ihre erotische Aufladung der Maschine noch in der Form einer ruppigen Liebesaffäre mit Hass- und Vernichtungsprojektionen ausleben mussten, um die Alternativen und Hindernisse zu plätten, können die Protagonist*innen von *Crash* in vordergründig zivilisierter Coolness und ohne viel Pathos derselben Erotik nacheifern. Die Zerstörungslust, das Bersten der Oberfläche und Austreten der wahren, maschinischen Gewalt hat ihren Platz in der Alltäglichkeit gefunden. So brauchen ihre Bewohner*innen die Umwelt nicht mit Panzern zu plätten, um der Lust an der Maschine zu frönen. Die Faschisten mussten noch beschwerlich ihre Maschinen über ruckelige Wege führen und träumten dabei von der Zerstörung der bremsenden Erde. Heute laufen die Motoren erschütterungsfrei über die beinahe überall hin führenden Flüsterbetonstraßen und regen zum Träumen über die wunderschöne Natur am Straßenrand an, für die man nebenbei eine Spende an Greenpeace vom Smartphone absenden kann. Die Lust an der Zerstörungskraft der Maschine ist so alltäglich geworden, dass sich über sie andere, scheinbar »zivilisiertere« oder gar »grüne« Ideologien bilden konnten, ohne an der destruktiven Essenz der modernen Lebenshaltung etwas zu ändern.

Was bei Ballard als absurde Experimentalpornographie erscheint, beschreibt die affektive Tiefenstruktur des Homogenozäns. In jeder Straßenverfolgungsszene, jedem Autodrom, jedem freitagnachmittäglichen Stau und bei jedem ungeduldigen Warten an der Ampel wartet dieses dunkle Begehren nach der maschinischen Entladung unter der Oberfläche der rationalen Ordnung, die jedem als »vernünftig« erscheinen muss (siehe voriges Kapitel).

Die Männer haben auch in dieser weniger aggressiv auftretenden Welt der 1970er Jahre die Macht. Ballard situiert seinen Roman in einem fast schon karikaturhaft erscheinendem heteronormativen Setting. Alle Männer sind gut situiert, haben tolle Jobs, sexy Sekretärinnen, wunderschöne Ehefrauen und diverse Seitensprünge. Diese Form von »male gaze« kann für manche verstörend sein und die Kritik des Phallozentrismus ist berechtigt (Smith 2014). Doch genau dadurch, dass er die männliche Maschinensubjektivierung überaffirmierend zu ihrem grotesk erscheinendem Endpunkt verfolgt, kann Ballard affektive Tiefenstrukturen unserer modernen Welt bergen und den veränderten Status des Phallus ausleuchten. Man versteht durch Ballards pornographische Exzesse besser, warum die Männer im vierten Kapitel lieber mehr Zeit mit den Maschinen als mit ihren Frauen verbringen. Ballards Werk suggeriert, dass es die Maschinen sind, und nicht die Männer, die zum eigentlichen Träger des symbolischen Phallus der Postmoderne geworden sind. Das Auto ist der Phallus, der Macht und Zugang zur Welt ermöglicht. Durch das Erbe des mechani-

schen Weltbildes und der patriarchalen Moderne im Allgemeinen sind männlich sozialisierte Subjekte der phallischen Macht strukturell stets näher als andere Geschlechter. Doch da der Phallus auf die Maschine, und nicht das eigene Genital, projiziert ist, bedarf es regelmäßig ritueller Bondings unter Männern mit Maschinen – die Spritztouren, Autorennen, das Motorenschrauben, technisches Fachsimpeln, die Nerdcons und LAN-Battles. Die Konsumwelt stellt schier unendliche Angebote bereit, um dieses fragile Wesen der Maschinenmännlichkeit zu aktualisieren und stabilisieren. Für Baudrillard ist, wie bereits erwähnt, das Absolvieren eines Führerscheins der Initiationsritus in die Gesellschaft, und dessen Entzug kommt einer »Exkommunikation aus der Gesellschaft«, »eine[r] Art Kastration« gleich (2007, 87). Auch Frauen können und müssen den Führerschein natürlich machen oder an den männlich-konnotierten Maschinenritualen teilnehmen – sich einen mechanischen Phallus leisten und so vordergründig emanzipiert wirken. Die Maschine gewährt jeder*em Bewegungsfreiheit. Doch dies wird innerhalb der zutiefst patriarchal strukturierten Moderne immer nur das Emanzipationsangebot für eine privilegierte Minderheit von anderen Geschlechtern darstellen, während sich an der Matrix des maschinischen Phallogentrismus wenig ändern kann. Die ökonomische Macht ist großteils weiterhin in Männerhand, die unbezahlte Care-Arbeit und normierende Gewalt kommt immer noch großteils weiblich sozialisierten Menschen zu, um nur ganz grobe Eckpunkte dieses tief verankerten Sexismus zu nennen. Durch die ökofeministischen Exkurse in das mechanistische Weltbild im vierten Kapitel können wir ein bisschen besser verstehen, warum sich männliche Hegemonie⁵ trotz großer Fortschritte des Feminismus im letzten Jahrhundert so hartnäckig hält. Ballard zeigt uns, dass die Begehrensstukur hinter der Maschine zwar allen verfügbar ist, aber eine phallogentrisch konnotierte ist. Die »Gläserne Decke« ist durch unser mechanistisches Erbe von oben rußverschmiert. Weiblich sozialisierte Personen haben viel weniger Vorbilder, Gründe, Werbungen, soziale Kreise, Ideale und finanzielle Mittel, die Maschine geil zu finden. Sie können das natürlich machen, doch ihr Weg wird

