

Nº81 Frühling 2021
Euro 8,-

Streifzüge

wertlos · unsachlich · jenseits



Auto

Ein echter Bürger ist ohne Auto
gar nicht zu denken.
Wir haben mobil zu sein und
wir haben zu fahren.

INHALTSVERZEICHNIS		Was er nicht mochte, waren Immigranten, Arbeiter und Juden, dafür liebte er Autos und Fabriken. Die Rede ist von Henry Ford, einem der großen Pioniere des Automobilismus. Von ihm stammt auch folgender Satz: „Ich habe so lange Autos fabriziert bis ich den Wunsch bekam, nunmehr Menschen zu fabrizieren.“
FRANZ SCHANDL	3	
Getriebe und Gedärme		
DOMINIKA MEINDL	6	
Eine nicht autorisierte Autobiographie		
GÖTZ EISENBERG	9	
Lackierte Kampfhunde		Das Auto als Modell für die Menschen, das klingt böse, und doch entspricht es einer perfiden, aber letztlich kruden Wahrheit, die nicht gesehen werden soll, weil sie der Eitelkeit der freien Willensträger so ganz und gar zuwiderläuft, ja jene wie diese regelrecht desavouiert. Uns mit Gerätschaften zu vergleichen, das können wir gar nicht leiden. Doch die fabrizierten Menschen, sie sind heute längst Realität, laufend gehen sie in Serie, permanent werden sie ausgeliefert. Schon die Einbildung keine solche Figur zu sein, ist nichts anderes als die Bestätigung des Modells. Dass Hörige sich als Mündige verstehen, gehört zum Gehorchen dazu. Wir sind diese Automaten, die da Spuren und funktionieren.
JOSEF GREINER	15	
Auto-mobil		
UDO MARTIN	20	
Arroganz und Egoismus		
DIETER BRAEG	23	
Verbrennungsmotorfortbewegung		
STEFAN MERETZ	26	
Der Automatenmensch		
MEINHARD CREYDT	28	
Der Reiz des Autofahrens		Das Auto freilich hat in diesem Realszenario einen Sonderstatus, und den will es allen Umrüstungen zum Trotz auch behalten. Sich ein Leben ohne Auto vorzustellen, das gelingt uns heute kaum mehr. Es ist ganz einfach da, und es möchte auch bleiben. In dieser Ausgabe versuchen wir dagegen einige Einwände vorzubringen.
HERMANN ENGSTER	30	
Der Automatenmensch		
FRANZ SCHANDL	35	
Die Desolation der Geläufigkeit		
MEINHARD CREYDT	38	
Die am guten Leben orientierte Sozialität und die nachkapitalistische Vergesellschaftung		Wir veröffentlichen nun schon seit 25 Jahren die <i>Streifzüge</i> , und da wir nicht beabsichtigen damit aufzuhören, wäre es allemal fein, wenn der Zuspruch sich auch etwas deutlicher im Zufluss ausdrücken würde. Möglichkeiten zu abonnieren, zu dotieren, zu transponieren und zu transformieren gibt es einige, siehe: www.streifzuege.org/trans-trafo-abo
PETER SAMOL	43	
Der Sozialstaat als Erziehungsanstalt		Danke!
LORENZ GLATZ	46	
Politik und Bürger		
PETRA ZIEGLER	48	
„eigenwillig“		

Franz Schandl

Vorschau

Streifzüge 82 · Landwirtschaft

Streifzüge 83 · Dystopie

Streifzüge 84 · Wert(e)

Franz Schandl

Getriebe und Gedärme

Die Geschichte des Autos ist eine Geschichte einer einzigartigen Beschlagnahme

Ich, der ich in der Wohnung sitze, sage: „Ich stehe in der Ziegelofengasse.“ – Warum das? Denn nicht ich stehe dort, sondern der Wagen, den ich fahre. Mit diesem „Ich“ identifiziere ich nicht nur das Auto als meines, mit diesem „Ich“ kategorisiere ich mich als das Auto selbst. Das Auto, das bin ich, denn sonst würde ich nicht mit dieser Selbstverständlichkeit „Ich“ sagen. Es hat mich. Wir, das Es und das Ich, sind eine Einheit.

Keiner Maschine ist es je gelungen, mit ihrem Besitzer so verschmolzen zu werden wie dem Auto. Diese Überidentifikation ist nicht nur determiniert, sie ist überdeterminiert. Das Verhältnis zum Auto ist nicht pragmatisch und instrumentell, es ist paradigmatisch und emotionell. Direkt libidinös. Wir benutzen es nicht bloß, wir finden uns in ihm wieder. „Ich“ sagen nicht nur die zahllosen Autoliebhaber, sondern dieses „Ich“ unterläuft uns allen. Da wird nicht schlampig oder gar fahrlässig gesprochen, die Sprache drückt vielmehr diese Innigkeit adäquat aus.

Wird das Es in das Ich hineingenommen, oder wird das Ich dem Es beigegeben? Dominant letzteres. Das unverwechselbare Ich verschenkt sich an das austauschbare Es. Bei anderen Sachen wäre derlei unmöglich, da mögen diese Gebrauchswerte auch noch so fetischistisch aufgeladen sein. Ich bin nicht meine Stereoanlage, meine Motorsäge, meine E-Gitarre, nicht einmal mein Fernseher. Von stillen Konstruktionen wie meiner Bibliothek ganz zu schweigen. Das bin ich nicht, das habe ich nur. Hier jedoch wird Haben zu Sein. Es gehört zum Ich-meiner-mir-mich.

Das Auto ist in den Nominativ gerutscht, gesagt wird nicht nur:

Es entspricht *meiner* (finanziellen) Potenz.

Es gehört *mir*.

Es befördert *mich*.

Nein, das alles ist nicht genug, insbesondere gilt auch:

Es ist ich. – Und daher ebenfalls:

Ich bin es!

Das Überzeug

Das Auto ist kein krudes Ding, Marke: Ich fahre es. Das Auto ist mehr als ein Fahrzeug oder präziser: Es ist dieses Mehr im Laufe des Fordismus geworden. Die Geschichte des Autos ist die Geschichte einer Beschlagnahme. Diese Okkupation verläuft andersrum als man sie sich gemeinhin vorstellt. Der metaphysischen Mucken sind viele. Das Fahrzeug ist also mehr als ein Zeug, es ist *das Überzeug*. Als Autofahrer kommt der Bürger nicht nur zu sich, sondern über sich. Er ist so von sich selbst als dieser Figur überwältigt, eben *überzeugt*, dass er die Funktionen des Wagens schier als körperliche wahrnimmt. Getriebe und Gedärme werden eins. Beim Fahren werden die Prothesen (Schalter, Pedale, Knöpfchen, Lenkrad) mehr organisch als mechanisch wahrgenommen. Ich vergrößere mich. Sobald der Motor läuft, synchronisieren sich Fahrer und Fahrzeug.

Autofahren ist eine bürgerliche Leidenschaft. Mit dem Auto ist man scheinbar nicht auf sich zurückgeworfen, im Gegenteil, man stellt was dar, man kommt weiter. Es ist die private Mobilisierungsmaschine schlechthin, ein *Automobil* eben. Signifikat des mobilen und mobilisierten Bürgers. Freie Fahrt für freie Bürger! Das Auto ist auch nicht nur ein, sondern *das* Symbol des sozialen Aufstiegs,

Neuerscheinungen



**Klassiker der
„Lohn-für-Hausarbeit“-
Debatte**

Silvia Federici
Revolution at Point Zero
Hausarbeit, Reproduktion
und feministischer Kampf
304 Seiten | 19,80 €



**Auf dem Weg zum
internationalen
Frauen*streik –
ein ermächtigendes
feministisches Konzept**

Verónica Gago
**Für eine feministische
Internationale**
Wie wir alles verändern
288 Seiten | 18 €



**Neuer kluger, witziger
und angriffslustiger
Comic aus der Feder
der französischen
Aktivistin Emma**

Emma
Ein anderer Blick
auf den Klimawandel
96 Seiten | 14,80 €



**Toxische und kritische
Männlichkeiten**

Blu Doppe,
Daniel Holtermann (Hg.)
**Vom Scheitern, Zweifeln
und Ändern**
Kritische Reflexionen von
Männlichkeiten
272 Seiten | 18 €



**Die Ausbeutung von
Arbeitsmigrant*innen
und ihr Widerstand**

Kathrin Birner &
Stefan Dietl
**Die modernen
Wanderarbeiter*innen**
Arbeitsmigrant*innen im
Kampf um ihre Rechte
140 Seiten | 12,80 €



**Eine Hommage zum
100. Geburtstag**

Freundeskreis
Paul Wulf (Hg.)
Ich lehre euch Gedächtnis
Paul Wulf: NS-Opfer –
Antifaschist – Aufklärer
304 Seiten | 19,80 €

Das ganze Programm online unter:
www.unrast-verlag.de

mehr als jede andere Apparatur. Als Mobilität hat es gegenüber allen Immobilien den Vorzug. Man kann es zeigen, es ist vor allem auch laut, macht sich bemerkbar, besetzt die Räume, transportiert die Waren. Man muss gar nicht wissen, wer man ist, wenn man weiß, wohin es geht.

Automaten der Virilität

Bis nach, ja insbesondere Hintertupfing galt: Nichts faszinierte die Jugend, speziell die männliche, so sehr wie das Auto. Erst das digitale Aufkommen schuf hier ernsthafte Konkurrenz, z.B. das „Handy“ genannte Mobiltelefon mit seinen multiplen Funktionen. In den letzten beiden Generationen war das Auto jedoch konkurrenzlos, hatte als Statussymbol eine Sonderstellung. Mit nichts konnte man so angeben wie mit diesem Subjekt-Objekt. Man erschien vermögend und verwegen, errang Prestige. Das Auto hatte mitunter eine voyeuristische, ja vielleicht sogar pornographische Note. Der Kraftwagen ist ein Energie-geladenes Surrogat umgeleiteter Lüste, ungeschminkte Virilität, zweifellos. Und er demonstriert auch eine monetäre Potenz, selbst wenn diese nur kreditiert wurde.

Diese bürgerliche Leidenschaft stachelte vor allem diverse Underdogs geradezu an, mithalten zu wollen. Diese Versessenheit war (und ist wohl noch immer) nicht zu übersehen. Nicht selten ging es darum, die Autos *aufzufrisieren*, sie noch schneller und lauter, auffälliger und eindrucksvoller zu machen. Sie gleichen Drogen und jährlich sterben nicht wenige daran. Männlich codiert war das Auto als *der* Automat sowieso. Die logische Zuordnung ist eine biologische. Männer sind als motorisierte Pioniere überall vorne. Bei Unfällen, bei Delikten, bei Fahrerfluchten, bei Geisterfahrten. Aller Evidenz widersprechend, dominierten über Jahrzehnte chauvinistische Trottelsprüche wie „Frau am Steuer Ungeheuer“.

Das Auto suggeriert: Man hält nicht dagegen, man hält vielmehr mit. „Die haben ja nicht einmal ein Auto“, so lautete eine gängige Punzierung ärmerer Familien. Wer kein Auto hat, galt bald und schnell als minderwertig. Gemeinhin haben die Familien (vor allem am Land) zwei, drei, vier Karossen. Ich habe diese merkwürdige Addition einmal am eigenen Waldviertler Clan beschrieben. Nicht nur das Ergebnis wurde konstatiert, sondern auch aufgrund welcher Mechanismen es zustande gekommen ist. (Wie wir auf das Auto gekommen sind, *Streifzüge* 2/2002, S. 5)

Abschuss und Opfer

Selten ist man so aus dem Häuschen wie im Auto. Das Auto kann durchaus als eine Erweiterung des Häuslichen ins Außerhäusliche gesehen werden. Und da ist auch kein Chef oder Vorgesetzter zugegen. Hier regiere ich. Der Kraftwagen ist eine Art Herrschaftsgebiet, ein Reich der Subjekte. In den *Sports Utility Vehicles* (SUVs) der Gegenwart ist aus dem Gefährt eine bewegliche Festung, ein richtiger Panzer geworden. Ausfahrten gleichen motorisierten Aufmärschen, die verkünden: Wer mir zu nahe kommt, kommt unter die Räder.

Nicht zufällig spricht man übrigens davon, dass auf den Straßen jemand „abgeschossen“ wird. Dass dem Straßenverkehr geopfert werden muss, ist selbstverständlich. Flächen, Wälder, Stille, Luft, Menschen, Tiere. Bei den vielen getöteten Tieren denke ich an meine Bundesheerfahrten im Herbst 1978. Die Kaserne war 40 km vom Wohnort entfernt und so mussten die jungen Testosteronisten spätestens um 5 Uhr aufstehen, um um 6 Uhr 30 zum Morgenappell antreten zu können. Die oft nebelige Strecke bis zum Truppenübungsplatz Allentsteig (der zweitgrößte Europas, ein Werk Hitlers, der 1938 und in den Folgejahren 40 Dörfer absiedeln ließ) war stets gesäumt mit toten Tieren, einmal zählte ich fast 50 niedergemetzelte Kreaturen (Rehe, Hasen, Igel, Fasane, Rebhühner, Vögel, Katzen). Bei der Rückfahrt am späten Nachmittag waren kaum noch Spuren zu erkennen, LKWs hatten in der Zwischenzeit den Rest erledigt und alles plattgewalzt.

Tiere als Opfer des Straßenverkehrs sind da anders als jene in den Schlachthöfen nicht einmal der Rede wert. Es ist zu Recht umstritten, ob man Tiere töten darf, um sie zu essen. Nicht einmal umstritten hingegen ist, dass man Tiere totfahren darf. Auf mein Konto gehen ein Igel, eine Katze und ein Reh. Derlei geschieht in den meisten Fällen nicht einmal absichtlich, es geschieht nebenbei. Der Kollateralschäden sind viele, an die Klimaerwärmung muss man wohl nicht extra erinnern. Auch da leisten die Autos ihren nicht zu unterschätzenden Beitrag.

Wir leben in einer autogerechten Welt. Denken wir an autogerechte Politiker wie Gerhard Schröder oder Jörg Haider oder Winfried Kretschmann. War der eine der „Auto-Kanzler“, so der andere ein „Autofreak“ und auch Kretschmann ist so ein richtiger grüner Klon, typisiert auf „Wir sind Mercedes“. Zu

Haider apportierte einst ein affines Medium: „250 PS, 236 km/h, 1 Million Schilling: Ein Audi allroad quattro dient Haider als neuer Parteidienstwagen. Seine Ansprüche an Material, Fahrer und Schnelligkeit sind hoch: In nur einem Jahr hat der Landesvater mehrere Chauffeure und drei Testwagen verschlissen. Wer wie Jörg Haider privat einen Porsche 911 Carrera 4 fährt, der will beruflich nicht mit deutlich weniger Pferdestärken unterwegs sein.“ Autos zeichneten ihn aus. Das war einige Jahre bevor der damalige Kärntner Landeshauptmann betrunken und mit überhöhter Geschwindigkeit tödlich verunglückte. Rasend und berauscht. Ein fast idealer Tod, nicht nur für diese Figur.

Wende oder Ende?

Was wir keineswegs brauchen, ist ein Zeitalter der Elektroautos, eines Lithium-Booms und in deren Windschatten wohl auch eine Renaissance der Atomkraft. Also keine Autowende, sondern ein Autoende. Indes, selektiv und selten wird auch in Zukunft mit PKWs gefahren werden. Durchaus mit Freude und auch nicht mit schlechtem Gewissen, aber eben wirklich selektiv und selten. Privates Autofahren wird zu einer Ausnahme für bestimmte Situationen und Anlässe. „Das Auto wird keine Notwendigkeit mehr sein. Denn alles wird sich verändert haben: die Welt, das Leben, die Leute.“ (André Gorz) Als Massenverkehrsmittel ist das Auto jedoch eine Katastrophe und mit dem Kapitalismus schlichtweg zu entsorgen. Somit auch die serielle Autoproduktion als Leitindustrie. Alles andere ist reine Dystopie.



Dominika Meindl

Eine nicht autorisierte Autobiographie

Mein Führerschein sieht aus, als hätte ich im vorhergehenden Jahrtausend eine allzu preiswerte Geschlechtsumwandlung vornehmen lassen; schon das billige Porträtfoto aus dem Automaten vor dem Passage-Kaufhaus macht mich bei jeder Verkehrskontrolle zum Gespött der Kieberei. „Zeig’ her!“, sprachen unlängst die im Haushalt vorgefundenen Jugendlichen, „wird schon nicht so schlimm sein, die 90er sind ja wieder voll Kult!“ Ich willfahre, sie verstummen angesichts des Bildes betroffen.

Die Geschlechtsverwirrung bedingen nicht Holzfällerhemd, Pagenkopf und Mondgesicht, sondern der Vermerk „Name behördlich auf ‚Dominika‘ berichtet.“ Auf den Führerschein hatte ich mich so gefreut, wie es sich die modernen, urbanen Jugendlichen unserer Zeit gar nicht mehr vorstellen können. Die Eltern hatten mir das Mopedfahren verboten, weil sich drei Cousins damit Milz oder Extremitäten verletzt hatten. Das Verbot bedeutete in einer zersiedelten Speckgürtelgemeinde ein kleines Trauma. Beim Führerschein waren sie dann großzügig, der A-Schein ging mit drein, und in der Garage wartete schon der gackbraune Volvo, mit dem in die Arbeit zu fahren meinem Vater irgendwann doch zu peinlich geworden war (alle, alle, alle seiner KollegInnen fuhren bessere Autos als er).

Da stand ich also so fröhlich, wie es 1997 in der brutalistischen Architektur der Bezirkshauptmannschaft Linz-Land nur ging. Ich tauschte Stempelmarken gegen den rosa Lappen und klappte ihn erwartungsvoll auseinander. Ich verstummte betroffen und rang um mein bisschen Teenie-Mut: „Ich bin aber kein Mann.“ Die Frau hinter dem Schalter beugte sich nach vorn und – ich schwöre – sah prüfend an mir auf und ab. „Das sehe ich auch.“ Sie zupfte mir den Schein aus der Hand und spannte

ihn in die Schreibmaschine, um den „Dominik“ zur Frau zu machen. Dabei war sie so gereizt, dass sie sich in der Zeile irrte. Bis heute steht beim Vornamen „Dominik“^a. Meinen Führerschein zeige ich seitdem nur Menschen, die mich auch im Pyjama sehen dürfen. Und leider eben den Mistelbachern, die dann immer prüfend an mir auf und absehen, ich übertreibe nicht.

Es ist eine Genderdummheit, zu glauben, dass Frauen sich nicht für Autos interessieren. Oder ich bin innerlich wirklich keine echte Frau, es gibt heute ja sehr viele sexuelle Identitäten, wer behält da den Überblick. Das Thema Kfz beschäftigt mich jedenfalls seit dem vorhergehenden Jahrtausend. Ich kann noch locker alle Autos meines Vaters aufzählen und meine jüngere Schwester streitet gerade mit der PVA, weil sie sich die Kindheitsjahre, in denen ich sie mit stundenlangen Aufforderungen zum Autoquartettspielen molestiert habe, für die Pension anrechnen lassen will. Als Volksschülerin habe ich jeden Samstag den Motor-Teil der OÖN studiert und mich recht gefreut, als ich zwanzig Jahre später selbst Autos dafür testen durfte. Halt meistens nur die schwindligen Kleinwagen (Cuore, Corsa, Cinquecento), wie man sie Mühlviertler Teilzeitpendlerinnen aufschwatzte; die Premiummodelle haben sich die Herren Redakteure vorbehalten, warum soll es bei der Zeitung gerechter zugehen als im echten Leben.

Autos verändern die Aura. Der Mann, der mich oft im Pyjama sieht, hat mir unlängst seinen gehätschelten Citroën XM geliehen. Er scheint es ernst mit mir zu meinen, nicht nur wegen seines „Designklassikers“, sondern weil ich dadurch auf meine erotische Zielgruppe offensichtlich noch betörender wirkte: Während dieser Stunden im Leihwa-

gen haben mich sieben Zuckerväter ab 70 so lieb angesehen, als säße Mireille Mathieu am Steuer.

Der Alltag ist natürlich prosaischer. Fast jeden Tag sitze ich in einem Ford Mondeo, Bj. 2004, dessen Farbe je nach Lichteinfall zwischen Staub und Gold changiert. Es ist das erste Auto, das ich selbst besitze, ich habe es von meiner Mutter geerbt, die zwar nie den Führerschein gemacht hat („Ich lasse mich doch nicht umbringen!“), aber gerne einen Kombi besitzen wollte, denn so ein Erdäpfelsack spaziert nicht von allein in den Keller. Ich kann damit fahren, was die 130 Turbodiesel-PS hergeben, denn das Ding ist so langweilig, dass es die Radarkameras nicht wahrnehmen. Ich schwöre! Um meine Aura nicht stumpf werden zu lassen, trage ich als bewussten Kontrast zur Ford-Fadesse immer öfter Frack. Ein Gadget gefällt mir besonders gut an meiner Mobilie: Wenn mich wieder einmal Audi-Fahrer arschlings buserieren, weil ich sie mit 58 km/h im Ortsgebiet von ihren wichtigen Geschäften abhalte, trete ich abrupt aufs Bremspedal und beschleunige wieder. Dabei quillt eine Wolke aus dem Auspuff, die eine erstaunlich feste, dickschwarze Konsistenz aufweist. Gasförmig ist das schon nicht mehr, man kann richtig hören, wie der Ruß hinter mir auf den Perleffekt-Glanzack der Mercedesse klatscht.

Autofahren ist unheimlich dumm. Ich hätte gerne, dass es mir der Staat verbietet, oder meinetwegen die EU, wo ist die, wenn man sie einmal braucht? Wäre ich ehrlich und hart gegen mich selbst, hätte ich diesen Text mit meiner Sehnsucht nach Erlösung vom Individualverkehr begonnen, aber Sie hätten dann vielleicht auch nicht mehr weitergelesen.