5 Raewyn Connell (2015) unterscheidet zwischen »männlicher Hegemonie« und »Patriarchat« – während sich zweiteres durch gesetzliche Normen wie Abtreibungsverbot, Vormundschaft des Mannes und Rechtsstatus von Frauen ausdrückt, ist »männliche Hegemonie« eine viel subtilere Form von phallogentrischer Macht. Im Rechtstext mag es so erscheinen, als ob alle Menschen gleich wären – doch die Strukturen sind weiterhin von massiver männlicher Hegemonie geprägt.

in dieser Welt stets ein beschwerlicherer sein als für männlich gelesene Subjekte. Dies erklärt auch, warum der Sexismus auf der Straße und rund ums Auto sich so hartnäckig hält: Kaum ein Autoforum kommt ohne den massiven Gebrauch von misogynen und Frauen objektivierenden Phantasien aus. Die Autos, auch wenn sie einen Phallus darstellen, sind weiblichen Formen nachempfunden und fachen so ein männlich subjektiviertes Begehren an. Genauso hält sich das Gerücht hartnäckig, dass Frauen die schlechteren Fahrer*innen sind. Dies wurde zwar vielfach statistisch widerlegt, doch ändert dies nichts daran, dass in der unglaublich großen Mehrheit von Heteropaaren Männer am Steuer sitzen – blicken Sie mal durch die Windschutzscheiben an der nächsten Ampel. Die Frau kann zwar auch fahren, »doch er macht es ja viel lieber als ich, warum soll ich ihn da nicht lassen?«. Ein gewisser Jay Bazzinotti aus Boston beschreibt in einem Internetforum: »Männer fahren so viel häufiger, dass mein Bruder, ein Polizist, sagt, dass wenn eine Frau fährt und der Mann auf dem Beifahrersitz sitzt, dies ein guter Indikator (einer von vielen) für eine Verkehrskontrolle ist. Normalerweise hat der Mann seinen Führerschein verloren und es liegt ein Haftbefehl vor. Natürlich würde diese Art von Begründung vor Gericht niemals Bestand haben, aber es ist nur eines von vielen Indizien, die manchmal verwendet werden, um kriminelles Verhalten zu erkennen. Und, nebenbei bemerkt, es funktioniert in der Regel.«⁶

All dies sind Indizien, dass sich die männliche Hegemonie des Abendlandes durch die maschinische Einschreibung und Einbetonierung in unsere Welt perpetuiert und selbstversichert. Zwar ist gender immer breitereauglicher als etwas »queeres« verstanden. Doch gleichzeitig brauchen immer mehr humanoide Wesen auf der Erde einen Maschinenphallus, um sich in der modernen Welt zurecht zu finden.

6 Original: »Men drive so predominantly that my brother, who is a cop, says that when a woman is driving and the man is in the passenger seat that it's a good indicator (one of many) for a traffic stop. Usually the man has lost his license and has an outstanding warrant. Of course, that kind of reasoning would never hold up in court but it's just one of many indicators that are sometimes used to identify felonious behavior. And, by the way, it usually works.« via <https://www.quora.com/In-hetero-couples-what-percent-of-time-does-the-man-drive-when-the-couple-goes-out-together> [28.2.2024]