Autofahren ist unheimlich dumm und unheimlich teuer. Einen ordentlichen Teil meines Einkommens gebe ich derzeit dafür aus, jeden Tag eine Stunde darin zu sitzen, um ein Einkommen zu generieren. Geht's blöder? Mit den Öffis säße ich zwar doppelt so lange im Verkehr, müsste aber ein Drittel weniger arbeiten. *Do the math!* Ich würde mich zwar über miachtelnde oder Kurz-preisende Fahrgäste ärgern, aber nicht mehr über aggressive BMW- oder LKW-Fahrer, die wohl insgeheim davon träumen, mit einer Panzerhaubitze alles vor ihnen aus dem Weg zu sprengen. Gut, ich könnte wieder in irgendeine Stadt ziehen und ruhig in einem Zimmer sitzen, aber wir wollen alle nicht, dass ich unglücklich bin, das ist ja auch keine Lösung für das globale Problem des Individualverkehrs. Insgeheim

hoffe ich auf das Eintreten einer Ökodiktatur, die uns das Verheizen fossiler Brennstoffe streng verbietet. Damit bin ich bestimmt nicht allein. Sind wir nicht alle wie dumme Kinder, die nach Grenzen lechzen? Nehmt uns die Autos weg! Und erlaubt uns auch nicht mehr als eine Stunde am Handy, bitte. Auch das Tiereessen möge uns von oben herab strukturell schiach gemacht werden. Der Tugendtyrann könnte uns ja, damit es nicht zu Revolten toxischer Männlichkeit kommt, am Sonntag ein Bratl essen und einen Ausflug mit dem Auto machen lassen.

Autofahren ist unheimlich dumm und unheimlich teuer. Einen ordentlichen Teil meines Einkommens gebe ich derzeit dafür aus, jeden Tag eine Stunde darin zu sitzen, um ein Einkommen zu generieren.

Zwei Jahre meines Lebens war ich übrigens die erfolgloseste Rennsportlerin des Bezirks Linz-Land; als Beifahrerin auf dem Kurth-BMW-Kneelergespann Bj. 1969. Wir haben es in unserer ersten Saison nur in 33 Prozent aller Rennen ins Ziel geschafft. Seither weiß ich, was ein Lumpentraktor ist. Und ich kenne den Red-Bull-Ring besser als jeder besoffene Formel-1-Macho, man kommt dem Asphalt bei diesem grotesken Sport nämlich sehr, sehr, sehr nahe. Heute bin ich gereift, der liebste Gummi zwischen mir und der Umwelt ist mittlerweile eine Bergschuhsohle. Aber cool war das schon. Einmal im Jahr könnte man ja der Bevölkerung erlauben, auf einer gesicherten Rennstrecke gegeneinander anzutreten, dann ist uns leichter, und den Rest des Jahres nehmen wir den Postbus. Oder, kaum auszudenken: das Rad.

Angeichts der vollgebremsten grünen Schonhaltung gegenüber den türkisen Klimaleugnern und Industrieromantikern muss aber wohl wieder einmal ich die Erwachsene im Raum spielen und die Lösung selbst in die Hand nehmen. Wenn Sie es nicht weitersagen, verrate ich Ihnen hier, verborgen in der Schläferzelle „Literatur“, meine Strategie: Ich habe vor, die Motor-Industrie durch ausgezuckte Businessideen von innen heraus zu zerstören. Es wird so sein, als füllte ich Zucker in den Tank des Konjunkturmotors. Meine Pläne sind der Erdapfel im Auspuff des Benzin-Kapitalismus. So plane ich global und beginne lokal, mit der Herstellung regionalkultureller Hegemonie. Gestern habe ich einen Projektantrag bei meiner zuständigen Landesregierung eingereicht, in dem ich Kunst am Bau für sämtliche Verkehrsbegleitgrün-

flächen und Lobbyarbeit für einen Gestaltungswettbewerb implementiere. Kunstschaaffende, die ja notorisch am Markt vorbeiproduzieren, können ein Aufenthaltsstipendium als Schmuckeremit*innen beantragen, an Standorten mit hoher Frequenz, konkret in Containern auf den Zentren der hundert beliebtesten Kreisverkehre meines Bundeslandes. Titel der Initiative ist „Reif für die Insel. Kunst in die Mitte der Gesellschaft holen!“

Fast noch besser gefällt mir mein gigantisches Kultursommer-Leuchtturmprojekt, mit dem ich die Herrschaft in den Köpfen und Herzen der Landsleute an mich reißen möchte; es ist so designt, dass die Kulturdirektion dieses Angebot nicht ablehnen wird können. „Der Westring der Nibelungen“: Im Libretto flucht der Jugendliche Hagi seinem Vater Alberich den Generalschlüssel für den gesamten Autobahnknotenpunkt, um seine Freunde Günni, Siegi und vor allem die geile Bruni zu beeindrucken. Da bricht die Hölle im Wirtschaftsstandort los (das muss ich noch genauer ausarbeiten, aber es ist ja noch Zeit bis Montag), am Ende findet der linksextremistisch radikalisierte Volksverräter Siegi beim Wildern im herrlichen Salzkammergut die gerechte Strafe und haucht sein junges, dummes Leben aus. Die Musik kommt von Andreas Gabalier, bezahlt wird mit dem Landesliteraturbudget.

Sollte das wider Erwarten nicht gelingen, kann ich zum Glück zurück in jene Branche, die mir schon viel Erfolg eingebracht hat; sie ist zwar nicht ganz legal, aber wer außer uns beiden hier liest schon Literatur? Ich arbeite seit 2015 als Personentransporteurin im internationalen Logistik-Dienstleistungssektor. Besorgte Mitbürger, die sich angesichts der „Flüchtlingswelle“ vor Islamisierung

und Umvolkung ängstigen, bringe ich gegen einen moderaten Unkostenbeitrag diskret außer Landes. Aktuell bevorzugte Destination meiner Kunden ist Ungarn, gerne auch Polen oder Thüringen; oft chauffiere ich sie gleich zum Flughafen mit Richtung Brasilien, Philippinen, Russland, USA – wo auch immer sich der völkisch-wertkonservative weiße Mann in hypermoralischen Zeiten wie diesen subjektiv noch sicher und geborgen fühlen kann. Nutze ich Notlagen aus? Ich sage, das ist Minderheitenschutz! Ist das Schlepperei? Ich nenne es länderübergreifende humanitäre Hilfestellung!

Bei den letzten Nationalratswahlen habe ich leider einen kleinen Rückschlag hinnehmen müssen, als mein Geschäftsmodell nach deutlichen Stimmenverlusten für die FPÖ ans Licht der Öffentlichkeit geraten ist und sich die Bevölkerung plötzlich fragte, wo denn ihre ganzen Rechtsextremen abgeblieben seien. Ich will ganz offen über meine Verurteilung sprechen, es wurde ja in den Medien breit berichtet, vor allem über die drei Maßnahmen des außergerichtlichen Tatausgleichs, die ich nun bald alle offiziell und gerne abgeleistet haben werde:

1. Reinigung der Dienstfahrzeuge von Landeshauptmann und Landeshauptmannstellvertreter jeden Samstag bis 12 Uhr
2. Ausweispflicht des rüdigen Führerscheinfotos auf jederzeitigen Wunsch seitens der Bevölkerung Oberösterreichs (im Zeitraum 10.10.2020 bis 1.4.2021)
3. Ehrenamtliches Verfassen eines Besinnungsaufsatzes für eine kapitalismuskritische Wiener Zeitschrift.



S. PREISSING,
G. SCHUBERT,
H. LEHNER (HG.)

IN ZUKUNFT OHNE GELD?

Theoretische Zugänge & gelebte Alternativen

180 Seiten
14,- Euro



KARL REITTER
KRITIK DER
LINKEN KRITIK AM
GRUNDEINKOMMEN

272 Seiten
18,- Euro



J. GOETZ, FIPU, M.
SULZBACHER (HG.)

RECHTS- EXTREMISMUS

Band 4: Herausforderungen für den Journalismus

320 Seiten
19,- Euro

Götz Eisenberg

Lackierte Kampfhunde

Das Automobil als Waffe und männliche Selbstwertprothese

*„... die Voraussetzung dafür, jemanden guten Gewissens umzubringen, ist das grüne Licht der Ampel.“
(Theodor W. Adorno)*

Es war an einem dieser heißen Sommertage. Ich war mit dem Rad auf dem Weg zur Lahn, um schwimmen zu gehen. Ich hielt an einer Ampel an der Westanlage. Zwei schwarze Limousinen kamen nebeneinander zu stehen – mit abgedunkelten Scheiben und zu Schlitzfenstern verengten Scheinwerfern. Musik wummerte aus beiden Wagen. Betont lässig hingen die Arme der Fahrer aus den geöffneten Fenstern. Die beiden jungen Männer nahmen Witterung auf und checkten ab, ob „etwas ging“. Reflexe schnappten ein und setzten einen Mechanismus in Gang, der kaum noch zu stoppen war. Sie betrieben ein nervöses Wechselspiel zwischen Kupplung und Gaspedal, so dass die Autos leicht vor und zurück wippten. Ihre Blicke gingen hektisch zwischen den Lichtern der Ampel und dem Rivalen hin und her. Die Szenerie erinnerte an Duelle zwischen Revolverhelden in gewissen Italowestern. Beide warteten auf das Startsignal. Die Ampel sprang auf Gelb und innerhalb von Sekundenbruchteilen gaben sie Gas. Die soundverstärkten Motoren heulten auf, Reifen quietschten, die Wagen schossen leicht schlingern davon. Ein paar hundert Meter weiter mussten sie ihr Rennen vor der nächsten roten Ampel ebenso abbrechen.

Dass bei solchen innerstädtischen Rennen an Ampeln gehalten wird, ist keineswegs mehr selbstverständlich. Im Februar 2016 haben zwei junge Männer auf dem Berliner Kurfürstendamm während eines nächtlichen Rennens gleich mehrere rote Ampeln überfahren. Einer der beiden rammte dann mit circa 160 Stundenkilometern einen Wagen, dessen Fahrer noch am Unfallort starb. Ein Berliner Gericht befand, die beiden jungen Männer hätten mit „bedingtem Vorsatz“ gehandelt und den Tod anderer Verkehrsteilnehmer billigend in Kauf genommen. In erster Instanz wurden sie wegen Mor-

des zu einer lebenslangen Freiheitsstrafe verurteilt. Der Bundesgerichtshof hob am 1. März 2018 das erstinstanzliche Urteil auf. Die Karlsruher Richter sahen einen bedingten Tötungsvorsatz nicht ausreichend belegt und verwiesen den Fall zur Neuverhandlung an das Landgericht zurück. Die Entscheidung steht noch aus. Im Juni 2020 hat der Bundesgerichtshof die neuerliche Verurteilung des Fahrers, der direkt an dem tödlichen Unfall beteiligt war, wegen Mordes bestätigt. Mit der Strafbarkeit seines Kontrahenten muss sich das Landgericht noch ein drittes Mal beschäftigen. Seine Verurteilung als Mittäter sah der Bundesgerichtshof nicht als ausreichend begründet an.

Viagra des männlichen Stolzes

Im März 2018, einen Tag nachdem in den Medien groß über die Karlsruher Entscheidung, die das Berliner Mordurteil aufhob, berichtet worden war, kam es in Gießen am helllichten Tag auf dem innerstädtischen Anlagenring zu einem Rennen. Ein Porsche kam von der Fahrbahn ab und prallte gegen den Mast einer Ampel. Diesem Umstand verdankte ein 12-jähriger Junge sein Überleben. Vom Berliner Urteil hatte man sich eine abschreckende Wirkung versprochen: Potenzielle Täter sollten wissen, dass sie mit einer harten Bestrafung rechnen müssen, wenn sie das Leben anderer leichtfertig aufs Spiel setzen. Bislang wurden Raser auch dann, wenn Todesopfer zu beklagen waren, in der Regel nur wegen fahrlässiger Tötung verurteilt. Die Höchststrafe hierfür beträgt fünf Jahre. Kommt bei einer innerstädtischen Raserei niemand zu Schaden, wird sie als Ordnungswidrigkeit behandelt, die mit einer Geldstrafe und einem befristeten Führerscheinentzug geahndet wird. Möglicherweise hatten die beiden Gießener Raser die enthemmende Botschaft, die von der Aufhebung des

Urteils ausging, empfangen und feierten das auf ihre Weise.

Das Automobil erfüllt in unserer Gesellschaft eine wichtige sozialpsychologische Funktion. Der Gashebel ist der einzige Hebel, den man noch betätigen kann, und das Auto wird zum Ventil, durch das die gestaute Wut derer entweichen kann, die in einem Universum permanenter Verteidigung und Aggression leben müssen und gleichzeitig in Unmündigkeit und Ohnmacht gefangen sind.

Es kann aber auch sein, dass solche Straftaten zu jenen Delikten gehören, bei denen juristische Abschreckung nur bedingt oder gar nicht funktioniert. Es sind, wie wir eingangs gesehen haben, gruppenspezifische Faktoren und psychische Prozesse am Werk, die den Gedanken an eine mögliche Strafe gar nicht aufkommen lassen. Salopp gesagt: Wenn die männliche Ehre auf dem Spiel steht, ist alles andere egal! Um eine Kränkung abzuwehren, wird notfalls sogar der eigene Untergang in Kauf genommen. Wie gewisse Hunde keine Tiere, sondern das nach außen verlegte Aggressionspotenzial ihrer Besitzer sind, so sind gewisse Autos keine Fortbewegungsmittel, sondern lackierte Kampfhunde, die ihre Fahrer aufeinander loslassen. Es sind männliche Selbstwertprothesen, die das schwächelnde männliche Selbstgefühl aufmöbeln. Die Kraft der Motoren entscheidet über den Status: je stärker und lauter, desto männlicher. Statt die Motorengeräusche zu dämpfen, werden sie durch Soundgeneratoren mutwillig verstärkt.

Jeden Abend verwandelt sich der innerstädtische Anlagenring in eine Rennstrecke. Einheimische und migrantische Jungmänner präsentieren stolz ihre aufgedonnerten Limousinen, meist schwarz und mit getönten Scheiben. Oft gehen die Mütter putzen, damit die Söhne die Leasingraten für ihre Luxusschlitten bezahlen und sich abends auf der Rennstrecke sehen lassen können. Die ganze Stadt dröhnt von den Motoren. Einen besonderen Kick vermitteln künstlich erzeugte Fehlzündungen. Wie muss es um ein männliches Selbstwertgefühl bestellt sein, wenn es solcher Hilfsmittel und Prothesen bedarf?

Das Automobil erfüllt wie der Fußball in unserer Gesellschaft eine wichtige sozialpsychologische Funktion. Der Gashebel ist der einzige Hebel, den

man noch betätigen kann, und das Auto wird zum Ventil, durch das die gestaute Wut derer entweichen kann, die in einem Universum permanenter Verteidigung und Aggression leben müssen und gleichzeitig in Unmündigkeit und Ohnmacht gefangen sind. So entwickelt sich der Straßenverkehr mehr und mehr zu einer Form des Krieges. Nach einem Bericht der Weltgesundheitsorganisation fallen diesem Krieg weltweit jährlich 1,25 Millionen Menschen zum Opfer. Der steigende Absatz von Geländewagen, SUVs und Pick-ups zeugt auch hierzulande davon, dass auf den Straßen Krieg herrscht. Jeder macht sich zum Kommandanten seiner eigenen rollenden Festung. Wie in jedem Krieg, gibt es auch in diesem Leute, die gut an ihm verdienen. Wenn es wahr ist, „dass man eine Nation erst dann wirklich kennt, wenn man in ihren Gefängnissen gewesen ist“, wie Nelson Mandela gesagt hat, so könnte man auch den Straßenverkehr als Gradmesser dafür nehmen, wie es um die Zivilisiertheit einer Gesellschaft bestellt ist. Statt im Verkehr abzurüsten, was einer wahrhaft demokratischen Gesellschaft gut zu Gesicht stünde und auch der Umwelt zugutekäme, werden wir Zeugen einer gigantischen Auto-Mobilmachung.

Das Automobil als Waffe

„Auch für Bevölkerungsmehrheiten ist ... der PKW längst zu einem gesellschaftlich akzeptierten Instrument der Realisierung homicidaler und suicidalen Tendenzen geworden“, schrieb Peter Brückner in seiner Sozialpsychologie des Kapitalismus bereits im Jahr 1972. Mord und Selbstmord liegen oft dicht beieinander, für einen Moment ist in der Schwebelage, in welche Richtung die destruktiven Energien sich wenden. Das Auto erlaubt die Verknüpfung beider in Gestalt einer spezifischen Form des erweiterten Suizids, für die sich der Begriff Amokfahrt eingebürgert hat.

Die Kette der in Deutschland mit Autos begangenen Amoktaten ist lang, unser Gedächtnis kurz. Eine der letzten fand Silvester 2018/19 in Bottrop statt, wo ein 50-jähriger arbeitsloser Deutscher seinen Wagen gezielt in Gruppen von Ausländern steuerte. Damals wurden zehn Menschen verletzt. Im April 2018 raste ein Mann in Münster mit seinem Kleintransporter in ein Café und tötete vier Menschen. Das Auto ist die Amokwaffe für Leute, die über keine Schusswaffen verfügen und auch nicht wissen, wie man sich welche beschaffen kann. In Heidelberg raste am Nachmittag des 25. Februar 2017 ein Auto in eine Menschenmenge vor einer Bäckerei eingangs der Fußgängerzone. Das

Auto erfasste drei Passanten, bevor es gegen einen Pfosten prallte und zum Stehen kam. Zwei dieser Passanten wurden leicht verletzt, ein 73-jähriger Mann erlag Stunden nach der Tat in einer Klinik seinen Verletzungen. Der Fahrer floh zu Fuß und wurde später von der Polizei erschossen.

Am 1. August 2013 ist in Regensburg ein 46-jähriger Mann mit seinem Auto durch die Stadt gerast. Er durchbrach eine Baustellenabspernung, fuhr in Höchstgeschwindigkeit durch eine Fußgängerzone, wobei er Passanten erfasste und verletzte, und krachte schließlich in die gläserne Eingangstür eines Waschsalons. Dabei erfasste der Wagen ein fünfjähriges Mädchen und ihre dreijährige Schwester. Das fünfjährige Mädchen starb, seine jüngere Schwester wurde schwer verletzt.

Während der Fußballweltmeisterschaft 2006 durchbrach ein Mann mit seinem PKW die Abspernung um die Fanmeile am Brandenburger Tor, fuhr in die Menschenmenge und verletzte circa 20 Menschen. Ein Gericht erklärte ihn später für geisteskrank und wies ihn in die Psychiatrie ein.

In meinem Archiv stieß ich auch auf eine Amokfahrt in Österreich. Im Juni 2015 raste der 26-jährige Alen R. mit einem grünen Geländewagen in eine Menschenmasse in der Fußgängerzone der Grazer Innenstadt. Danach ging der Österreicher mit bosnischen Wurzeln mit einem Messer auf Passanten los. Bilanz der Bluttat: Drei Menschen starben, über 30 wurden verletzt.

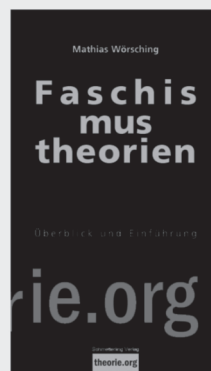
In der Folge von Nizza, wo im Jahr 2016 am französischen Nationalfeiertag ein Mann mit einem LKW in die Menge der Feiernden raste und 86 Menschen tötete, hat sich der Amok mit einem Automobil als Waffe als neues „Modell des Fehlverhaltens“ etabliert. Darunter versteht der französische Ethnologe Georges Devereux „Inszenierungsschablonen“, die eine Gesellschaft jenen zur Verfügung stellt, die diffus tatgestimmt sind. Diese zeigen, wie man es machen kann, wenn man denn glaubt, es machen zu müssen. Eine solche Resonanzstraftat ereignete sich am Abend des 19. Dezember 2016 in Berlin. Ein islamistischer Attentäter lenkte einen Sattelzug in eine Menschenmenge auf dem Weihnachtsmarkt auf dem Breitscheidplatz. Dabei starben 12 Menschen und 55 wurden verletzt.

Fünf Tage nach dem rassistisch motivierten Massaker von Hanau, also am 24. Februar 2020,

steuerte der 29-jährige Maurice P. im nordhessischen Volkmarsen einen silbergrauen Mercedes in den Rosenmontagszug. Dabei hat er Dutzende von Menschen verletzt, darunter auch eine größere Anzahl von Kindern. Der Täter wurde verhaftet und muss sich wegen 91-fachen versuchten Mordes vor dem Landgericht Kassel verantworten. Der Prozess steht noch aus.

Die Amokfahrt von Trier

Im vorweihnachtlichen Trier raste am Dienstag, dem 1. Dezember 2020, ein Mann mit einem SUV durch die Fußgängerzone. Nach bisherigem Ermittlungsstand tötete er fünf Menschen und verletzte vierundzwanzig weitere zum Teil schwer. Nach rund einem Kilometer gelang es der Polizei, den Fahrer zu stoppen und festzunehmen. Es soll sich um einen 51-jährigen Deutschen aus dem Umland von Trier handeln. Der Mann soll alkoholisiert gewesen sein und die letzten Nächte in seinem Auto verbracht haben, heißt es aus Kreisen der Ermittler. Es klingt nach einem gut situierten Mann, der durch irgendein Ereignis aus seiner gewohnten Ordnung katapultiert worden ist und den Halt verloren hat. Er befand sich im freien Fall, den er offenbar nur noch katastrophal aufzuhalten vermochte. Die Tat erinnert an die bereits kurz erwähnte Amokfahrt, die im April 2018 in Münster stattfand. Dort fuhr ein 48-jähriger Deutscher mit einem Kleinbus in ein Straßencafé, tötete zwei



Mathias Wörsching **Faschismus theorien** Überblick und Einführung

240 Seiten, kartoniert, 12,00 EUR, ISBN 3-89657-673-9

Faschismus – kaum ein Begriff steht so für Unfreiheit und Massenmord, kaum ein Wort wird quer durch die politischen Lager so inflationär als Kampfbegriff benutzt.

In den Diskussionen von heute und damals sucht das Buch nach Anregungen für eine Gegenwart, in der die Gefahr von Rechtsaußen nicht nur in Europa wieder zunimmt.

Dieses Einführungsbuch stellt die relevantesten Faschismustheorien überblicksartig vor. Es

fragt nach den Stärken und Schwächen der einzelnen Ansätze und nach dem Kontext ihrer Entstehung. Viel Raum bekommen die neuen Faschismustheorien der letzten Jahrzehnte, die in Deutschland noch immer nicht sehr breit diskutiert werden. Ebenso geht es um teils heiß umstrittene historische und aktuelle Themen wie das Verhältnis von Nationalsozialismus und Faschismus, die heutige extreme Rechte und religiös-fundamentalistische Bewegungen.

«Ein großartiges Einführungswerk in die historischen und aktuellen Tendenzen des Faschismus.»

Christoph Zeevaert auf «kritisch-lesen.de»



schmetterling verlag

Menschen und verletzte zwanzig weitere. Der Mann erschoss sich anschließend selbst. Die Motive des Mannes blieben im Dunkeln. Die Tat wurde als erweiterter Suizid aus persönlichen Gründen zu den Akten genommen. Der Täter von Trier hat seine Amokfahrt überlebt und so besteht Aussicht, dass der Mann selbst Aufschluss über seine Beweggründe geben kann. Meist kennen diese aber auch die Täter selbst nicht. Der Täter wird sich voraussichtlich als freundlicher, unauffällig und zurückgezogen lebender Einzelgänger entpuppen, wie so viele Amoktäter seines Alters und Schlages vor ihm. Nachbarn und Freunde werden ihn als „sympathisch und still“ schildern. Nichts Monströses wird zum Vorschein kommen. Er entspräche damit ziemlich genau dem Profil des Amokläufers, das darin besteht, keines zu sein, weil es auf Millionen von unauffällig lebenden Menschen zutrifft. Er verkörpert eher eine Form von Hypernormalität, die offenbar manchmal mit ihrem Gegenteil schwanger geht. Die Normalität der bürgerlichen Ordnung gebiert Ungeheuer. Nach der Festnahme werden die Täter so lange befragt und von ihren Anwälten beraten, bis sie schließlich eine halbwegs plausibel klingende Erklärung abgeben. Das anfängliche „Ich weiß nicht, warum ich das getan habe“ war oft noch das Ehrlichste und kam der Wahrheit am nächsten. Wieder einmal liegen Idyll und Grauen dicht beieinander. Mitten im vorweihnachtlichen Einkaufsrummel bricht plötzlich die Gewalt hervor und demonstriert, dass die an der Oberfläche ach so friedliche Gesellschaft der Waren und des Geldes die permanente Kriegsdrohung zu ihrem verborgenen Kern hat.

Es scheint mir kein Zufall, dass die Tatwaffe ein SUV gewesen ist. Ursprünglich fürs Militär entwickelt, verwandeln sie heute die Straßen in ein Kriegsgebiet. Man klettert an Bord, sinkt in die Ledersitze und lässt die Tür ins Schloss fallen. Alle Geräusche verebben, nichts kann einem mehr etwas anhaben. SUV-Fahrer haben das Gefühl, in einer Burg zu sitzen. Je höher man sitzt, desto eher unterschätzt man die Geschwindigkeit und man neigt dazu, riskanter zu fahren. Ein kleiner Druck aufs Gaspedal und schon bewegt man sich mit 160 oder 180 Stundenkilometern auf der Autobahn fort. Der starke Motor brummt und vermittelt ein Gefühl unbegrenzter Machtfülle. Klein- und Mittelklassewagen werden aus der Sicht des SUV-Fahrers zu Ungeziefer, das vor der schieren Masse dieser Wagen erschrocken ausweicht. Erst recht Fußgänger und Radfahrer. Mit dem SUV hat der Sozialdarwinismus das ihm gemäße Gefährt her-

vorgebracht. Man ist Herr der Lage. Man reitet eine Kanonenkugel. Man ist der King. Auch Herr über Leben und Tod, wie man in Trier gesehen hat.

Mein Auto fährt auch ohne Wald

Bei einer Wanderung auf einem kurzen Straßenabschnitt entlang einem feuchten Talgrund stieß ich auf drei von Autoreifen zerquetschte Feuersalamander. Dem Feuersalamander gehört seit jeher meine besondere Sympathie. Als Kind war ich großer Fan der Lurchi-Comics mit ihren gereimten Texten, die man in Schuhgeschäften gratis bekommen konnte. Meine Stiefmutter versuchte mir weiszumachen, man bekomme die nur, wenn man etwas kaufe. Dem war aber keineswegs so. Man musste einfach nur zur Kasse gehen, dort lagen sie stapelweise zum Mitnehmen bereit. Die Produktbindung hat bei mir nicht funktioniert, aber geblieben ist mir eine Verehrung der Feuersalamander. Als ich die plattgewalzten Salamander auf der Straße liegen sah, fiel mir eine Szene aus Malapartes Roman *Die Haut* ein. Beim Einmarsch der Amerikaner in Rom läuft ein Mann jubelnd auf eine Panzerkolonne zu. Er möchte die amerikanischen Soldaten als Befreier vom Faschismus begrüßen. Er rutscht aus, wird von einem Panzer überrollt und regelrecht plattgewalzt. Dann wird das, was von ihm übrig ist, von anderen „wie ein Teppich aus Menschenhaut aus dem Straßentaub gelöst“ und „wie eine Fahne geschwenkt“. „Das ist die Fahne Europas dort, das ist unsere Fahne“, ruft jemand. Aus irgendeinem Grund ist mir diese Szene im Gedächtnis geblieben, und die toten Salamander haben sie aus den Tiefen meines inneren Literatur-Ozeans an die Oberfläche geholt. Auch aus ihnen hätte man kleine Fähnchen machen können, um mit ihnen gegen den mörderischen Straßenverkehr und die Vernichtung der Natur zu demonstrieren. Auf dem Heimweg sahen wir am Straßenrand einen toten Fuchs liegen. Die Zahl der von Automobilen getöteten Tiere ist Legion. Wer begriffen hat, dass ein Hase, ein Igel, ein Rotkehlchen und ein Fuchs dasselbe Existenzrecht besitzen wie ein Mensch und dass wir mit ihnen dieselbe Erde bewohnen, den packt angesichts dieses Massakers das Grausen. Drei tote Salamander auf einem Straßenabschnitt von 150 Metern Länge müssten eigentlich zum Anlass genommen werden, diese Straße für den Autoverkehr zu sperren. Aber man komme mal im Gemeinderat mit einem solchen Vorschlag! „Das wäre ja noch schöner, wo kommen wir da hin!“, würden die Vertreter der autophilen Parteien fragen, sich kopfschüttelnd abwenden und nach der Sitzung

ihren SUV besteigen. Die Naturzerstörung geht ungebrems weiter. Die Leute wohnen der Abholzung der Wälder – aktuell in unserer Region des Dannenröder Forstes – ungerührt bei. Sie verfahren nach einem Motto, dass mein Freund Fritz vor vielen Jahren angesichts des Waldsterbens so formuliert hat: „Mein Auto fährt auch ohne Wald!“

Zur Dialektik des Automobils

Das Auto hatte bei uns Linken nicht immer eine derart schlechte Presse. In seinen Anfängen als Alltagsvehikel war es für viele Mitglieder meiner Generation auch ein Instrument der Befreiung. Das Wirtschaftswunder, in das wir hineinwuchsen, wurde von den fordistischen Industrien mit dem Automobil als zentralem Produktions- und Konsumgut getragen, das auch für die kleinen Leute erschwinglich wurde. Ob vom ersten selbst verdienten Geld für ein paar hundert Mark gekauft oder vom Vater oder älteren Geschwistern geliehen, erweiterte das Auto den Radius, in dem wir uns bewegten. Den Führerschein machte man mit dem achtzehnten Geburtstag. Er galt als Kennzeichen der endlich erreichten formellen Erwachsenschaft, die für uns gleichbedeutend war mit dem Schwund elterlicher Kontrolle und Bevormundung.

Die Revolte der späten 1960er Jahre bediente sich des Automobils, und zwar in verschiedener Weise. Die Notstandsgesetze drohten, der Krieg in Vietnam eskalierte, an den Universitäten garte und brodelte es. Die Kader reisten in alten, schrottreifen

Kisten von Teach-in zu Teach-in, nahmen auf der Rückbank eine Mütze Schlaf oder machten sich Notizen für den nächsten Auftritt. Hans-Jürgen Krahl, der klügste Kopf des antiautoritären Flügels des SDS, ist auf einer solchen Tour im Februar 1970 in Nordhessen ums Leben gekommen. Auf den Rücksitzen der Autos wurden aber nicht nur Reden vorbereitet, sondern es wurde auch geknutscht und dabei Musik gehört. Jerry Rubin, eine Ikone der amerikanischen Gegenkultur, schrieb in seinem Buch *Do it!* über dieses Thema: „Während es vorn im Wagen aus dem Radio ‚Turn Me Loose‘ rockte, machten sich die Kids auf den Rücksitzen von den Fesseln los. Manche Nacht wurde auf dunklen, einsamen Straßen damit verbracht, dass man zu hartem Rock vögelte. Der Rücksitz des Automobils war die Wiege der sexuellen Revolution und das Autoradio das Medium der Subversion.“ Diese emanzipatorischen Aspekte, die das Auto auch einmal besaß, sollten wir nicht unterschlagen und vergessen. Lang ist's her! In fast jedem Familienalbum finden sich Fotos, auf denen sich der Besitzer des ersten Automobils stolz vor seinem Gefährt ablichten ließ, gern mit den Kindern an seiner Seite. Diese Bilder zeugen vom Stolz auf eine neu erworbene Freiheit. Wo ist sie geblieben? Wann kippte das? Allein die Entwicklung der Zahlen ist ein Beleg dafür, dass mit einem Auto kein Distinktionsgewinn mehr zu erzielen ist: 1960 waren in der alten Bundesrepublik knapp 5 Millionen Autos zugelassen, letztes Jahr waren es beinahe 48 Millionen. Aus einem Fortbewegungsmittel ist ein Verstopfungsmittel geworden. 23 Stunden

Verdacht auf Schizophrenie

Götz Eisenberg

An einem Freitagabend wird ein Mann beobachtet, der auf einer viel befahrenen Kreuzung mit einem roten Tischtennisschläger auf Autos zugeht. Dabei hält er den Tischtennisschläger wie eine Polizeikelle ausgestreckt vor der Brust. Der Mann ist ordentlich gekleidet und wirkt nicht heruntergekommen oder gar verwahrlost. Eher wie ein Bankbeamter auf dem Heimweg. Schnell bildet sich ein Stau. Die Autofahrer hupen wütend, doch der Mann lässt sich nicht beirren. Irgendwann

naht ein Polizeiwagen. Polizisten nehmen den Mann fest und liefern ihn, nach einem kurzen Zwischenstopp auf der Wache, in der Psychiatrie ab. Dort gibt der Mann im Aufnahmegespräch mit einer freundlichen jungen Psychiaterin zu Protokoll, er habe es nicht länger ertragen und habe ein Zeichen setzen wollen. Er verstehe nicht, wie man dem Straßenverkehr Vernunft zusprechen könne. Man müsse ihn stoppen, wenn nicht alles zugrunde gerichtet werden solle. Überhaupt

müsse man alles sofort stoppen. Die Psychiaterin notiert auf dem Krankenblatt: Verdacht auf Schizophrenie, und verordnet ein Neuroleptikum. Am folgenden Tag bestätigt ein Gutachter die Diagnose und ordnet die einstweilige Unterbringung des Mannes an.

Für Werner Kofler
(geboren 1947 in Villach,
gestorben 2011 in Wien)

am Tag stehen die Autos unbenutzt herum und belegen einen großen Teil des öffentlichen Raums, wenn man sie benutzt, steht man ab der nächsten Ecke im Stau. *Rasender Stillstand*, lautete deswegen die Diagnose des im Jahr 2018 gestorbenen französischen Philosophen Paul Virilio.

Fahrradkapitalismus

Ich habe Freunde und Bekannte, die haben sich ganz dem Kampf für eine autofreie Stadt und für die Einrichtung von Fahrradstraßen verschrieben. Ich unterstütze diesen Kampf, weil er nach Maßgabe einer ökologischen Vernunft richtig ist, bin aber skeptisch, ob uns das einer befreiten Gesellschaft näher bringt. Auch eine Gesellschaft von lauter Radfahrern und Radfahrerinnen würde am kapitalistischen Charakter der Gesellschaft nichts ändern. Ein grüner, digitaler Kapitalismus könnte sich durchaus von den fossilen Brennstoffen und vom Verbrennungsmotor verabschieden und voll und ganz auf neue Formen der Mobilität setzen. Aber noch der schönste, gendgerechteste und fahrradbasierte Kapitalismus bleibt Kapitalismus.

Anders gesagt: Nicht die Art und Weise, wie die Menschen sich fortbewegen und welche Identität sie sich geben, entscheidet über den Charakter einer Gesellschaft, sondern die Art und Weise, wie produziert und der produzierte Reichtum verteilt wird. Solange die Produktion eine kapitalistische ist, werden die wesentlichen Entscheidungen unter dem Aspekt der Profitrate getroffen. Woraus dieser Profit geschlagen wird, ist dem Kapital im Prinzip egal. Gerade die menschliche Speerspitze der digitalen Revolution, auf die das Kapital nun zu setzen scheint, bewegt sich auf Rennrädern durch die Städte, ernährt sich vegan und besitzt eine fluide Identität. Das privilegierte Fortbewegungsmittel des digitalen Menschen ist das Rad, der E-Skooter und das Skateboard.

Matthes & Seitz Berlin



Ein revolutionär neuer Blick
auf die Entstehung und
das Wirken einer Übermacht,
die über unser aller Leben
bestimmt.

Eske
Bockelmann

DAS GELD



Eske Bockelmann
Das Geld. Was es ist, das uns beherrscht
368 Seiten, gebunden mit Schutzumschlag
ISBN 978-3-95757-846-4
Euro 28,00 (D) / Euro 28,80 (AT)

Josef Greiner

Auto-mobil

Das „Automobil“ sollte eigentlich „Auto-mobile“ heißen; ein Kunstwort, das aus dem altgriechischen „auto“ – selbst – und dem lateinischen „mobile“ – beweglich – zusammengesetzt ist. Gemeint ist mit diesem Begriff, den es erst seit gut hundert Jahren gibt, ein Fahrzeug, ein Wagen, vor den man kein Zugtier spannen muss, sondern einer, der „von selbst“ fährt. Das Gespann Zugtier – Wagen war schon in der Antike der Inbegriff für die rationale Mechanisierung des menschlichen Arbeitens. Nachdem das Rad erfunden war, brauchte man schwere Lasten nicht mehr selbst zu tragen – nicht mehr heben, halten und forttragen – sondern konnte sie ablegen, und sie blieben trotzdem „mobil“. Allerdings musste auch der Wagen geschoben oder gezogen werden, man musste eine Zugkraft vorspannen. Diese Kraft kann der Mensch selbst ausüben. Er kann auch – als Herr und Gebieter – andere Menschen – als Diener beziehungsweise Sklaven – dazu anhalten oder Tiere zu diesem Zweck einsetzen.

Worauf bezieht sich nun dieses „selbst“ beziehungsweise „selber“ bei der Bewegung und beim Arbeiten? Wenn ich gehe oder laufe, dann bin zweifellos ich *selbst* es, der geht oder läuft. Dasselbe gilt für alle meine leiblichen Tätigkeiten, mein Tun und Arbeiten. Ich lege *selbst* Hand an und mache es *selbst*. Es ist allerdings nicht viel, was ein einzelner Mensch alleine ausrichten kann. Fast alle notwendigen Tätigkeiten können wir nur gemeinsam, in Zusammenarbeit verrichten. Das gilt insbesondere für sehr junge und sehr alte oder kranke Menschen; die einen müssen das leibliche Sich-Bewegen, das Gehen und Zugreifen erst erlernen und üben, den anderen gebricht es zunehmend an körperlichen Kräften. Aber auch wenn wir bei guten Kräften sind, bleiben wir weitgehend abhängig

von anderen und anderem. Was kann es dann bedeuten, etwas „*selbst*“ zu tun? Wir können dem „Selber Tun“ wohl nur innerhalb eines dialektischen Spannungsfelds zwischen Selbständigkeit und Abhängigkeit näher kommen.

Selbstbewegung

Schon Platon hatte das Ideal der „Selbstbewegung“ eingeführt und dieser die „Fremdbewegung“ entgegengestellt, die er den materiellen Dingen zuschrieb. Die empirischen Dinge werden gestoßen und gezogen, sie erhalten den Anstoß zu ihrer Bewegung von außen, durch andere. Die Bewegung und Veränderung pflanzt sich von einem zum anderen fort – eine Kettenreaktion – und muss irgendwo bei einem „ersten Beweger“ ihren Anfang nehmen. Im großen Ganzen, dem Kosmos, ist dieser erste Beweger der Gott des Monotheismus, den man sich zunehmend als „Demiurgen“ vorstellte, der wie ein Handwerker die Welt als sein Werk hergestellt hat. Im Kleinen und Einzelnen ist aber auch jeder Mensch, jede Person eine Selbstbeweger*in. Sie kann nach ihrem Willen und ihren Vorstellungen Bewegungen in Gang setzen: Ein Plan wird in die Tat umgesetzt, ein Vorhaben wird realisiert. Wenn das Bewegen und Tun in diesem Sinn von Absicht und Entscheidung geleitet ist, dann können wohl nur solche Wesen sie *selbst* hervorbringen, die „beseelt“ und geistbegabt sind. Aristoteles sagte: Sie müssen „logos“ besitzen. Er formulierte auch gleich seine prägnanten Axiome der Logik. Nur wer denkend handelt – über die Begriffe und ihre logischen Verknüpfungen – kann die Dinge in ihrem Lauf bewegen und lenken.

Damit war die Spaltung des unmittelbaren leiblichen Handelns in eine „geistige“ und eine „materielle“ Seite eingeleitet. Die empirischen, rein

materiellen Dinge werden in ihren Bewegungen und Veränderungen durch Notwendigkeit bestimmt. Sie können nur auf eine einzige Art und Weise ablaufen und diese ist durch kausale Gesetzmäßigkeit eindeutig bestimmt. Sie können ihre Bewegungen nicht *selbst* bestimmen, sondern müssen den Naturgesetzen gehorchen – sie werden von außen, also „fremd“ bewegt.

Motor und Mobile

Jedes Seiende ist ein „mobile“ (in der späteren, lateinischen Terminologie), das nur durch einen „motor“ bewegt werden kann. Dahinter steht das Modell von Wagen und Pferd – oder noch etwas allgemeiner und abstrakter, wie es die neuzeitliche Physik dann fasst: von „Last“ und „Kraft“. Hier beginnt schon die „Mechanisierung des Weltbildes“. Das betrifft nicht nur das räumliche Fortbewegen der Dinge, sondern unseren ganzen Umgang mit ihnen; nicht nur den Transport mit Pferd und Wagen, sondern alles, was wir mit ihnen zu tun haben. Die Menschen verstehen und behandeln die natürliche Wirklichkeit zunehmend auf mechanische Art und Weise.

Nicht mehr der sinnliche Kontakt, das qualitative Wahrnehmen, Erfahren, Erleben und Begegnen steht im Vordergrund, sondern das rationale Begreifen mit Begriffen und deren logisch-theoretisches Zusammenspiel.

Die physische Wirklichkeit der Dinge, mit denen wir umgehen, zerfällt dabei immer mehr in tote Materie auf der einen Seite und in bewegende Kraft auf der anderen. Im naturwissenschaftlichen Ansatz Newtons wird daraus dann „Masse“ auf der einen und „Kraft“ auf der anderen Seite. Zur hauptsächlichen „Kraft“ wird bei ihm schließlich die Gravitation – mit ihr gelingt Newton die Vereinheitlichung von „Himmel“ und „Erde“: Die Schwerkraft bestimmt sowohl den kurzen Fall aller Dinge auf der Erde als auch die unendliche Kreislaufbewegung der Gestirne am Himmel.

Mit der Mechanisierung werden die Dinge zu „Zeug“ und Werkzeug. Es kommt immer mehr darauf an, wie wir sie stellen, setzen und in begrifflicher Ordnung verwalten. Nicht mehr der sinnliche Kontakt, das qualitative Wahrnehmen, Erfahren, Erleben und Begegnen steht im Vordergrund, sondern das rationale Begreifen mit Begriffen und deren logisch-theoretisches Zusammenspiel. Die Menschen legen die Dinge gleichsam aus

den Händen, ordnen und stellen sie fest in ein objektives Koordinatensystem. Es wird ihnen keinerlei „Eigenleben“ und qualitativ-sinnhafte Bedeutung mehr zugestanden, welche über die reine Kausalität hinausginge. Es zählt nur noch das berechenbare und voraussagbare Funktionieren. Die Dinge werden zu funktionierenden Mechanismen, die zu immer längeren Ursache-Wirkungs-Ketten aneinander gereiht werden. Diese laufen jetzt „von selbst“ und erfordern nicht mehr das sensomotorische Dabeisein eines Menschen, weder wahrnehmend („sensorisch“) noch bewegend („motorisch“). Dieses Von-selbst-Laufen hat nun eine ganz neue Bedeutung erhalten. Es bedeutet nicht mehr wie bei Platon „Selbstbewegung“ und Selbstwirksamkeit eines eigenständigen Seienden, das sich zeigt und mitteilt, sondern im Gegenteil völlige Determiniertheit eines von außen bewegten „mobile“.

Von der Entelechie zur Mechanisierung

Aristoteles hatte noch den Begriff der „Entelechie“ geprägt: Die Naturdinge, die sich bewegen und verändern, entwickeln sich dabei auf ein gewisses Ziel (telos) hin, einen eigenen Zweck, eine charakteristische Eigenart, die sie hervorbringen. Dieser *Selbst-Zweck* ist in ihnen angelegt als Möglichkeit und Kraft (dynamis), und sie sind fortwährend dabei, diese Möglichkeiten zu vollziehen, zu realisieren und als ihre Wirkung zu zeitigen (energeia). Es ist also der Übergang, die Umwandlung aus der Möglichkeit in ihre Wirklichkeit, die den Lauf der Dinge bestimmt. Und wenn wir die Dinge und ihre Prozesse wahrnehmen und mit ihnen zu tun haben, dann begegnen wir ihnen und lernen sie kennen, indem wir ihre Eigenarten und Qualitäten am eigenen Leib spüren – wir erfahren und erleben sie.

Die neuzeitliche Naturwissenschaft hingegen – mit ihrer Methode der Mechanisierung und Rationalisierung – wendet sich scharf gegen jegliches Wahrnehmen, Erleben und Erfahren. All das wird als „Subjektivität“ abgewertet, welche letztlich nur Täuschungen hervorbringt. Die einzig legitime Methode im Umgang mit den Dingen ist das Messen und Quantifizieren. Wir müssen uns die Dinge buchstäblich vom Leib halten und draußen, in einem objektiven Koordinatensystem, feststellen und ordnen. Distanz und zweifelndes Hinterfragen werden zum obersten Gebot. Überprüfung und Beweise werden gefordert, der objektive – von uns unabhängige und selbständige – Lauf der Dinge soll nachgewiesen werden. Die Natur wird gestellt

und ihrer Taten überführt – durch klare, rationale Beweisführung. Der Naturwissenschaftler wird zum Detektiv. Die Naturdinge sollen uns in ihrem Lauf nicht mehr ihre *Selbstzwecke* (Entelechie) zeigen, wir sollen ihre charakteristischen *Eigenarten* nicht mehr erfahren und er-leben – was ja zugleich unser Leben ausmacht – sondern sie werden „draußen“, abgetrennt und unabhängig von uns, als funktionierende Mechanismen dargestellt und eingerichtet.

Die Sache darf allerdings nicht so einfach in schwarz-weiß gesehen werden, sondern sie verhält sich dialektisch – voll von Widersprüchlichkeiten. Auch wenn die Naturwissenschaft die Dinge und ihre Prozesse zu funktionierenden Mechanismen reduziert und degradiert, so schafft sie mit ihrer Methode doch neue Zugänge und macht Zusammenhänge sichtbar, die wiederum lebendig erfahrbar sind. Die Methodik des Experiments mit ihren modellhaft inszenierten Fragestellungen an die Naturdinge, auf die nur quantitative und gesetzmäßig wiederholbare Antworten zugelassen werden, hat ein faszinierendes, in vielen Farben schillerndes Wissensgebäude hervorgebracht. Es ist zwar höchst rational, reduziert und abstrakt, aber gerade ein so nüchternes und auf Sicherheit bedachtes Gebäude kann unsere komplexen Beziehungen zur Naturwirklichkeit – in der wir ja mitten drinnen leben – wieder bereichern. Rationales Konstruieren und leibliches, sensomotorisches Wahrnehmen, Erleben und Erfahren müssen einander nicht ausschließen.

Allerdings sind wir durch die einseitige Verfolgung der mechanistisch-naturwissenschaftlichen Zielsetzung, die sich in den letzten 300 Jahren zu einer „naturwissenschaftlich – technologisch – kapitalistischen Fortschrittspirale“ aufgeschaukelt hat, heute zweifellos in eine existenzbedrohende „Naturkrise“ geraten.

Die Faszination am Mechanismus

Das mechanistische Denken und Fühlen, das die Naturprozesse und Dinge ins Außen stellt und abtrennt von unserem leiblichen Erleben der Wirklichkeit, gilt rundum als erstrebenswert. Wir erklären diese Prozesse als reine Mechanismen, die gesetzmäßig funktionieren. Die mechanischen Bauteile aus toter Materie, aus Roh-Stoff, stellen und setzen wir in erfinderischen Konstruktionen zusammen, reihen sie als zwingende Ursache-Wirkungsketten aneinander, sodass sie über möglichst lange Strecken ohne unser Zutun – also „von

selbst“ – laufen. Die zunächst einfachen Mechanismen, die uns als Werkzeuge dienen, mit denen wir gut arbeiten können, werden weiterentwickelt zu Maschinen, die sich ein- und ausschalten lassen,

Die einzig legitime Methode im Umgang mit den Dingen ist das Messen und Quantifizieren. Wir müssen uns die Dinge buchstäblich vom Leib halten und draußen, in einem objektiven Koordinatensystem, feststellen und ordnen.

deren Lauf exakt eingestellt werden kann. Immer mehr arbeiten die angewachsenen Maschinensysteme für uns, die Produktion wird immer schneller und effizienter, der Output und Wirkungsgrad immer größer. Immer mehr läuft nun „von selbst“, ohne unser Zutun, wir können die Arbeit aus der Hand legen und uns auf das Warten der Maschinerie und das Kontrollieren der Abläufe zurückziehen. Die Phase der Automatisierung nicht nur des Arbeitens, sondern auch des wissenden und kontrollierenden Denkens, in der wir uns heute befinden, tut ein Weiteres, um uns immer mehr aus den lebendigen Naturzusammenhängen herauszunehmen.

Wir tun also jetzt immer weniger selbst und lassen statt dessen die Dinge für uns arbeiten. Das mechanisch-kausale Arbeiten, das die Dinge jetzt für uns verrichten, ist ein erzwungenes Tun; es muss in engen, eindeutigen und linearen Bahnen laufen und dabei strengen Gesetzen gehorchen. Es läuft nach dem hierarchischen Schema von Herr und Knecht, von Befehlen und Gehorchen.

Zerteilung der Arbeit

Die Arbeit – vor allem im Bereich der Produktion – wurde im Lauf ihrer Mechanisierung in immer kleinere Stücke zerteilt. Das Bewegen einer Masse wird in der Mechanik reduziert auf ein lineares Schieben oder Ziehen von hier nach dort. Wenn ich selbst handwerklich – also mit meinen Händen – werke, dann kann ich „freihändig“ komplexe Bewegungen ausführen, etwa ein Kleidungsstück nähen. Ich bin mit meiner ganzen Aufmerksamkeit und Geschicklichkeit bei dieser Arbeit und ihrem Sinn. Soll dieses Arbeiten nun mechanisiert werden, dann muss das sinn- und bedeutungsgeleitete Tun zerlegt werden in kleine, sinnentleerte – eben „mechanische“ – Schritte.

>>

Das geschah in der fortschreitenden gesellschaftlichen Arbeitsteilung schon mit dem noch menschlich – leiblichen Arbeiten. Erst recht wird die Austreibung des Sinns notwendig, wenn das Arbeiten schließlich auf Mechanismen und Maschinen übertragen werden soll. Zunächst waren es Serienproduktion und Fließband, welche die noch menschlichen Handgriffe immer mechanischer werden ließen. Je reduzierter die gebotenen Handgriffe sind, desto weniger „qualifiziert“ und „ausgebildet“ müssen die „Arbeitskräfte“ sein. Zu solchen degradiert die naturwissenschaftlich-technisch-kapitalistische Fortschrittsspirale die arbeitenden Menschen. Es ist wohl das alte Schema von Pferd und Wagen, in der Physik als Schema von Kraft und Last gefasst, das jetzt zum Schema von Arbeitskraft und Arbeitslast weitergeführt wird.

Durch die Mechanisierung der Natur wurden „die Geister ausgetrieben“, sie wurde „entzaubert“. Sie wurde in kleinste Teilchen von Kraft-Last-Einheiten zerlegt, die einander gegenseitig bewegen; in Materieteilchen, zwischen denen es nur mehr lineare Anziehung oder Abstoßung gibt. Indem wir Sinn und Geist aus der Natur ausgetrieben haben, so scheint es, haben wir sie auch aus unserem Arbeiten entfernt.

Herr und Knecht

Das Austreiben von Sinn und Geist hängt eng mit dem hierarchischen Schema von Herr und Knecht zusammen. Hinter der mechanischen Grundfigur von Pferd und Wagen steht ja als dritte Instanz letztlich der Herr, der oben auf dem Wagen sitzt und dem Pferd, dem Sklaven oder Knecht seine Befehle erteilt. Ein Herr, der mit Worten und Zeichen, vielleicht auch mit der Peitsche, die Richtung vorgibt. Bei ihm haben Sinn und Geist nun ihren Sitz, die (Arbeits-)Kraft wird auf ihre mechanische Funktion reduziert.

Das „ingenium“ (der „schöpferische Geist“) liegt jetzt, in der industriellen Produktion allein beim „Ingenieur“, der die zu verrichtende Arbeit in geistlose, mechanische Teile zerlegt und daraus wieder zusammenstückelt – die Arbeitskraft braucht nur noch mechanisch die Anleitungen zu befolgen. Allerdings unterliegt auch der Ingenieur, der die „geistige“ Arbeit verrichtet, seinerseits einem kapitalistischen „Arbeitgeber“ als seinem Herrn. Es sei denn, er macht sich „selbständig“ und wird so zu seinem eigenen Herrn. Womit wir wieder beim „Selbertun“ wären. Aber auch dieses „selbständige“ Arbeiten unterliegt wohl wiederum weitgehend dem „Geist“ und der Logik der Hierarchie, der Logik des kapitalistischen Tauschmarktes, der Logik von Kampf und Wettbewerb, die nur das Entweder-Oder von Sieger und Verlierer kennt.

Wäre auch eine andere Art der Arbeitsteilung möglich, die nicht den Geist aus der Natur austreibt und durch den Geist der Hierarchie, der „heiligen Ordnung“ (des Patriarchats) ersetzt? Ein Arbeiten, das nicht von Herren an Knechte, von Vorgesetzten an Untergebene befohlen wird? Ein Selbertun und Selbstsein im Geist der Zusammenarbeit, der partnerschaftlichen Kooperation? Wo Ich und Du, die Eine und der Andere nicht hierarchisch höher oder tiefer gestuft, vor- oder nachgereiht werden, sondern gemeinsam und im Einklang zu einem Wir werden, als das beide erst wirklich selbständig arbeiten können und mögen?

Der neuzeitliche Motor

Gegen Ende des 18. Jahrhunderts wurde die Dampfmaschine erfunden. Sie wurde zum ersten „Motor“ der einsetzenden Industriellen Revolution und des Kapitalismus. Der Motor ist jetzt eine „Kraftmaschine“, die es möglich macht, die bewegenden Naturkräfte fortwährend und dauerhaft zu nutzen. Eine Naturkraft, so wie sie in der Dynamik Newtons gefasst wird, ist an sich eine kurze, linea-

Streifzüge - TRANSponsoring

Unser Projekt ist Denktank und Werkbank, beides bedarf infrastruktureller Ausstattung und somit regelmäßiger Fütterung. Kleine Gaben in Form von Daueraufträgen ab 10 Euro im Monat (oder im Vierteljahr, im Halbjahr, oder jährlich) helfen uns weiter.

Infos unter www.streifzuege.org/trans-trafo-abo

Ohne euch geht es nicht!

re Angelegenheit: Der Apfel, der vom Baum fällt, ist schnell am Boden angelangt. Dasselbe gilt für die Kraft von Zylinder und Kolben, die der heiße Dampf und später die Explosion eines Treibstoffs hervorbringt. Auch die elektromagnetische Kraft hört nach kurzer Bewegung auf, wenn der elektrische Pluspol beim Minuspol, der magnetische Nordpol beim Südpol angekommen ist.

Wie kann aus diesen kurzen Bewegungsstücken eine anhaltende Antriebsbewegung erzeugt werden? Es ist das technische Prinzip der Rückkopplung, die das bewerkstelligt. Ein Elektromotor besteht aus einem im Motorgehäuse ruhenden Stator und einem Rotor, der sich in der Mitte dreht. Immer dann, wenn ein magnetischer Nordpol des Rotors gerade beim Südpol des Stators angelangt ist, wird umgeschaltet und die Anziehungskraft muss – wie Sisyphos – immer wieder von vorne beginnen. Es ist nur ein kurzes Bewegungsstück, das sie bewirkt, aber reiht man sie alle aneinander, so werden sie zu einer unendlichen Bewegung, einer beständigen Rotation der Motorwelle.

Vom Mechanismus zur Maschine

Ein solcher Motor wird nun als Antrieb in einen Arbeitsmechanismus – etwa einen Webstuhl – eingebaut, woraufhin dieser „von selbst“ läuft. Man kann ihn nach Belieben ein- und ausschalten. Der lineare Mechanismus, der als Werkzeug eingesetzt wird, ist damit zu einer Maschine geworden, die einen inneren Kreislauf besitzt, der im Prinzip endlos laufen kann. Ein solcher Innen-Kreislauf macht eine Maschine noch nicht zu einem Lebewesen, aber sie eignet sich schon weit besser als der einfache Mechanismus dazu, vormals menschliches Arbeiten an sie zu delegieren. Damit möchte ich keineswegs zur Maschinenstürmerie aufrufen, im Gegenteil; es liegt in der Dialektik der Sache, dass gerade die heute so vielfältigen Kleinmaschinen das handwerkliche „Selbermachen“ wieder stark befördert haben.

Narrenlob des Fahrrads

Das Auto-mobil, Leit- und Spitzenerzeugnis der kapitalistischen Massenproduktion des zwanzigsten Jahrhunderts, ist so eine Maschine mit Motor und schaltbarem Innenkreislauf. Das Tun der Menschen, die es benutzen, beschränkt sich damit auf das Gasgeben und Lenken – sonst brauchen sie nichts zu arbeiten. Der Mensch kann ganz Herr sein, die Maschine dient. Ist das nun wirkliche Selbstbewegung – „Auto-Mobilität“?

Ich halte es hier eher mit Ivan Illich, der schon in den 1970er Jahren sein „Narrenlob des Fahrrads“ verfasst hat. (Obwohl ich natürlich für manche Zwecke auch das Auto – und vor allem das öffentliche Verkehrsnetz benutze): Wenn ich Fahrrad fahre, dann bewege ich mich selbst. Das Radfahren ist gegenüber dem Gehen auch schon ein wenig

Der Mensch kann ganz Herr sein, die Maschine dient. Ist das nun wirkliche Selbstbewegung – „Auto-Mobilität“?

mechanisiert – es hat die Kreisbewegung eingebaut – und ist so bedeutend schneller, weitreichender und weniger mühevoll als zu Fuß zu gehen. Das Auto, so rechnet Illich vor, mag zwar kurzfristig an Stundenkilometern um ein Vielfaches schneller sein, aber das ist letztlich kein wirklicher Zeitgewinn: Wenn alle Arbeitszeit eingerechnet wird, die es für die Einzelnen braucht, um Auto und Treibstoff kaufen und erhalten zu können, um als Gesellschaft die für das System Auto erforderliche Infrastruktur zu errichten, dann liegt die tatsächlich erreichte „Grenzgeschwindigkeit“ für Transport und Verkehr nicht höher als etwa 15 km/h, eine Geschwindigkeit, die mit dem Fahrrad spielend zu bewerkstelligen ist. Noch gar nicht eingerechnet sind dabei die Schäden und Zerstörung, die das System der „Automobilität“ anrichtet, und die verrückte Konsequenz, dass die „Freiheit der Mobilität“ längst in einen „Zwang zur Mobilität“ übergegangen ist.

Ivan Illich ruft in diesem Sinn auf, in möglichst allen Lebensbereichen eine „conviviale Technik“ zu entwickeln, eine Art und Weise des Umgangs mit den Dingen und uns selbst, die mit dem Leben verträglich ist und uns gemeinsam ein gutes Leben ermöglicht.

JOSEF GREINER ist
Physiker und betreibt ein
„Atelier für Naturphänomene“

Udo Martin

Arroganz und Egoismus

Ein Versuch über das Auto



Das Auto steht paradigmatisch für die moderne, bürgerliche Gesellschaft. Nachdem in der letzten Ausgabe der *Streifzüge* der Bürger zu beschreiben versucht wurde, ist es daher nur folgerichtig, nun das Auto zum Thema zu machen. Als zutiefst bürgerliches Ding kann es einen wichtigen Angelpunkt für die Kritik an den kapitalistischen Verhältnissen bilden, denn es repräsentiert exemplarisch den naturwissenschaftlich-technischen „Fortschritt“ bzw. das Privateigentum. Und so wird es für viele nicht selten zum ganz persönlichen Liebes- oder Hassobjekt. Ich selbst soll schon als Kindergartenkind zu meinem Vater gesagt haben: „Alle Autos müssen weg!“

Phänomenologie

Sieht man sich den 1885 von Carl Benz vorgestellten Patent-Motorwagen Nummer 1 genauer an, so offenbaren die auffällig breiten Keilriemen bzw. das Getriebesystem seine Herkunft aus den Maschinenhallen der industriellen Produktion. Die Kräfte der Fabrik werden durch ihn mobil und drängen hinaus in die Welt. Und so wird er schnell zum Lieblingskind einer aufstrebenden Fabrikbourgeoisie, welche sich nicht zuletzt durch ihre Fortschrittsgläubigkeit vom alten Adel, der noch auf das Pferd als Statussymbol setzt, abzugrenzen versucht. Außerdem verspricht seine arbeitsintensive Herstellung für die Eigentümer der Produktionsmittel neuen Profit. Aufgrund seiner Geschwindigkeit und Robustheit ist er auch zweifellos stärker als jeder Fußgänger, jeder Ochse und auch jedes Pferd. Dadurch repräsentiert er, wie kaum ein anderes Ding, Arroganz und Egoismus, welche im direkt proportionalen Verhältnis zu seinem Flächenverbrauch und seiner Geschwindigkeit stehen. Man kann hier widerspruchlos die Behauptung aufstellen: Je größer das Auto, desto

egoistischer, je schneller, desto egoistischer. Das allgemeine Fußvolk fühlt sich daher in den Anfangszeiten des Automobils von diesem zurecht angegriffen und bedroht. Es gibt regelrechte Aufstände gegen dieses neue Instrument der Verdrängung. In Norddeutschland sollen sogar Drähte quer über von Autos frequentierte Wege gespannt worden sein, sodass ein mit Geschwindigkeit daherkommender, erhöht sitzender Fahrer aus seinem Wagen geschleudert oder mitunter geköpft werden konnte. Betrachtet man die spätere gesellschaftliche Tragweite der damals noch neuen Erfindung aus heutiger Sicht, so erscheint mir dieses Vorgehen eine nicht unverständliche, wenn nicht adäquate Abwehrreaktion. Dazu kommt mir noch eine Szene aus Hermann Hesses „Steppenwolf“ in Erinnerung, in welcher sich der Protagonist in seinen Tagträumen in eine Art Endzeit imaginiert, in der er aus reiner Wut wahllos mit seinem Gewehr auf zufällig vorbeifahrende Autos schießt, die dadurch in Unfälle verwickelt werden bzw. umgekippt in Flammen aufgehen. „Genauso“, dachte ich mir beim Lesen dieser Passagen, „fühle ich es auch.“

Der kapitalistische Expansionsdrang verlangt jedoch unaufhaltsam nach mehr Geschwindigkeit und das Auto entwickelt sich zum kapitalistischen Motor. Sogar eine ganze wirtschaftsgeschichtliche Epoche wird nach einem seiner Exemplare benannt: der Fordismus. Die Ansprüche der Automobilisten weiten sich rücksichtslos in alle Länder und bis in die hintersten Winkel des Planeten aus. Für die Herrschaften wird ein gigantisches Straßen- bzw. Autobahnnetz mit maßlosem Flächenverbrauch, nicht selten in Zwangsarbeit, errichtet. Wir erinnern uns: Hitler war es, der in Deutschland die ersten Autobahnen bauen ließ.

Seither kann sich der Mensch in seiner Umgebung auf natürliche Weise nur noch sehr eingeschränkt bewegen. Besonders in den Städten, wo wir uns mittlerweile daran gewöhnt zu haben scheinen, dass die Straße nicht zum Leben und für menschliche Begegnungen da ist, sondern zum Autofahren. Am stärksten trifft das wieder einmal die Kinder. Für sie steht kaum mehr Platz zum Spielen, Laufen, Toben etc. zur Verfügung, sondern sie müssen von ihren Eltern fest an der Hand durch die Gefahren des Straßenverkehrs zu einer Betreuungseinrichtung oder einem Freizeitverein gebracht werden, dessen von Erwachsenen angeleitete Aktivitäten dann auch nicht selten die Zielsetzung haben, sich auf einen Wettkampf mit einer anderen einschlägigen Entität vorzubereiten.

Oft sind die Kinder dem Straßenverkehr aber schutzlos ausgeliefert. Die Unfallstatistik ist zwar in den letzten Jahrzehnten stetig gesunken, trotz allem sterben immer noch viel zu viele Menschen im Straßenverkehr. Als ich in den 70er Jahren ein Kind war, wurden noch massenhaft Leute von Autos niedergemetzelt. Daraufhin entwickelte die Politik eine sogenannte „Verkehrserziehung“: Neben dem Radfahren im „Verkehrsgarten“ beinhaltete diese u.a. die Kindersendung „Helmi“. Dort wurde uns Kleinen damals in bedächtiger und hypnotischer Sprache erklärt, dass Autos gefährlich sind und viel schneller da sind, als wir Kinder es uns vorstellen können. Deshalb links-rechts-links schauen, bevor man die Straße überquert, nicht zwischen parkenden Autos durchgehen und einem Ball, der auf die Straße rollt, nicht nachlaufen! Unser Spiel beschränkte sich deshalb hauptsächlich auf die privaten Wohnungen, manchmal auch auf einen Park, in dem wir jedoch immer wieder vor „Kinderschändern“ gewarnt wurden. Noch heute ärgere ich mich, wenn ich mich mit einem Handzeichen dafür bedanke, dass ein Auto vor einem Zebrastreifen stehen bleibt, den ich im Begriffe bin zu überschreiten. In den 50er Jahren gab es diesbezüglich übrigens eine lustige Regelung, die der junge Alfred Biolek im Deutschen Fernsehen vorführte: mit dem rechten, schulterhoch ausgestreckten Arm dem Autofahrer anzeigen, dass man die Straße überqueren will. Ansonsten fährt er durch.

Es gibt kaum etwas, das die bürgerliche Enge so sehr repräsentiert wie das Auto. Hätte in der Stadt wirklich jeder Haushalt einen Motorwagen, wäre das vom Flächenverbrauch überhaupt nicht mehr zu organisieren. Der Streit um die Flächen ist da-

her vorprogrammiert und wird, wie immer, durch eine sogenannte „Bewirtschaftung“ zu befrieden versucht, welche es den Begüterten erleichtert, ihre Ansprüche durchzusetzen. Drängeln im Straßenverkehr stellt eine weitere Ausprägung desselben dar, und kommt es unglücklicherweise zum Unfall, bildet z.B. ein gepanzertes Geschoß der Mercedes S-Klasse für dessen Insassen einen deutlich wirksameren Schutz, als ein Renault Twingo. Man weiß hier im Vorhinein, wer bei einem Zusammenstoß vielleicht sogar sterben, und wer weiterhin geschützt im Warmen sitzen wird. Je nach Finanzkraft.

Will man hingegen raus aus der Stadt, in die Natur, dann findet man diese eigentlich nicht mehr so richtig. Asphaltierte Verkehrswege zerschneiden optisch und akustisch die Landschaft. Auf dem höchsten Berg und im dichtesten Wald ist der Individualverkehr allgegenwärtig, nicht zuletzt deshalb, weil die zersiedelte Landbevölkerung hochgradig vom Auto abhängig ist. Bei Ausflügen mit meiner Familie aufs Land habe ich deshalb schon seit Jahren die Wette laufen, dass auf jeder Straße, auf der wir wandern, in spätestens fünf Minuten ein Auto kommt, für das wir dann höflich zur Seite treten müssen. Apropos zur Seite treten: Reklamiert z.B. ein Porsche Cayenne auf der Autobahn in Deutschland mit 180 km/h auf der linken Spur blinkend für sich freie Fahrt, dann sollte man mit einem Kleinwagen nicht zum Überholmanöver eines südosteuropäischen Lastwagens ansetzen, sonst ist man entweder lebensmüde, oder es sieht zumindest so aus, als wolle man dem Überholer sein „Naturrecht“ nehmen. Vom LKW-Wahnsinn im freien Warenverkehr ganz abgesehen.

In vielen Fällen ist das Auto scheinbar zu einem Teil des menschlichen Körpers geworden, ohne den man sich nicht mehr fortbewegen kann. Günter Anders berichtet in seinem Opus Magnum „Die Antiquiertheit des Menschen“, dass er sich z.B. in den USA als Fußgänger neben einer Landstraße schnell verdächtig machte und daraufhin von der Polizei aufgehalten und kontrolliert wurde. In solch einer Gesellschaft ist es daher keinerlei Vorteil mehr, ein Auto zu haben, sondern nur noch ein Nachteil, keines zu haben. Die gesamte Infrastruktur ist darauf eingestellt, sich ausschließlich mit dem Auto fortzubewegen und der entsprechende Flächenverbrauch „verwüstet“ die Landschaft.

All diese Zumutungen werden durch das Elektroauto keinesfalls verschwinden. Im Gegenteil, es

scheint eine vermehrte Produktion von „Luxuskarossen“ damit Hand in Hand zu gehen. Eine noch größere Bedrohung geht von der Zukunftsvision „selbstfahrender Autos“ aus. Einfach unsäglich.

Aber der Anspruch des Motorwagens auf Flächenverbrauch reicht noch nicht aus: Wie seine Vorläufer, die Verbrennungsmotoren in den Industriebetrieben, verpestet er auch noch erbärmlich die Luft. Wer sich schon an die Dunstglocke aus Abgasen und Feinstaub in den Großstädten gewöhnt hat, kann sich doch nicht an das dadurch hervorgerufene Asthma seiner Kinder gewöhnen. Und da ist ja auch noch die apokalyptische Bedrohung einer Klimaveränderung, zu welcher der motorisierte Verkehr weltweit mit nachweislich 30 Prozent der gesamten CO₂-Emissionen beiträgt. Dazu passt auch die „Schneefeindlichkeit“ des Autos. Sobald der schöne Schnee da ist und die winterliche Landschaft erhellt und verzaubert, kommen schon die Autobesitzer und räumen ihn weg oder machen ihn schmutzig. Autos und Schnee sind so etwas wie Antagonisten.

Theoretische Einordnung

Viele Autofahrer und -fahrerinnen könnten sich von solchen Ausführungen natürlich persönlich angegriffen fühlen. Sie berufen sich dann vielleicht schockiert auf ihr Recht auf Mobilität oder ihr Recht auf Privateigentum. Freie Fahrt für freie Bürger eben. Nur gibt es meiner Meinung nach diese Art von „Naturrecht“ nicht, sondern jedes Recht ist und bleibt letztendlich sozial definiert. Wie könnte es auch ein Recht auf uneingeschränktes Eigentum oder uneingeschränkte Bewegungsfreiheit geben? So etwas kann nur von jemandem behauptet werden, der an das Recht des Stärkeren glaubt, und das tun die Protagonisten des kapitalistischen Konkurrenzsystems offensichtlich. Und ebenso steht es mit ihrem Begriff von Freiheit. Dieser besteht zu allererst in der Erweiterung ihrer persönlichen Freiheiten, z.B. durch eine Ausdehnung ihrer Mobilität. Dass dadurch aber die Freiheit und Mobilität anderer eingeschränkt wird, interessiert sie nicht wirklich. Und so stehen wir heute an dem Punkt, dass der propagierte Freiheitsbringer Auto uns massiv einschränkt. Wir haben keinen Platz mehr, sind ständig in Gefahr, in einen Unfall verwickelt zu werden, und nicht selten sogar gezwungen, bei dem ganzen Verkehrswahnsinn mitzumachen, um überhaupt unseren Lebensunterhalt bestreiten zu können und nicht „abgehängt“ zu werden. Die

Mühle der Konkurrenz dreht sich um jeden Preis weiter und ihre Zentrifugalkräfte offenbaren sich u.a. auch in einer voranschreitenden Zersiedelung.

Gleichzeitig erweist sich das bürgerliche Subjekt als äußerst schwach. Durch die nicht enden wollenden Zumutungen des Konkurrenzkampfes zugerichtet und verängstigt, schreit es neurotisch nach Schutz, Schutz, Schutz. Und gerade die Protagonisten des Systems brauchen im bürgerlichen Gedränge diesen Schutz oft am ausgeprägtesten. Sie verkralen sich in ihr Eigentum und das Auto wird zu ihrem Fetisch. Wie frisch aus dem Ei gepellt rollen sie damit durch die Gegend und wehe es entsteht unabsichtlich ein Kratzer im Lack. Dann bricht beinahe die Welt zusammen.

Doch die zunehmend ausgebeutete natürliche und soziale Umwelt schlägt immer wieder mit unvorhergesehenen „Kratzern“ zurück. Die einzige Antwort, die ihnen daraufhin einfällt, ist noch mehr Ausbeutung und noch mehr Schutz. Damit entzieht sich das bürgerliche Subjekt aber sukzessive seine eigenen Lebensgrundlagen. Ohne Ganzkörperschutz (z.B. mit Superfaktor-Sonnencreme) kann es sich schließlich nicht mehr in seiner Umwelt bewegen.

Als Gegenmodell zu dieser fatalen Entwicklung kann nur eine soziale Definition von Kategorien wie Eigentum, Freiheit und Mobilität dienen. Ein „Naturrecht“, auf das sich die Bourgeoisie mit ihrer Wettbewerbsideologie so gerne beruft, kann es in diesen Bereichen aus den angeführten Gründen nicht geben. Wir „leihen“ unser Eigentum, unsere Freiheit und unsere Mobilität also letztlich von der Gemeinschaft und sind dadurch verpflichtet, sie so in Anspruch zu nehmen, dass es allen Mitgliedern damit gut gehen kann. Es heißt also, wieder viel mehr Rücksicht zu nehmen bzw. ein neues Bewusstsein dafür zu entwickeln, dass die Organisation von Mobilität in gesellschaftliche (staatliche) Hand zurücküberführt werden muss. Der Mensch ist ein soziales Wesen, hat ein soziales Gewissen und sollte dieses auch verwenden (können). Wir können frei und mobil sein, ohne dafür notwendigerweise ein verabsolutiertes Privateigentum zu brauchen. Im Gegenteil, wir werden dieses über kurz oder lang auf eine soziale Basis stellen müssen.

UDO MARTIN ist Lehrer und studierte
Soziologie und Philosophie

Dieter Braeg

Verbrennungsmotorfortbewegung

Vom zweifelhaften Siegeszug des Autos

Dem Auto begegnete ich Mitte der 50er-Jahre in Zell am See. Ein VW Käfer parkte plötzlich auf der Schmitzenstraße, bei der Hausnummer 504. Es war ein VW Käfer, der vor allem dazu diente, den Stiefvater in der Zeller „Wertgemeinschaft“ vom „Zua-groastn“ zu einem angesehenen Mitglied der „gehobenen“ Zeller Gesellschaft werden zu lassen. Einmal im Monat durfte ich, eingeklemmt auf dem Rücksitz dieses Vehikels, die Fahrt zu den Großeltern „genießen“. Die wohnten in Rimsting am Chiemsee im Siebenbürgerheim. Über die Queralpenstraße mit ein wenig Autobahn und den gekonnten Bemerkungen des Stiefvaters zum Fahrverhalten anderer Verkehrsteilnehmer ging es da zu den Großeltern. Mindestens zweimal musste wegen mir eine „Kotzpause“ eingelegt werden, denn ich vertrug weder den stechenden Benzingeruch noch die Enge dieses vierrädrigen Wunders des beginnenden Pkw-Wahns.

Dass dieses Fortbewegungsmittel später auch für seltsamste Freiheitsbegriffe verantwortlich war, juckte mich wenig. Immerhin entstand damals schon die Freie Fahrt für Freie Bürgermentalität. Die „Bürgerin“ durfte Sprüche wie „Frau am Steuer ...“ ertragen – diese Meinung prägte den Geisteszustand eines großen Teils des österreichisch-deutschen Volkes. Und Qualtingers Motto in seinem Lied „Der Wilde“, „I was ned, wo i hinfoa, dafür bin i schnöllä durt“, zeigt die innige verwirrte Liebe zur umweltzerstörerischen Verbrennungsmotorfortbewegung.

1971, bis zum Ende meines Arbeitslebens, begleitete mich bei der Firma Pierburg in Neuss dann das Automobil, in Form diversester Zulieferteile: Vergaser, Benzinpumpe, Abgasrückführventile, Vakuumpumpe. Schon da war für mich ein Roman oft Hilfe, Ermunterung und Aufklärung, um mein Arbeitsleben mit dem Auto zu überstehen.



Originaltitelbild
von John Heartfield 1930

Es gibt nur ganz wenige Romane, die sich mit dem Automobil und seiner Herstellung beschäftigen. Der wohl wichtigste ist „Das Leben der Autos“ (der russische Titel lautet „10 PS“) von Ilja Ehrenburg. Am 14. Januar 1891 geboren, das ist mehr als 130 Jahre her, sollte dieser Autor, der etwa hundert Bücher herausgebracht und geschrieben hat, dazu einige tausend Artikel, nicht in Vergessenheit geraten, denn er war zur Mitte des 20. Jahrhunderts ein berühmter und viel gelesener Schriftsteller.

„Menschen, Jahre, Leben“, seine Autobiographie, sollte zur Pflichtlektüre zählen und die fast vergessenen Werke „Verschwörung der Gleichen“ über Babeuf und die Französische Revolution von 1795 bis 1797 (erschienen 1928) oder „Schwarzbuch des Massenmordes an den sowjetischen Juden“ (durch den Vernichtungskrieg des deutschen Faschismus; erschienen 1945/1994), dazu der Roman „Sturm“ (erschienen 1948), der im Kindler-Literaturlexikon, München 1988, nicht erwähnt wird), und auch der 1953 erschienene unbekannte Roman „Die neunte Woge“ hätten in diesem nicht unserem Land Neuauflagen oder Erstauflagen und Übersetzung und dazu dann viele Leserinnen und Leser verdient.

Im Jahre 1930 erschien im Berliner Malik-Verlag, übersetzt von Hans Ruoff, erstmals in deutscher Sprache der Roman „Das Leben der Autos“, den Ehrenburg im Jahre 1929 in Paris geschrieben hat.

Der Autor und seine bis dahin veröffentlichten Bücher gehörten bei Beginn der verbrecherischen Nazidiktatur zu jenen, die „verbrannt“ wurden! In der DDR gab es eine Erstauflage dieses Titels nach 1945 beim Verlag Volk und Welt im Jahre 1960 und im Buchclub 65 (DDR) erschien im Jahre 1976 eine weitere Ausgabe. Erst im Jahre 1989 publizierte Klett-Cotta letztmalig den Roman.

In der Folge einige Auszüge aus Ehrenburgs Roman, der Pflichtlektüre nicht nur in Gewerkschaft und Betriebsrat sein sollte, sondern auch für jene, die bisher wenig von „Literatur der Arbeitswelt“ hielten, sich aber recht oft als Expertinnen und Experten ausbeutungsfreier Arbeit darstellen:

Lange Reihen von Arbeitern...

Lange Reihen von Arbeitern. Die einen schrauben Muttern auf, andere versplinten sie, dritte vernieten Kotflügel, vierte lackieren Felgen, fünfte schmieden Achsen. Der Mensch hebt die Hand und lässt sie wieder sinken. Für diesen kleinen Bolzen hier stehen ihm genau vierzig Sekunden zur Verfügung. Die Maschine eilt. Mit ihr lässt sich nicht reden. (...)

Um eine Lasche zu befestigen, genügen 45 Sekunden. Das steht fest. Jetzt ziehen sie stündlich 70 Fahrzeuge an Pierre vorüber. Er bekommt immer noch die gleichen 75 Centimes. Er hat sich kein Bett gekauft. Sein Töchterchen hat immer noch nicht zu laufen begonnen. Er kommt trübsinnig nach Hause. Er scheint das Sprechen verlernt zu haben, er kann nur das eine: eine Lasche befestigen. In 55 Sekunden. Er wird 5 Jahre früher sterben. Dafür kommt jedes Auto jetzt 6 Centimes billiger zu stehen. (...)

Der Arbeiter weiß nicht, was ein Automobil ist. Er weiß nicht, was ein Motor ist. Er nimmt einen Bolzen und schraubt eine Mutter auf. In der erhobenen Hand seines Nebenmannes wartet bereits der Splint. Verliert er zehn Sekunden, so läuft die Maschine weiter. Er wird mit seinem Bolzen und einem Lohnabzug dasitzen. Zehn Sekunden, – das ist sehr viel, und das ist sehr wenig. In zehn Sekunden kann man sich seines ganzen Lebens erinnern und doch nicht einmal zu Atem kommen. Er muss einen Bolzen nehmen und eine Mutter aufschrauben. Nach oben, nach rechts, eine halbe Drehung, nach unten. Er macht die Hunderte, Tausende von Malen. Er macht das acht Stunden hintereinander. Er macht das sein ganzes Leben lang. Er tut nur dies eine. Durch die lange Werkstatt kriechen die Chassis. Ihr Weg wird von den Rädern gekreuzt. Die Räder dre-

hen sich in der Luft. Die Räder eilen dem Chassis zu. Ein Mann nimmt ein Rad und steckt es auf. Ein Rad. Ein anderer – ein andres. Seine Lebensbestimmung ist einfach und feierlich: er steckt das linke Hinterrad auf, stets das linke, stets das Hinterrad. Er ist gewohnt, sein rechtes Bein im Knie abzubiegen. Das linke ist unbeweglich. Er ist gewohnt, den Kopf nur nach rechts zu wenden. Nach links sieht er niemals. Er ist bereits kein Mensch mehr. Er ist nur noch ein Rad, – das linke hintere. Das Band aber bewegt sich weiter.

Auf dem unteren Band ruhen die Chassis, auf dem oberen die Karosserien. Die Karosserie senkt sich mit qualvoller Exaktheit in die Luke. Das nennt man „Vermählung“; aber nie vermag ein Mensch sich so exakt einem anderen Menschen anzupassen. Die „Vermählung“ dauert genau anderthalb Minuten. Der Mann beugt sich vor: eine Schraubenmutter, ein kleiner Bolzen. Das Band bewegt sich.

Es ist nicht aus Seide, es ist aus Eisen. Es ist nicht einmal ein Band. Es ist eine Kette. Es ist ein Wunder der Technik, es ist ein Sieg des Verstandes, es ist Wachstum der Dividenden, und es ist eine gewöhnliche eiserne Kette; durch sie sind hier 25000 Gefangene zusammengekettet.

* * * * *

Diese Nachrichten aus der Produktion stammen aus dem Jahr 1929. Was für Erfahrungen und Nachrichten bekommen wir heute aus den Fabriken, Büros und von anderen Arbeitsplätzen der Automobilindustrie und ihrer Zulieferer?

Die „wissenschaftliche Betriebsführung“ des Frederick Winslow Taylor (1856 bis 1915) folgte folgendem Grundsatz: „Kein vernünftiger Mensch kann leugnen, dass nur durch die Zerlegung der Arbeit in ihre Einzelelemente ein klares Bild über ihre Ausführungsmöglichkeiten, über die Schnelligkeit der Ausführung und über die Abänderungen, die getroffen werden müssen, zu schaffen ist.“

Selbst in diesen nicht unseren Zeiten samt Digitalisierung hat dieser Grundsatz seine Gültigkeit behalten. Im Vorwort schreibt Ilja Ehrenburg: „In einigen, ziemlich seltenen Fällen hielt es der Verfasser für notwendig, die wahren Namen durch erfundene zu ersetzen. Das bezieht sich ausschließlich auf Personen, deren Leben keineswegs als ein öffentliches bezeichnet werden kann.“

In sieben Kapiteln (Die Geburt des Autos; Das laufende Band; Reifen; Eine dichterische Abweichung; Benzin; Börse; Fahrten) beschreibt Ehrenburg die Geschichte des Autos. Jedes Kapitel ist eine abgeschlossene Geschichte. Leserin/Leser kann die Geschichte des kriminellen profitsüchtigen Erdölhandels genauso wie die brutale Ausbeutung der Kulis auf den Kautschukplantagen lesen und dazu auch einiges über die „Erschließung“ neuer Kolonien wie Nicaragua oder Mexiko erfahren. Der Autor schildert hier eben keinen „Siegeszug“ der mit Verbrennungsmotoren angetriebenen Fahrzeuge.

Obwohl in der Sowjetunion die Machtergreifung Stalins weit fortgeschritten war, ist es interessant, dass einige Male der Name des dazumal schon in Ungnade gefallen „Rakowski“ auftaucht. Christian Georgijewitsch Rakowski war ein sozialistischer Revolutionär, bolschewistischer Politiker und später sowjetischer Diplomat. 1927 als Linksoptioneller aus der KPdSU ausgeschlossen, wurde er zum „Feind des Volkes“. Er verfasste 1928 mit dem Text „Die Berufsrisiken der Macht“ eine Analyse des zur Macht strebenden Stalinismus. Er war Angeklagter im 3. Moskauer Prozess 1937 und wurde zu 20 Jahren Zwangsarbeit verurteilt. Nach dem Einmarsch der Wehrmacht in die Sowjetunion wurde er auf Geheiß Stalins im Zentralgefängnis Orjol gemeinsam mit der Ex-Frau von Lew Kamenew, Olga Kamenewa, der linken Sozialrevolutionärin Maria Spiridonowa und anderen politischen Gefangenen vom NKWD am 11. September 1941 erschossen. In den DDR-Ausgaben sucht man den Namen Rakowski vergeblich. Er taucht erst wieder in der Ausgabe von Cottas Bibliothek der Moderne Band 16 von 1983 auf, geradeso wie er in der ersten Ausgabe des Malik-Verlags von 1930 zu finden ist und wie es sich gehört.

Ilja Grigorjewitsch Ehrenburg, 1891 in Kiew geboren, 1967 in Moskau verstorben, hat die Stalinzeit überlebt! – Der Titel eines seiner letzten erschienenen Romane, „Tauwetter“ (1954), hat – und das, obwohl von Chruschtschow bis Scholochow vehemente Kritik geübt wurde – einer ganzen Periode seinen Namen gegeben.

* * * * *

Ich erinnere mich an eine Aufführung im Theater am Kärntnertor:

Freund: Was, Travnicek, sagen Sie zu meinem Wagen?

Travnicek: Na, was soll ich sagen, wann i scho' drinsitz?

Freund: No, haben Sie, Travnicek, vielleicht etwas gegen die Motorisierung?

Travnicek: An sich nicht.

Es sind mir zuviel Autos dran beteiligt.

(Kabarettprogramm „Hackl vorm Kreuz“, Neues Theater am Kärntnertor, Premiere am 12.10.1960, zit. nach: Helmut Qualtinger, „Travniceks gesammelte Werke“ und andere Texte für die Bühne, Band 2)

Das Ende unseres Romans geht so:

„Es singen die Hänflinge, und es duftet wonnig der Lavendel. Das Auto Nr. 61874 – Eisensplitter, Glasscherben, ein Klumpen warmen Fleisches – liegt reglos unter der feierlichen Mittagssonne.

Paris. Februar bis Juni 1929“

Streifzüge-KENNENLERNPAKET
6 von uns zusammengestellte
Ausgaben um € 15

SONDERANGEBOT 33
Alle lieferbaren Ausgaben
2018 bis 2020 um schlanke € 33

SONDERANGEBOT 99
Alle lieferbaren Ausgaben ab
2002 um grandiose € 99

SONDERANGEBOT 111
Alle lieferbaren Ausgaben ab
1996 um sagenhafte € 111

WIEDERVERKAUF
10 Hefte der jew. aktuellen
Nummer um € 15

GESAMTVERZEICHNIS
www.streifzuege.org/
inhaltsverzeichnisse



Stefan Meretz

Automatische Gesellschaft

Die fetischismuskritische Richtung der marxschen Analyse betont den automatischen Charakter der kapitalistischen Vergesellschaftung. Und schließt manchmal daraus, dass eine freie, postkapitalistische Gesellschaft keinen automatischen Charakter haben dürfe. Warum das aus meiner Sicht falsch ist, soll in dieser Kolumne begründet werden. Zunächst jedoch ein paar Vorklärungen.

Im Marxismus spielt das „Kapital“ von Karl Marx eine zentrale Rolle. Dort rekonstruiert Marx in einer langen Argumentationskette wie der Kapitalismus funktioniert – im Prinzip. Beginnend mit der Analyse der Elementarform „Ware“ und ihrem Doppelcharakter von Gebrauchswert und Wert über die sich weiter entfaltenden Widersprüche bis hin zum Gegensatz von gesellschaftlicher Produktion und privater Aneignung bis schließlich zur Ausbeutung als Manifestation des Klassenwiderspruchs. Grosso modo wird diese Analyse von allen Marxist*innen geteilt. Doch was folgt daraus? Da zerlegt sich die Community in unzählige Strömungen.

Diese Strömungen bilden am Anfang und am Ende der marxschen Argumentationskette zwei Knubbel. Am Ende tummeln sich die Anhänger*innen der nach wie vor dominanten Richtung des *klassenpolitischen* Marxismus und am anderen die minoritären Strömungen des *wertkritischen* Marxismus. Zur Knubbelbildung kommt es durch unterschiedliche Einschätzungen: Für den Mehrheitsmarxismus ist das Ende wichtig, die Ausbeutung, die ungerechte Reichumsverteilung und der Klassenwiderspruch, der in einen entsprechenden Kampf zu überführen sei. Für die Minderheit ist der Anfang wichtig, der erst das Ende hervorbringt, die privat-getrennte Produktion, die die

Warenform und die anderen abgeleiteten Formen erzeugt – samt *Fetischismus*. Um diesen Begriff zu klären, ist noch eine Schleife nötig.

Für alle Gesellschaften ist klar, dass es die Menschen selbst sind, die sie herstellen. Dabei fangen die Menschen jedoch tagtäglich nicht von Null an, sondern orientieren sich am bereits Geschaffenen – materiell, symbolisch und sozial. Die vorgefundenen Formen bilden einen Satz an *Nahelegungen*. Es sind wirklich nur Nahelegungen und niemals Kausaldeterminanten, denn Menschen haben immer auch die Möglichkeit, anders zu handeln. Grundsätzlich. Wie leicht es möglich ist, von den Nahelegungen abzuweichen, hängt vom Grad der Unausweichlichkeit ab. Hängt meine Existenz unmittelbar an der Befolgung des Nahegelegten, ist eine Abweichung sehr risikoreich; ist sie relativ entkoppelt vom Nahegelegten, eröffnen sich größere Handlungsspielräume.

Nun könnte man denken, dass die Nahelegungen gerade im Kapitalismus als enorm flexibler und die Individualität betonende Gesellschaft ein sehr geringes Maß an Unausweichlichkeit haben. Dem ist jedoch nicht so. Der Kapitalismus kombiniert in brillanter Weise Freiheit und Zwang. Ich darf freiwillig das tun, was mir durch die Umstände nahegelegt wird. Niemand zwingt mich, ich kann es auch sein lassen, doch dann ist meine Existenz gefährdet – Pech gehabt. Dabei ist global betrachtet der Möglichkeitsraum extrem unterschiedlich groß – so wie auch die Existenzniveaus sehr unterschiedlich sind.

Karl Marx hat nun herausgefunden, woher dieser hohe Grad an Unausweichlichkeit kommt – und hat das Phänomen *Fetischismus* genannt. Dieser

der „Nebelregion der religiösen Welt“ entnommene Begriff passt zwar auch auf vormoderne Gesellschaften, doch dort waren die Nahelegungen tatsächlich religiös konstruiert und mit personalem Zwang abgesichert. Im Kapitalismus ist der personale Zwang von einem sachlichen Zwang abgelöst worden, auch wenn dieser mitunter persönlich exekutiert wird. Die Kapitalist*innen, Spekulant*innen, Inkassoeintreiber*innen usw. sind nur Beteiligte an einem Automaten, den sie zwar in Gang halten, aber nicht wirklich kontrollieren können.

Woher kommt nun die automatisch verselbstständigte Unausweichlichkeit der kapitalistischen Ökonomie? Kurz gesagt: aus der Warenform. Wie oben schon erwähnt, besitzt die Ware zwei Seiten: eine Bedürfnisseite (der Gebrauchswert) und eine Tauschseite (der Wert). Einerseits befriedigt die Ware Bedürfnisse, andererseits sorgt ihr Wertsein für die Verteilung durch Tausch. Doch während wir uns kreativ-gestaltend der Bedürfnisseite zuwenden – entweder als genießende Konsument*innen oder als sorgfältige Produzent*innen – überlassen wir die Verteilung einem unkontrollierbaren Automechanismus, dem Markt. Es entstehen zwei Logiken, die gegeneinander kämpfen, eine von uns kontrollierbare Bedürfnislogik und eine unserer Kontrolle entzogene Verteilungslogik.

Die Verteilungslogik ist im Kern eine Verwertungslogik, bei der Geld auf Geld kybernetisch rückgekoppelt ist. Es muss sich permanent vermehren, um existieren zu können. Obwohl es mit der Finanzsphäre einen Raum gibt, in dem diese Rückkopplung scheinbar direkt funktioniert, braucht es am Ende immer eine reale Produktion, durch die das Geld gewissermaßen hindurch muss. Dort vermehrt es sich nur, wenn die produzierten Waren auch verkauft werden, also konkurrenzfähig sind. Das Geld muss sich vermehren, um in der nächsten Runde wiederum investiert zu werden und neue Waren zu produzieren. Da Investitionen immer auch Verbilligung der Produktion bedeuten, müssen mehr Waren als vorher produziert und verkauft werden, um den Stand zu halten oder auszubauen. Immer mehr Ressourcen werden verbraucht, CO₂ wird zunehmend emittiert und der Kollaps systematisch vorbereitet.

Dieser sachliche rückgekoppelte Endloszusammenhang der Geldvermehrung und des Weltverbrauchs scheint ohne Menschen auszukommen, und tatsächlich spielen sie auch eine nur unterge-

ordnete Rolle. Aus Sicht der Geldvermehrung sind sie entweder bloße Käufer*innen oder bloßes Humankapital, das in der Produktion neben anderen Materialien und Kapitalien vernutzt wird. Aus Sicht der lebendigen Menschen geht es allerdings um ihre Existenz. Verwertungs- und Bedürfnislogik knallen hier hart aufeinander, und wo Regulierungen fehlen, nehmen sie die bittersten Formen an.

Da Existenz und Verwertung so eng verkoppelt sind, erscheint der Kapitalismus wie ein Mega-Automat, der keinen Ausweg erlaubt. Die Nahelegungen erscheinen nicht mehr wie menschliche Wahlmöglichkeiten, sondern wie absolute Zwänge: Ich kann nur mehr wählen „wie“, aber nicht mehr „ob“ – Verwertung muss sein. Wie Goldfische im Glas wännen wir uns im freien Ozean, solange wir nicht an die Grenzen des Glases stoßen. Das ist die bürgerliche Freiheit, Freiheit gepaart mit Zwang.

Zurück zu den Knubbeln. Der Mehrheitsknubbel des Marxismus nimmt nun an, dass die Gesellschaft gut und gerecht eingerichtet werden könnte, wenn erst die Betreiber*innen von den Hebeln der politökonomischen Macht verdrängt würden. Sie denken, der Mega-Automat sei navigierbar. Der Minderheitsknubbel meint hingegen, der Automat sei nur minimal regulierbar, doch niemals steuerbar im Sinne menschlicher Bedürfnisbefriedigung für alle. Kurz: Der Automatismus selbst sei das Problem.

Dass der erste Knubbel einer Illusion aufsitzt, kann ich an dieser Stelle nur behaupten, nicht belegen. Dass der zweite Knubbel manchmal über das Ziel hinauschießt und den Automatismus selbst zum Problem erklärt, ist hier mein Thema. Denn irgendwie stimmt das und doch gleichzeitig auch nicht.

Es stimmt, dass der kapitalistische Mega-Automat immer weiterlaufen muss, um die Existenz der Menschen zu sichern, die sie gleichzeitig untergräbt. In der Filmserie „Snowpiercer“ wird dies durch einen Zug symbolisiert, der durch eine nach einem Klimakollaps gefrorene Welt immer weiter fahren muss, um die Existenz der mitfahrenden Restmenschheit zu sichern. Weder Ausstieg noch Anhalten ist eine Alternative, solange es keine anderen Weisen der Existenzsicherung gibt.

>>

>> Doch gäbe es sie, hätte die neue Gesellschaft keine Automatismen? Müssten alle Angelegenheiten transparent und klar durch alle Menschen geregelt werden, so dass nichts mehr hinter ihrem Rücken abläuft? Dies anzunehmen hieße, Kapitalismus und Gesellschaft identisch zu setzen, würde bestreiten, dass es vor dem Kapitalismus Gesellschaften gab oder nach diesem geben könne. Es würde die kapitalistische Form zur Naturform gesellschaftlicher Organisation erklären.

Ohne einen gesellschaftlichen Automatismus wäre die Organisation auf das Niveau von Stämmen heruntergebracht, in denen die Beziehungen unmittelbar interpersonal gestaltet sind. Transparent, aber unfrei, denn *Freiheit erwächst aus Vermittelt-heit*. Sie erwächst daraus, dass ich nicht von bestimmten Personen abhängig bin, sondern von allgemeinen „Anderen“, die automatisch, also auch ohne mein Zutun oder Wissen Dinge regeln, die für meine Existenz wichtig sind. Abhängig sein von konkreten Personen ist immer angstbesetzt, doch es geht darum, ohne Angst abhängig sein zu können. Dazu braucht es Automatismen, braucht es Vermittlung. Nicht automatische Vermittlung als solche ist also das Problem, sondern ihre Funktionsweise. Die Frage ist nicht, ob wir eine gesellschaftliche Vermittlung haben, sondern wodurch sie hergestellt wird.

Im Kapitalismus ist der Treiber die Verwertungslogik. Sie ist endlos-expansiv, exkludierend und unkontrollierbar. In einer freien Gesellschaft könnte die Vermittlung von den Bedürfnissen der Menschen angetrieben, inkludierend und grundsätzlich gestaltbar sein. Die Gestaltbarkeit ergäbe sich aus Abwesenheit von fremdgetriebenen Zwängen außerhalb der Bedürfnisse der Menschen. Gleichzeitig bedeutete sie nicht, dass jeden Tag aufs Neue entschieden werden müsste, was zu tun ist.

Grundsätzlich reproduziert sich eine freie Gesellschaft selbst. Alltägliche Nahelegungen sorgten dafür, dass gesellschaftliche Stabilität entsteht. Doch der automatischen Erhaltung stünden Veränderungen nicht entgegen. Die Aufwände wären allerdings unterschiedlich groß, je nach Reichweite der Änderungen oder Neuerungen. Beträfen sie die gesamte Gesellschaft, wäre eine gesamtgesellschaftliche Verständigung erforderlich und auch möglich. Eine freie Gesellschaft wäre gestaltbar ohne ihren automatisch-vermittelnden Charakter zu verlieren.

Meinhard Creydt

Der Reiz des Autofahrens

Kinder genießen z.B. beim Schlittenfahren oder beim Schlittschuhlaufen das Gleiten und erleben Freude dabei, sich in Geschwindigkeit wahrzunehmen. Die Erfahrung der schnellen Bewegung ist das eine. Etwas anderes stellt eine kapitalistische Warenproduktion dar, in der solche Attraktionen ein wichtiges Moment der Attraktivität des Pkw ausmachen. Problematisch wird, welchen Stellenwert der Genuss an der Geschwindigkeit und am Gleiten in der Gesamtheit der Entwicklungen von Sinnen und Fähigkeiten einnimmt. Während das kapitalistische Erwerbs- und Geschäftsleben die Entwicklung von Sinnen und Fähigkeiten in vielerlei Hinsicht einengt und deformiert, bekommt das Auto als Spielzeug der Konsumenten eine Bedeutung, die es erst vor diesem Hintergrund gewinnt. Das Auto ermöglicht den Genuss an der Geschwindigkeit und an eigenen automobilistischen Fertigkeiten. Über die unmittelbare Nützlichkeit des Autos als Fortbewegungsmittel hinaus wird es als Objekt attraktiv, an dem sich Sinne, Fähigkeiten und Leidenschaften entfalten lassen. Bspw. geht es um die Freude am kraftvollen Motorengeräusch und um den Genuss am Gleiten. „Die Art, wie man die amerikanischen Schlitten anspringen lässt, wie sie dank Automatik [...] sanft abheben, sich ohne Anstrengung losmachen, den Raum geräuschlos verschlingen, ohne Erschütterung dahingleiten [...], stotternd, doch weich bremsen, wie auf einem Luftkissen vorwärtsgleiten [...]“. Die Intelligenz der amerikanischen Gesellschaft beruht gänzlich auf einer Anthropologie der Automobilgewohnheiten – die viel aufschlussreicher als politische Ideen sind.“ (Baudrillard 1987, S. 79) Das „Gleiten als Bewegung“ wird durch „das Kontinuierliche, Mühelose“ attraktiv. „Das Gleiten gibt uns Weite. Darum sind gleitende Bewegungen meist erfreulich. Sie [...] geben ein Bewusstsein der vitalen Freiheit.“ (Straus 1956, S. 386)

Die Lust an selbstbezogenen Wahrnehmungen als Bestandteil von Waren-Gebrauchswerten

Bei vergleichsweise teuren Autos lassen sich allenthalben Extraeffekte genießen. In einem Bericht über den „Touareg Hybrid“ heißt es: „Die Luftfederung, die komfortabel einstellbare, die Verbundglasscheiben, die dicken, die Sonnenstrahlen und Schall absorbierenden, sie geben Fahrer und Mitreisenden das Gefühl zu schweben, zu gleiten. Wie ein Dampfer steuert das Dickschiff durch den Verkehr. In der Stadt fühlt man sich erhaben – nicht nur dann, wenn man in manch weniger gut angesehenen Kiezen die Federung auf ‚Sondergelände‘ stellt und sich das Fahrzeug ein paar Zentimeter höher, weiter nach oben über den niederen Alltag schiebt.“ (Brock 2012, S. 4) In Bezug auf Autos des gehobenen Preissegments heißt es: „Autofahren war früher. Heute besteigt man mobile Inneneinrichtungen.“ Der „Erlebniswert“ des jeweiligen Auto-Innenraumes werde zum „Alleinstellungsmerkmal“ (*Die Zeit*, Nr. 40/2014, S. 44). In einer Anzeige von BMW heißt es: „Wir bauen nicht einfach nur Autos. Wir erzeugen Emotionen. Wir sind der Garant für Begeisterung, Faszination und Gänsehaut. Wir finden neue Formen der Freude, für die es keine Worte gibt. Wir sind die Freude am Fahren. [...] Freude ist BMW.“

Wesentlich für die Attraktivität des Autos ist, dass der Autofahrer sich hier – im Unterschied zur Erfahrung mit der Maschinerie im Arbeitsprozess – als Subjekt der Technik erfahren kann. Die das Auto lenkende Person steigert durch einen sanften Druck auf das Gaspedal sowie durch das Schalten die Kraft des Motors und bewegt mühelos ein Vielfaches ihres Gewichts mit hoher Geschwindigkeit. Auch eine andere Kontrasterfahrung spielt für die Attraktivität des Autos eine große Rolle. Als „Unabhängigkeitsmaschine“ (Schönhammer 1991, S. 157) ermöglicht es, zwar nicht dem Stau, wohl aber der drangvollen Enge in Bahn und Bus zu entgehen und andere auf

Abstand zu halten. Der damalige Vorstandsvorsitzende der Audi AG, Rupert Stadler, wirbt dafür anzuerkennen, „dass das Automobil und der Individualverkehr Freiheitsgüter sind, die uns Lebensqualität sichern“ (*Der Tagesspiegel* 11.5.2011, S. 17). Kurz: „Auto ist Freiheit“.

Selbst eine Berufspendlerfahrt im eigenen Pkw ist mehr als eine reine Beförderungsfahrt. Die These „Die Emotionen entfalten sich jenseits des Gebrauchswertes. So eröffnen sie ein neues, unendliches Konsumfeld“ (Han 2016, S. 65) übersieht: Der Gebrauchswert des Autos besteht zu einem großen Anteil gerade in den Emotionen, die das Fahren mit ihm ermöglicht. Die „Autokultur“ steht in einer Reihe mit vielen anderen Konsumangeboten. Die an ihnen genossenen Sinne und Leidenschaften sind vom Mangel an menschlichem Bezug auf andere Menschen, vom Mangel an Gestaltung einer gemeinsamen Welt und durch die Vorherrschaft selbstbezogener Empfindungen gekennzeichnet. (Vgl. dazu Creydt 2017, 92-98). Diese Fehlentwicklung der Subjektivität und die vieler Gebrauchswerte in der modernen bürgerlichen Gesellschaft mit kapitalistischer Ökonomie verstärken sich gegenseitig.

LITERATUR

- | | |
|---|---|
| Baudrillard, Jean 1987:
Amerika. München | Han, Byung-Chul 2016:
Psychopolitik.
Neoliberalismus und die
neuen Machttechniken.
Frank/M. |
| Brock, Peter 2012:
Gleitendes Dickschiff.
In: Mobile Welten. | Schönhammer, Rainer 1991:
In Bewegung. Zur Psychologie
der Fortbewegung. München |
| Creydt, Meinhard 2017:
Die Armut des kapitalistischen
Reichtums und das gute Leben. München | Straus, Erwin 1956: Vom Sinn
der Sinne, Berlin. |

Hermann Engster

Der Automatenmensch, ein romantischer Albtraum

„Die Natur baut keine Maschinen, keine Lokomotiven, Eisenbahnen ... Sie sind Produkte der menschlichen Industrie; natürliches Material, verwandelt in Organe des menschlichen Willens über die Natur ... Sie sind von der menschlichen Hand geschaffne Organe des menschlichen Hirns; vergegenständlichte Wissenskraft.“

Marx, Grundrisse der Kritik der politischen Ökonomie
(MEW, 42, S. 601)

(Siegmond zu seinem Freund Nathanael über
dessen Liebe zur schönen Olimpia:)

„Wunderlich ist es doch, dass viele von uns über Olimpia ziemlich gleich urteilen. Sie ist uns ... auf seltsame Weise starr und seelenlos erschienen. Ihr Wuchs ist regelmäßig, so wie ihr Gesicht, das ist wahr! Sie könnte für schön gelten, wenn ihr Blick nicht so ganz ohne Lebensstrahl, ich möchte sagen, ohne Sehkraft wäre. Ihr Schritt ist sonderbar abgemessen, jede Bewegung scheint durch den Gang eines aufgezogenen Räderwerks bedingt. Ihr Spiel, ihr Singen hat den unangenehm richtigen geistlosen Takt der singenden Maschine und ebenso ist ihr Tanz. Uns ist diese Olimpia ganz unheimlich geworden, wir mochten nichts mit ihr zu schaffen haben, es war uns, als tue sie nur so wie ein lebendiges Wesen, und doch habe es mit ihr eine eigne Bewandtnis.“

E.T.A. Hoffmann, Der Sandmann (1816)

Seit langem existiert in Menschen der Wunsch, einer von ihnen geschaffenen Gestalt Leben zu verleihen. Der römische Dichter Ovid erzählt in seinen *Metamorphosen*, geschrieben in den Jahren 1–8 n.u.Z., vom Bildhauer Pygmalion, der eine weibliche Statue erschafft, die so echt erscheint, dass er sie wie eine lebendige Frau behandelt und sich in sie derart verliebt, dass die Göttin Venus sich seiner erbarmt und die Statue zum Leben erweckt. Eineinhalb Jahrtausende später, um 1580, entsteht im Prager Ghetto die Sage des vom Rabbi Löw aus Lehm geschaffenen Golem. Nach feierlichen Ritualen wird diesem vom Rabbi ein Zettel mit dem Wort „Schem“ in den Mund gelegt; „Schem“ ist der Name Gottes, und daraufhin erwacht der Lehmkörper zum Leben.

Das entscheidende Motiv in diesen Sagen ist, dass die Verlebendigung einer materiellen Gestalt durch göttliches Einwirken erfolgt. Auch spätere Visionen von der Erschaffung eines künstlichen Menschen, wie des Homunculus im II. Teil des *Faust* oder Mary Shelleys *Frankenstein*, waren noch Schöpfungen aus organischem Material unter Zuhilfenahme natürlicher Energie.

Das ändert sich zu Beginn der Neuzeit. Zwar hat es schon in der Antike mechanische Wunderwerke gegeben. So baute im ersten Jahrhundert n.u.Z. Heron von Alexandria automatische Priesterfiguren, die Trankopfer bereiteten, sowie einen Herakles, der Pfeile auf einen Drachen schoss, was dieser durch Wasserspeien erwiderte. Später wurde dafür der Begriff Android (von griech. anér, andrós = Mann, Mensch) geprägt. Aber so raffiniert die ihnen zugrunde liegende Technik war, sie beschränkte sich doch auf vereinzelte spielerische Anwendungen. Zu Beginn der Neuzeit jedoch erhielt diese Technik eine folgenreiche philosophische Fundierung.

Deren Vordenker ist René Descartes, der ein rationalistisches und mechanistisches Weltbild entwirft. Tiere sind danach belebte Maschinen, von ihnen unterscheidet sich der Mensch nur dadurch, dass er eine Seele besitzt. Wie fundamental und visionär Descartes denkt, möge ein Zitat aus dem VI. Abschnitt seines Hauptwerks *Discours de la Méthode* von 1637 veranschaulichen. Vermittelt seiner analytischen und rationalistischen Philosophie, schreibt er, werde es

„... möglich, zu Kenntnissen zu gelangen, die für das Leben sehr nützlich sind, und anstelle jener spekulativen Philosophie, die man an den Schulen lehrt, eine praktische Philosophie zu finden, durch die wir die Kräfte und die Wirksamkeit des Feuers, des Wassers, der Luft, der Gestirne und aller anderen uns umgebenden Körper – indem wir sie ebenso genau kennen wie die verschiedenen Gewerke unserer Handwerker – auch ebenso zu allen Gebrauchszwecken verwenden könnten, für die sie geeignet sind, und uns so zu Meistern und Beherrschern der Natur machen können (und so) zur Vervollkommenung des menschlichen Lebens beitragen.“

Marx zitiert diese hellsichtige Stelle im ersten Band des *Kapital* (im 13. Kapitel mit der Überschrift *Maschinerie und große Industrie*, MEW 23, 411 f.), er zitiert sie angesichts der Erfahrung, welche ungeheure Produktivität dieses philosophische Konzept für die kapitalistische Ökonomie bereits freigesetzt hat:

„Nachdem erst die Werkzeuge aus Werkzeugen des menschlichen Organismus in Werkzeuge des mechanischen Apparats, der Werkzeugmaschine, verwandelt, erhielt nun auch die Bewegungsmaschine eine selbständige, von den Schranken menschlicher Kraft völlig emanzipierte Form.“ (MEW 23, 398)

Im bürgerlichen und höfischen Unterhaltungsbetrieb des 18. Jahrhunderts ist man aber zunächst fasziniert von den Automaten, die hier als Spielzeuge sich präsentieren. Es gibt Androiden als Schreiber, Zeichner, Trompeter, Orgelspieler. Einen besonders eindrucksvollen Automaten konstruiert der französische Uhrmacher Jacques de Vaucanson: einen 1,65 m großen Querflötenspieler, der zwölf Melodien zu spielen und dazu Lippen und Finger lebensecht zu bewegen vermag. Von diesem Androiden ist der französische Mediziner Julian Offray de La Mettrie, zugleich radikaler und atheistischer Aufklärer, derart beeindruckt, dass er meint, es müsse gelingen, einem solchen Andro-

iden auch die Sprechfähigkeit zu ermöglichen. In seiner 1748 erschienenen Abhandlung *L'homme machine* (Der Mensch Maschine) radikalisiert er Descartes' Konzept, indem er Natur, Mensch und Staat zu mechanischen Systemen erklärt, die den Gesetzen der Physik unterlägen und entsprechend organisierbar seien.

Die von Marx formulierte Emanzipation der „Bewegungsmaschine von den Schranken menschlicher Kraft“ bedeutet die Inthronisation der modernen Maschine. Gleichsam der Big Bang dieser neuen Industrie ist James Watts Erfindung der Dampfmaschine im Jahr 1769. Angetrieben vom Profitzwang und Konkurrenzdruck der kapitalistischen Ökonomie, bläht sich das Maschinenwesen rapide aus zum modernen Industrie-Universum. Marx schildert dies im oben genannten 13. Kapitel ausführlich, es ist eine Schilderung, schwankend zwischen der Faszination durch die neue Technologie und dem Schrecken angesichts der Folgen für die Arbeiterinnen und Arbeiter und, nicht zu vergessen, auch für die Kinder. Diese sind aufgrund ihrer geringen Körpergröße und flinken Gewandtheit vor allem in der Textilindustrie bevorzugt, wo sie zwischen den hin und her sausenden Spinnmaschinen herumspringen müssen, um Hebel zu betätigen oder Fehler zu beheben; die Unfallgefahr dabei ist beträchtlich.

Die Dichter der Romantik erkennen mit der ihnen eigenen Sensibilität die neuen Zeitläufe, nehmen sie aber nicht bewusst politisch wahr, sondern halten sich mehr ans Innerliche und ziehen es vor, lieber in die Tiefen ihrer Seelen hinabzutauchen. Bevorzugtes Sujet ist ihnen die Nacht, die sie auf vielfache Weise inszenieren: wie Tieck als die *mondbeglänzte Zaubernacht* einer herbeigesehnten *Märchenwelt*, oder als Nacht des Liebes- und Opiumrausches wie Novalis in seinen *Hymnen an die Nacht*; aber auch das Ungewiss-Bedrohliche wird geahnt in Eichendorffs Gedicht *Zwielicht* in den Eingangsversen *Dämm'ung will die Flügel spreiten, / Schaurig rühren sich die Bäume, / Wolken ziehn wie schwere Träume, / Was will dieses Grau'n bedeuten?*

>>

Dabei bleibt es im Wesentlichen. So unwiderstehlich schöne Gedichte aus der Romantik hervorgegangen sind, so eignet ihr doch ein regressiver, eskapistischer Zug: Flucht vor den Zumutungen der kapitalistischen, technisierten und konkurrenzgetriebenen Moderne und Rückzug in die *wunderbare Märchenwelt*, wie sie Tieck beschwört: *Steig auf in der alten Pracht!* Fluchtpunkt ist ein verklärtes Mittelalter mit seiner ungeteilten Christenheit samt weisen und gütigen Königen. Heine, der selber die schönsten romantischen Gedichte geschrieben hat, hat das bald erkannt, sich von ihr abgewandt und sich zu einem kritisch-radikalen politischen Dichter gewandelt.

Einer aber, auch aufs Innere fixiert, durchstößt die Sphären der Innerlichkeit, steigt hinab in die Nacht, in der es wirklich finster ist, in die Abgründe der menschlichen Seele. Es ist E.T.A. Hoffmann.

Einer aber, auch aufs Innere fixiert, durchstößt die Sphären der Innerlichkeit, steigt hinab in die Nacht, in der es wirklich finster ist, in die Abgründe der menschlichen Seele. Es ist E.T.A. Hoffmann, der mit Vornamen Ernst Theodor Wilhelm heißt, aus Verehrung für Mozart aber Wilhelm durch Amadeus ausgetauscht hat; von Brotberuf ist er Jurist, hauptsächlich aber Dichter, Zeichner, Musikkritiker, Komponist, Operndirektor, und bei alledem irrlichternd in einem ausschweifenden Lebenswandel zwischen Genialität und Wahnsinn. Er wird preußischer Kammergerichtsrat, soll unterm Zwang der restaurativen Karlsbader Beschlüsse die von den Demagogenverfolgungen Drangsalierten beurteilen, setzt sich für diese aber couragiert ein, wird der Verhöhnung der staatlichen Behörden geziehen und gerät in die Mühlen eines Disziplinarverfahrens. In seinem Kunstmärchen *Meister Floh* kritisiert er 1822 satirisch den staatlichen Gesinnungsterror im Kampf gegen die sog. Staatsfeinde. Von einer rasch fortschreitenden Krankheit schwer gezeichnet, stirbt er noch im selben Jahr.

Er schreibt den Opium-befeuerten Schauerroman *Die Elixiere des Teufels*, experimentiert in den *Lebensansichten des Katers Murr* mit modernen Erzähltechniken, schreibt zahlreiche Novellen, unter diesen auch eine Sammlung mit dem Titel *Nachtstücke*, veröffentlicht im Jahr 1816. In diesen *Nachtstücken* steht die Erzählung *Der Sandmann*, um die es hier geht. Es ist eine kurze Geschichte, von etwa 40 Seiten im Reclamheft, gleichwohl eine ziemlich verstörende, welche die klassischen Formmuster rüde durchbricht, indem sie Sprachloses, Dunkles, Chaotisches aus der Tiefe in die Alltagswirklichkeit hervorbrechen lässt. Bald nach ihm wird E.A. Poe auf gleichen Pfaden in die menschliche Unterwelt hinabsteigen.

Der Sandmann ist eine strukturell vertrackte Geschichte, in der drei Stimmen mit wechselnden Wahrnehmungsperspektiven ineinander verwoben werden. Da ist die Hauptfigur, der gefühlsbetonte und schnell desorientierte Student Nathanael, sodann dessen aufklärerisch gesinnte Verlobte Clara; beide äußern sich in Briefen, Clara an ihren Verlobten, Nathanael an Clara und zudem an seinen Ziehbruder Lothar, der zugleich Claras leiblicher Bruder ist; in diesen Briefen offenbaren diese ihr Inneres und kommentieren das Geschehen. Über allen steht der Erzähler, der das Hintergrundwissen liefert, die Stimmen verknüpft, die wechselnden Perspektiven miteinander vermittelt, das Geschehen in seinem Ablauf ordnet und mit dramatischen Dialogen und Szenen anreichert. Wie weit diese ambitionierte Anordnung literarisch gelungen sei, ist in der Fachwelt umstritten. Die Vermutung liegt nahe, sie sei notwendigerweise so chaotisch wie die äußere und innere Handlung selbst. Hineinmontiert sind außerdem Leit motive wie die Augen und das Sehen.

Es ist eine Geschichte, die sich vordergründig liest als eine aus einem Kindheitstrauma herrührende Paranoia. Im ersten Brief an seinen Ziehbruder Lothar berichtet Nathanael die Vorgeschichte: Sein Vater treibe abends mit einem geheimnisvollen Mann namens Coppélius im Keller alchemistische Experimente. Dessen schwere Tritte auf der Treppe ängstigen das im Bett liegende Kind, und die Mutter erzählt ihm zur Beruhigung, das sei der Sandmann, der den Kindern Sand in die Augen streue, damit sie einschliefen. Von Neugier getrieben, will er das Treiben seines Vaters mit Coppélius im Keller aufspüren und sieht, wie Coppélius im Feuer Menschenschädel bearbeitet:

„Mir war es als würden Menschengesichter ringsumher sichtbar, aber ohne Augen – scheußliche, tiefe schwarze Höhlen statt ihrer. ‚Augen her, Augen her!‘ rief Coppelius mit dumpfer dröhnender Stimme. Ich kreischte auf von wildem Entsetzen gewaltig erfasst und stürzte aus meinem Versteck heraus auf den Boden. Da ergriff mich Coppelius, ‚kleine Bestie! – kleine Bestie!‘ meckerte er zähnfletschend! – riss mich auf und warf mich auf den Herd, dass die Flamme mein Haar zu sengen begann: ‚Nun haben wir Augen – Augen – ein schön Paar Kinderaugen.‘ So flüsterte Coppelius, und griff mit den Fäusten glutrote Körner aus der Flamme, die er mir in die Augen streuen wollte. Da hob mein Vater flehend die Hände empor und rief: ‚Meister! Meister! lass meinem Nathanael die Augen – lass sie ihm!‘ Coppelius lachte gellend auf und rief: ‚Mag denn der Junge die Augen behalten ... aber nun wollen wir doch den Mechanismus der Hände und der Füße recht beobachten.‘ Und damit fasste er mich gewaltig, dass die Gelenke knackten, und schrob mir die Hände ab und die Füße und setzte sie bald hier, bald dort wieder ein. ... Alles um mich her wurde schwarz und finster, ein jäher Krampf durchzuckte Nerv und Gebein – ich fühlte nichts mehr. Ein sanfter warmer Hauch glitt über mein Gesicht ... die Mutter hatte sich über mich gebeugt. ‚Ist der Sandmann noch da?‘ stammelte ich. ‚Nein, mein liebes Kind, der ist lange, lange fort, der tut dir keinen Schaden!‘“

Bei einem dieser Experimente habe es, so berichtet Nathanael in seinem Brief an Lothar weiter, eine Explosion gegeben, bei der sein Vater ums Leben kam. Später, als er bereits erwachsen war, sei er einem italienischen Optiker, der sich Coppola nannte und Barometer verkaufte, begegnet, und er glaubt, in ihm den einstigen Coppelius wiedererkennen zu haben.

Auch Clara liest den Brief und schreibt ihm, Ursache dafür seien die schrecklichen Erlebnisse aus seiner Kindheit, die nun aus seinem Inneren wieder hervorkröchen. Darauf schreibt Nathanael, mittlerweile beruhigt, an Lothar, dass Coppola wohl doch nicht identisch mit Coppelius sei, was ihm der Physikprofessor Spalanzani, bei dem er studiert, versichert habe. Dennoch wird er die traumatischen Erinnerungen nicht los und verliert sich in düsteren Ahnungen. Er fasst seine Visionen in phantastische Dichtungen; in einer beschreibt er, wie er Clara zum Traualtar führt, Coppelius erscheint, Clara die Augen ausreißt und sie ihm an die Brust schleudert.

Der Erzähler berichtet weiter: Coppola sucht Nathanael auf und bietet ihm ein Perspectiv (Fernglas) an, indem er, mit stark italienischem Akzent redend, versichert, dass dies *sköne Oke, sköne Oke* seien. – Der Physiker Spalanzani führt in seiner Wohnung Experimente durch. Nathanael wohnt direkt gegenüber und beobachtet ihn durch Coppolas Perspectiv. Dabei sieht er eine junge Frau, die er für Spalanzanis Tochter hält und deren Schönheit ihn fasziniert. Bei einem Fest lernt er sie, Olimpia heißt sie, kennen und verliebt sich Hals über Kopf in sie. Sie singt eine hochvirtuose, jedoch seelenlose Arie – Jacques Offenbach hat sie in seiner Oper *Les Contes d'Hoffmann* brillant parodiert – er redet zu ihr, sie antwortet zwar nur *ach!* *ach!*, doch er ist selig. Wahn und Wirklichkeit verschwimmen ihm. Er tanzt mit ihr, und obwohl er sich für einen guten Tänzer hält, wird er doch irritiert durch die strenge Taktfestigkeit seiner Partnerin – in Musik und Tanz sind nämlich Takt und Rhythmus nicht identisch, ein Automat hat wohl Takt, aber keinen Rhythmus. Freunde machen ihm gegenüber ihre Bedenken zu Olimpia geltend – so Siegmund im Zitat zu Beginn dieses Artikels – doch schlägt er sie in den Wind. Er besucht sie regelmäßig, und als er ihr schließlich einen Heiratsantrag machen will, wird er Zeuge einer Auseinandersetzung zwischen Coppola und Spalanzani. Sie streiten verbissen um die Rechte an der Puppe: Spalanzani hat die Mechanik gemacht, Coppola die lebensechten Augen. Nathanael erkennt entsetzt, dass Coppola und Coppelius dieselbe Person sind, Coppelius und Spalanzani zerren an der Puppe, Coppelius entreißt sie ihm und enteilt mit ihr:

„Erstarrt stand Nathanael – nur zu deutlich hatte er gesehen, Olimpias toderbleichtes Wachsgesicht hatte keine Augen, statt ihrer schwarze Höhlen: sie war eine leblose Puppe.“

Wütend rafft Spalanzani zwei auf dem Boden liegende blutige Augen auf und schleudert sie Nathanael an die Brust. Nach diesem Schock erkrankt Nathanael lange Zeit schwer, gesundet aber und ist wieder mit Clara zusammen. Bei einem Spaziergang in der Stadt besteigen sie den Rathhausturm, Nathanael glaubt, unten Coppelius zu erkennen, der ihn höhnisch angrinst, verfällt in Wahnsinn, will Clara hinabwerfen, was Lothar knapp verhindern kann. Schreiend erinnert sich Nathanael, wie Coppola ihm *sköne Oke, sköne Oke* verkauft hat, stürzt sich in seiner Raserei in die Tiefe, wo er zerschmettert stirbt.

Es liegt nahe, Nathanaels Paranoia psychologisch als Wiederkehr eines Kindheitstraumas zu erklären, wie die nüchterne Clara es tut. Dagegen wehrt sich Nathanael mit Heftigkeit. Er reagiert, berichtet der Erzähler, *ganz erzürnt, dass Clara die Existenz des Dämons nur in seinem eignen Innern statuieren* (i.e. annehme), und behauptet, dass dies eine von außen wirkende objektive Gefahr sei und dass *jeder Mensch, sich frei wähnend, nur dunklen Mächten zum grausamen Spiel diene, vergeblich lehne man sich dagegen auf, demütig müsse man sich dem fügen, was das Schicksal verhängt habe*.

So pragmatisch-therapeutisch die Annahme eines Kindheitstraumas für den empirisch-individuellen Fall des Nathanael sich anböte, so griffe sie für die Deutung der Erzählung als eines gesellschaftlich exemplarischen Textes doch zu kurz. Die Automaten, die der Belustigung der Salons dienen, sind nur puttenhaft-skurile Entäußerungen jener von Nathanael geahnten *dunklen Mächte*, Mächte, die hinter den Fabrikmauern ihre Herrschaft anzutreten sich anschicken, eine Herrschaft über den Menschen wie die des Automaten Olimpia über Nathanael. Es sind Mächte, die der düstere Dichter Hoffmann hellseherisch heraufziehen sieht.

Wenige Jahrzehnte später bringt Marx dies mit dem Blick auf die gesellschaftliche Wirklichkeit zum Vorschein. In seinem Rohentwurf zum *Kapital*, den 1857/58 verfassten und erst 1902 wiederentdeckten *Grundrissen der Kritik der politischen Ökonomie* (MEW Bd. 42) befindet sich ein Kapitel, das seither als „Maschinenfragment“ bezeichnet wird und in dem Marx sich mit den Folgewirkungen der Automatisierung befasst. Diese Automaten, schreibt er, seien eine

„bewegende Kraft, die sich selbstbewegt; dieser Automat, bestehend aus zahlreichen mechanischen und intellektuellen Organen, so daß die Arbeiter selbst nur als bewußte Glieder desselben bestimmt sind“. (MEW 42, 592)

Die Pointe hierbei ist, und das ist charakteristisch für Marx' geniale Dialektik, dass er die Perspektive umkehrt: von der Funktion der Automaten als Werkzeug des Arbeiters zur Wirkung auf den Arbeiter selbst. Die Maschine verselbständigt sich:

„Nicht wie beim Instrument, das der Arbeiter als Organ mit seinem eignen Geschick und Tätigkeit be-seelt und dessen Handhabung daher von seiner Virtuosität abhängt. Sondern die Maschine, die für den Arbeiter Geschick und Kraft besitzt, ist selbst der Virtuose, die ihre eigne Seele besitzt ... Die Tätigkeit des Arbeiters, auf eine bloße Abstraktion der Tätigkeit beschränkt, ist nach allen Seiten hin bestimmt und geregelt durch die Bewegung der Maschinerie, nicht umgekehrt. Die Wissenschaft, die die unbelebten Glieder der Maschinerie zwingt, durch ihre Konstruktion zweckgemäß als Automat zu wirken, existiert nicht im Bewußtsein des Arbeiters, sondern wirkt durch die Maschine als fremde Macht auf ihn, als Macht der Maschine selbst.“ (ibid. S. 593)

Es mutet geradezu wie ein böser Witz der Hegel'schen Herr-Knecht-Dialektik an, dass sich das höchstentwickelte Knechtswerkzeug des Menschen, der Automat, sich von diesem emanzipiert und zu seinem Herrn aufwirft.

Was E.T.A. Hoffmann in seinen Phantasien gestaltet hat, findet Fortsetzungen: grotesk im Film *Modern Times* von Charlie Chaplin; als sich selbst geschaffene Lebensform in den skurrilen *Roboter-märchen* von Stanisław Lem; als düstere Zukunftsvision in Fritz Langs Film *Metropolis*; bis hin zu den (allemaal sehenswerten) Hollywoodproduktionen *Artificial Intelligence*, *Ex_Machina*, *I, Robot*, *Matrix*.

„Was man heute als Science Fiction beginnt, wird man morgen vielleicht als Reportage zu Ende schreiben müssen.“

Norman Mailer

Franz Schandl

Die Desolation der Geläufigkeit*

Thesen zum Phänomen des Staus

Stau nennt man einen Zustand, in dem Bewegungsfreiheit sich als Bewegungslosigkeit entpuppt. Die unbeabsichtigte Selbstdemontage der Beschleunigung.

1. Stau bedeutet ein Zuviel von etwas: von Gelegenheiten, Erzeugnissen, Personen. Das Raum-Zeit-Kontinuum, in dem sie sich entfalten sollen, ist ihnen aber zu eng, um sich wie vorgesehen bewegen zu können. Der Stau bringt das gesellschaftliche Fließen zum Erliegen. Ein zusammengequetschtes Etwas, das ist der Stau. Stau nennt man einen Zustand, in dem Bewegungsfreiheit sich als Bewegungslosigkeit entpuppt. Die unbeabsichtigte Selbstdemontage der Beschleunigung.

2. Stau meint, dass *zuviel zugleich zuort* ist. Die konkreten Kontingenzierungen des Daseins – seien es Menschen oder Geräte, Lebensmittel oder Müll – kollidieren in ihren Zeit-Raum-Koordinaten. Je schneller es geht, desto langsamer es wird. Der paradoxe Stau zeigt an, dass die Zeit, die wir gewinnen wollen, akkurat auch verloren gehen kann. Die Dimensionierungen scheitern an ihrer Form, sie befinden sich nicht einmal mehr annähernd im Gleichgewicht. Der Stau, wird er von einer akuten Erscheinung zu einem chronischen Gebrechen, offenbart ein infrastrukturelles Versagen der Gesellschaft. Er ist ihr immanentes Dementi. Gerade die Verzögerung der Beschleunigung, der Stau, verdeutlicht, dass die Gesellschaft begonnen hat, sich selbst zu negieren, indem sie ihr Zeit-Raum-Kontinuum immer weniger zu synchronisieren versteht.

3. Der Stau ist aber keine „meditative Streikform der reflexiven Moderne“, wie Ulrich Beck mutmaßte. Dieses Innehalten und Blockieren ist kein bewusstes oder gar absichtlich herbeigeführtes, sondern es entsteht zwangsläufig aus sich selbst, ist Folge einer inneren und blinden Akkumulationslogik. Da meditiert nichts. Der Stau ist ein bewusster Systemreflex, keine bewusste System-

reflexion. Er demonstriert, dass die Gesellschaft mit sich selbst nicht mehr mitspielt. Er ist das unbewusste Nichtwollen. Weigerung ohne Erkenntnis.

4. Der Stau beschreibt eine unabsichtliche Selbstblockierung gesellschaftlicher Abläufe. Er folgt einer Logik, der man sich nicht bewusst ist, die man aber kenntnisreich bedient. Man weiß, was zu tun ist, aber nicht, was ist. Der Stau ist die unfreiwillig gestockte Bewegung. Er ist die materielle wie immaterielle Mengenkollision in einem kapitalistischen Kontinuum. Die emanzipatorische Variante des Staus wäre die Blockade, d.h. sich nicht stauen zu lassen, sondern selbstbestimmt zu stauen.

5. In den Stau gerät man allmählich, nicht plötzlich wie das beim Unfall der Fall ist. Jener ist somit auch der nicht stattgefundene Unfall. Dessen Kunde wie dessen Kündler. Dieses Unglück ist eben noch kein Unfall, es verharrt in dessen Vorstufe. Der Komparativ zerschellt nicht am Superlativ, nein: Er bremst sich selbst rechtzeitig ab. Der Stau ist seine eigene Notbremse, eine empfindliche Minderung des Bewegens. Eine temporale und lokale Implosion. Der Stau unterbricht den Rhythmus der vorgehabten Geschwindigkeiten.

6. Der Stau ist die Desolation der Geläufigkeit. Der implodierte Kollaps, ein In-sich-Zusammenfallen. Nichts geht mehr. Aber schon bald geht es weiter. Der Stau ist eine Notlösung, wo das Gedränge zum Schleppen oder gar Erliegen kommt, nicht aber zum Bersten. Als periodische Zuspitzung oder Verzopfung der Beschleunigung durch Verlangsamung wird er allgemein hingenommen.

7. Stau meint die Verunglückung des kapitalistischen Komparativs. Unter der Gesetzlichkeit des Kapitals folgt freilich bloß der nächste Anlauf zur Steigerung. Zu viele Autos bedeuten hier zu wenig Straßen, also bauen wir bessere, breitere, schnellere, um noch mehr Autos anzuziehen. Zuviel Lebensmittel bedeuten zu wenige Abnehmer, also erschaffen und erobern wir uns neue, hier und anderswo. Zuviel Müll bedeutet zu wenige Deponien, also errichten wir modernere und größere, um noch mehr Dreck produzieren zu können, nein: zu müssen, damit diese sich rechnen etc. Zuviel bedeutet auf jeden Fall immer auch zuwenig.

8. Auch der Müll kann als Stau dechiffriert werden. Er ist eine unwillkommene Hinterlassenschaft, die wir loswerden wollen, aber nicht loswerden können. Er staut sich sowohl im Raum – in den Flächen für die Deponien; als auch in der Zeit – durch langfristige Abbaubarkeit gefährlicher Stoffe und Substanzen. Keine Kostenrechnung kann diesbezüglich seriös sein, was auch jede Forderung nach Kosteninternalisierung ad absurdum führt.

9. Mobilität ist das Ziel, Mobilisierung die Ansage. Der fieberhafte Beschleunigungswahn ist aber nicht gleichzusetzen einem komparativen Bewegungstrieb, sondern folgt den absoluten Zwängen der Verwertung. Sie bestimmt das Tempo: in der Produktion wie in der Zirkulation, in der Konsumtion wie in der Kommunikation. Produkte sollen schneller erzeugt, schneller verkauft und schneller verbraucht werden. Kommunikation hat sich in immer kürzeren Sequenzen, eben als Small Talk zu entfalten. Auch das Essen ist zum bloßen Fast Food geworden. Was wir unter der Herrschaft des Kapitals erleben, das ist die Ablösung der Geschwindigkeit vom Inhalt ihres Bezugs. Ihr Kriterium ist nicht der konkrete Gegenstand, sondern die Wertform.

10. Beschleunigung ist weder anthropologischer Modus noch freie Bestimmung, sie ist ein ganz spezifisches Diktat. Es ist der Stachel der Konkurrenz, der die zu Konkurrenten gemachten Menschen vorantreibt. Der Stau ist, nehmen wir als Beispiel seine bekannteste Form, den Verkehrsstau, also überhaupt nicht Ausdruck irgendeiner falschen Verkehrspolitik, zu niedriger Benzinpreise, schlechter Flächenwidmung oder anderem. Das mag es alles geben, es beschreibt aber nur die Oberfläche der objektiven Tendenz.

11. Marx schreibt: „Gleichzeitig mit der Entwicklung der Transportmittel wird nicht nur die Geschwindigkeit der Raumbewegung beschleunigt und damit die räumliche Entfernung zeitlich verkürzt.“ Geschwindigkeit komprimiert Raum durch Zeit. Entfernung wird zu einer Zeitfrage, „selbst die örtliche Entfernung löst sich in Zeit auf; es kommt z.B. nicht auf die räumliche Ferne des Marktes an, sondern die Geschwindigkeit – das Zeitquantum, worin er erreicht wird“. Der Raum gilt als Hindernis, das durch Beschleunigung aus dem Weg geräumt werden soll. Es geht um eine Reduktion der Intervalle. Das Verweilen ist allseits kurz zu halten. Bevor wir wegfahren, sollen wir schon dort sein.

12. Je höher die kapitalistische Drehzahl, in der Marx'schen Terminologie gesprochen: die Umschlagszeit (d. i. die Summe aus Produktions- und Zirkulationszeit) des Kapitals, desto mehr heult der Motor; er läuft heiß. Je flotter es wird, desto mehr macht schlapp. Die negative Dialektik kapitalistischer Beschleunigung ist der Stau. Die Bremse ihrer selbst gegen sie. Und zwar weil Produktion und Distribution, Kommunikation und Konsumtion immer schwerer in Einklang gebracht werden können. Der Stau ist die Überfütterung des Systems, nicht nur auf den Verkehr beziehbar, sondern zugegen in allen sozialen Bereichen. Der Stau ist die immanente Inversion der Beschleunigung.

13. Die Imperative der Beschleunigung sind umfassend: Es ist die Arbeitszeit zu verkürzen, es ist die Produktionszeit zu verkürzen, es ist die Zirkulationszeit(=Umlaufzeit) zu verkürzen, es ist die Konsumtionszeit(=Verbrauchszeit) zu verkürzen. Alle Anstrengungen sind zu tätigen, um sowohl die einzelnen Phasen als auch die gesamte Funktionszeit der Ware zu minimieren. Ziel ist die beständige Reduktion der Umschlagszeit des Kapitals. Wert ist eine Frage von Zeit, nicht nur positiv von „In-Wert-setzender-Zeit“ in der Produktion, sondern auch negativ beschränkt durch die unproduktiven Zeiten der Ware. Die Gebrauchsdauer ist ein wichtiger Faktor zur Kalkulation zukünftiger Geschäfte. Negativ bestimmt sie sehr wohl die Umschlagsperiode und die Umschlagszahl des Kapitals. D. h. auch die Zeit, in der die Ware ausschließlich als Gebrauchswert fungiert, ist für das produzierende wie für das Kaufmannskapital, aber auch Geldkapital von elementarem Interesse. Nur so können Stockungen am Markt (Waren- und Geldstau) verhindert oder mindestens minimiert werden.

14. Bloßer Vorrat ist noch nicht als Stau zu betrachten. Vorrat ist eine notwendige Erscheinung, er wird jedoch zu einem unliebsamen und lästigen Phänomen, wenn jener nicht verkauft werden kann, sich also staut. Verselbständigt dieser sich aber, d. h. kann die gelagerte Ware nicht mehr abgesetzt werden, wird aus dem „Genug“ ein „Zuviel“, das sich da unfreiwillig ansammelt, dann ist sehr wohl von einem Stau zu sprechen.

15. Beweglichkeit ist nicht einfach mit Mobilität gleichzusetzen. Mobilität ist eine spezifische Form des Bewegungszwanges. Deren Dynamik richtet sich nach den Erfordernissen der Verwertung, jene ist alles andere als eine freiwillige. Geschwindigkeit ist nicht wählbar und entscheidbar, sondern erzielbar und erreichbar. Sie ist Vorgabe, nicht Vorhaben.

16. Tempus ist heute nur noch als Tempo zu haben. Alles wird von einer Zeitfrage, zu einer spezifischen Geschwindigkeits- und somit zu einer Beschleunigungsfrage. Tempo meint, dass die Dauer läuft wird. Ein Termin jagt den nächsten. Permanent sind wir fällig. Schon allein, dass wir einen Terminkalender brauchen, lässt darauf schließen, dass nicht wir über unsere Zeit verfügen, sondern dass die Zeit über uns verfügt.

17. Die Geschichte des Kapitalismus ist eine Geschichte allgemeiner Mobilmachung. Wo nichts bleiben soll, wie es ist, besteht die Gefahr, dass überhaupt nichts bleiben soll. Wird die gesellschaftliche Entwicklung rasend, tendieren auch die Insassen von Zeit und Raum in diese Richtung. Das automatisierte Subjekt gleicht durchaus dem Automobil: wird es gestartet, springt es an. Ja, im Gegensatz zum Auto hat es gar eine Selbststartvorrichtung, d. h. es ist nicht nur Instrument, sondern Organ.

18. Kapitalistische Modernisierung bedeutete, dass die spezifische Geschwindigkeit der Verwertung zur allgemeinen gemacht wurde, und als solche Akzeptanz gefunden hat, und zwar als krude Selbstverständlichkeit. Die ganze Gesellschaft soll dahingehend automatisiert und mobilisiert werden. Automobil zu sein, ist nicht bloß eine Anforderung an einen Kraftwagen, sondern richtet sich auch an jedes Gesellschaftsmitglied. Nicht nur das Fahrzeug ist ein Automobil. Automobil meint, es soll automatisch funktionieren und es soll schnell laufen.

19. Ein Großteil der Staus passiert, wenn es bei den Verwertungsfahrten zu dicht wird: *vom* und *zum*. Stau bedeutet auch, woanders sein zu wollen als wo man ist. Was beschleunigt werden sollte, verzögert sich. Der Stau ist freilich nichts anderes als die Fortsetzung, ja die Entsetzung des bürgerlichen Geschäfts- und Individualverkehrs mit anderen Mitteln. Er ist seine lächerliche Pointe. Die Rasenden werden festgesetzt.

Mobilität ist das Ziel, Mobilisierung die Ansage.
Der fieberhafte Beschleunigungswahn ist aber nicht
gleichzusetzen einem komparativen Bewegungstrieb,
sondern folgt den absoluten Zwängen
der Verwertung.

20. Irrwitzig auch, dass der Großteil der Autos nicht Fahrzeuge, sondern Stehzeuge sind. Zu 98 Prozent ihrer Lebenszeit sind sie geparkt. Etwas, das nur den Verrückten nicht als Verrücktheit erscheint, aber logische Folge davon ist, wenn das Fahrzeug unbedingt ein Privatfahrzeug sein muss. Indes, würden die, die es gibt, alle gleichzeitig fahren, wäre es noch verrückter. Raumgedränge ist eine Folge der Mobilitätszwänge.

21. Der Explosion des Verkehrs folgt – ist ein bestimmter Punkt erreicht – die Implosion der Bewegung. Mobilität dekonstruiert sich selbst. In der tückischen Dialektik kapitalistischer Mobilität bedeutet Zeitgewinn Zeitverlust, Raumgewinn Raumverlust. Verkehrt zu viel, verkehrt sich vieles.

* Bei diesem Text handelt es sich um die komprimierte Quintessenz eines langen, nun schon zwanzig Jahre zurückliegenden Aufsatzes mit dem Titel „Die Verunglückungen des Komparativs. Ausgewählte Materialien zu einer Philosophie des Staus“, *Streifzüge* 1/2001, S. 1–12.

Meinhard Creydt

Die am guten Leben orientierte Sozialität und die nachkapitalistische Vergesellschaftung

Der Kampf von „unten“ gegen „die da oben“ sorgt häufig bestenfalls dafür, negative „Spitzen“ oder Extreme zu verhindern. Das Schlimmste lässt sich im Erfolgsfall unterbinden, das Schlimme bleibt. Hinz geht und Kunz kommt. Oder umgekehrt. Wer dieses Spiel nicht unendlich fortsetzen will, tut gut daran, die horizontale gesellschaftliche Dimension in den Blick zu nehmen.

Wer in der kapitalistischen Marktwirtschaft am Absatz interessiert ist, den kümmert nur sehr bedingt, wie die Produkte sich auf die Entwicklung eines guten Lebens auswirken. An dieser Ausblendung nehmen mittlerweile viele Anstoß. Sie stören sich z.B. daran, dass sie eine Landwirtschaft betreiben sollen, die bekömmlichen natürlichen Lebensbedingungen, der Gesundheit und dem Klima schadet. Im Gesundheitswesen Tätige halten es wiederum manche mit ihrem professionellen Verständnis für unverträglich, wie das Gesundheitswesen organisiert ist. Sie stört, dass die gesellschaftlichen Ursachen von Krankheiten nicht gesellschaftlich angegangen werden. Es handelt sich u. a. um Arbeitsbelastungen, Widersprüche der Handlungsanforderungen, Überlastung der Individuen und gesundheitsabträgliche Stoffe. Die Arbeitenden, die ihren arbeitsinhaltlichen Bedürfnissen nachgehen und ihrem professionellen Ethos folgen, können dadurch in einen Gegensatz zu den Formen und Strukturen der kapitalistischen Marktwirtschaft geraten. Qualifikationen und Reflexionsvermögen haben sich herausgebildet, die es den Arbeitenden ermöglichen zu sagen: Ausgehend von dem, was wir gelernt haben und was wir können, sind wir imstande, mit unseren Arbeiten und Tätigkeiten uns sinnvoller auf die Adressaten der Arbeit zu beziehen, als dies unter den Imperativen einer modernen kapitalistischen Gesellschaft

möglich ist. Die französischen SUD-Gewerkschaften haben das politisch artikuliert (Imhof 2002).

Einer Minderheit wird deutlich: „Die Arbeit ‚gut‘ machen zu wollen und in ihr einen intersubjektiv teilbaren Sinn zu sehen (statt *einzig* ein Mittel zur Einkommenserzielung)“ (Thielemann 2010, 347) heißt, sich nicht allein am strategischen Handeln zu orientieren. „Sie wollen für die Abnehmer der Leistungen [...] eine nach den Maßstäben der jeweiligen Profession ‚gute‘ Leistung [...] erbringen, was nicht einfach heißt, sich opportunistisch an manifeste Kundenwünsche anzupassen und noch weniger, im Kunden bloß die Kaufkraft zu erblicken.“ (Ebd., 348) Egozentrischen arbeitsinhaltlichen Bedürfnissen hingegen entspricht die Maxime „Ich möchte in der Arbeit mein Ding machen“. Arbeitende streben in diesem Fall auf eine solche Weise nach der sie befriedigenden Betätigung, dass die sozialen Kontexte ihnen dabei aus dem Blick geraten. Inwieweit z.B. die „schöne Technik“ für andere Mitglieder des Betriebs von Nachteil ist, interessiert den Ingenieur nicht.

Konsumenten interessieren sich in der Marktwirtschaft vorrangig für preiswerte Produkte und nicht dafür, wie es den Arbeitenden in der Arbeit bzw. im Arbeiten ergeht. Diese Ausblendung wird in Bezug auf ihre schlimmsten Extreme infrage gestellt durch ein sich ausbreitendes Bewusstsein über Niedriglöhne und schlechte Arbeitsbedingungen z.B. in Textilfabriken in Asien. (Vgl. a. die Auseinandersetzungen um das Lieferkettengesetz.) Einer sich langsam vergrößernden Minderheit von Konsumenten wird deutlich, dass bei Dumpingpreisen z.B. landwirtschaftliche Produkte nicht von guter Qualität sein können. Auf der Seite der Verbraucher finden wir Ansätze dazu, die Gleichgül-

tigkeit zwischen Produzenten und Konsumenten infrage zu stellen. Laut Schätzung von Verbraucherzentralen gehören 10 bis 20 Prozent der Bevölkerung zu wertorientierten Konsumenten. Sie interessieren sich nicht nur für das unmittelbare Konsumgut, sondern auch für die sozialen und ökologischen Kontexte des Arbeitens und Konsumierens. Zudem kann ein Bewusstsein davon entstehen, dass der Konsum dem Individuum nicht geben kann, was ihm eine sinnarme, von Konkurrenz und Leistungsstress geprägte Arbeit nimmt. Die gewerkschaftlichen Kampagnen für „gute Arbeit“ bringen auf bislang recht beschränkte Weise Bedürfnisse nach einem positiven Beitrag des Arbeitens zur Lebensqualität des Arbeitenden und nach der eigenen Beteiligung an Entscheidungen zum Ausdruck.

Die Produkte der Lebensmittelindustrie und der Landwirtschaft sind Thema einer breiten kritischen Öffentlichkeit. „Wir wollen es eigentlich nur ganz normal: Fleisch ohne Antibiotika und Stresshormone, Gemüse ohne Pestizide, Getränke ohne einen Haufen von Zucker“ heißt es in der Sendung „Die Abendshow“ (Radio Berlin Brandenburg 25.10.2018). Hinzu kommt die Infragestellung der Produktion von Gütern mit eingebautem künstlichem Verschleiß. Am Autoverkehr wird deutlich, dass die Maxime der Marktwirtschaft – wenn jeder sich an *seinem* Vorteil orientiert, ist *allen* am meisten gedient (Adam Smith) – nicht funktioniert. Der Verkehrsinfarkt und die Beeinträchtigung der Lebensqualität durch die „autogerechte Stadt“ bilden ein Beispiel. Angesichts dessen wächst die Aufmerksamkeit für die nachteiligen Wirkungen der Verallgemeinerung von individuellem Verhalten („Zusammensetzungsfehlschluss“). Vom Engagement für mehr und besseren Öffentlichen Personen„nah“verkehr kann übergegangen werden zum Votum für gesamtgesellschaftliche Entscheidungen – z.B. über das Verhältnis zwischen privater Autonutzung und öffentlichem Verkehrswesen. Dessen schlechte Qualität im ländlichen Raum ist eine Ursache dafür, dass viele auf das Auto angewiesen bleiben. Das Beispiel der Schweiz zeigt, wie viel sich zum Positiven verändern lässt, wenn es keine einheimische Autoindustrie gibt.

Debatten um das Geschlechterverhältnis, die „kinderlose Gesellschaft“ und das „Abschieben der Senioren“ setzen die Care-Tätigkeiten auf die Tagesordnung. Zum Thema wird die in der Logik der Profitwirtschaft unvermeidliche „Minderwertigkeit“ (wg. Unprofitabilität) des Sich-Kümmerns

um Kinder oder Senioren. Auch aus Nachhaltigkeits-Motiven wird deutlich, dass die Gestaltung des Arbeitens, der Produkte und des Konsums nicht letztlich den Eigendynamiken der Marktwirtschaft unterworfen bleiben darf. Eine neue Dimension, die Wirtschaftsaktivitäten zu messen, gelangt in den Blick. Nicht nur an ökologischen, sondern auch an anderen für die Menschen wichtigen Qualitäten wird zunehmend deutlich: Sie lassen sich im für die Marktwirtschaft zentralen Preismedium nicht hinreichend darstellen. Es ermöglicht nur unterkomplexe Informationskonzentrate.

Neue Sozialität

Ansätze einer neuen Sozialität entstehen, die sich kritisch zur kapitalistischen Marktwirtschaft stellt. An vielen Stellen bahnen sich neue Verbindungen zwischen Arbeitenden, Konsumierenden und von Arbeit und Konsum indirekt Betroffenen an. Dies findet bspw. im Bündnis zwischen umweltbewussten Bauern und ernährungsbewussten Konsumenten statt oder im Engagement gegen den Abbau von Krankenhäusern, deren Privatisierung und die Fallpauschalenregelung (vgl. www.krankenhaus-statt-fabrik.de). Mannigfaltige konkrete Rückmeldungen entstehen zu den Auswirkungen des Arbeitens auf die Lebensqualität, zu Effekten der Produkte auf die Lebensweise, zu ökologischen Interdependenzen usw. Bereits heute entwickelt sich in sozialen Bewegungen und Teilen der Öffentlichkeit ein umfangreiches und tiefes Bewusstsein für die direkten und indirekten Wirkungen von Arbeiten und Produkten auf die Entwicklung der menschlichen Lebensweise oder Lebensqualität.

contraste
zeitung für selbstorganisation
439 38. JAHRGANG APRIL 2021 4'50 EUR



**SCHWERPUNKT
Community
Land Trust**

www.contraste.org

Immer mehr Menschen wird deutlich, dass die Qualität ihrer Lebensweise nicht nur von ihren unmittelbaren, sondern auch von vermittelten Sozialbeziehungen abhängt. Auch Kinderlosen ist daran gelegen, dass Kinder und Jugendliche auf eine gute Weise heranwachsen und erzogen werden. Eltern, Erzieher und Lehrer werden zum Repräsentanten oder Treuhänder dieses Anliegens. Ein anderes Beispiel sind Pflegekräfte, Ärzte und Physiotherapeuten als Repräsentanten von Wissen und Kompetenzen, die das Thema Gesundheit betreffen. In der in Divergenz zur kapitalistischen Marktwirtschaft sich herausbildenden neuen Sozialität zwischen den verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen und Bereichen ist „Repräsentation“ zu verstehen „in dem Sinne, wie jede Funktion repräsentativ ist, wie z.B. der Schuster, insofern er ein soziales Bedürfnis verrichtet, mein Repräsentant ist“ (MEW 1, 325). „Wer in mir repräsentiert ist, hat Sitz und Stimme in mir. [...] Wer nicht in mir repräsentiert ist, hat weder Sitz noch Stimme in mir. Es mag zwar sein, dass ich ihn wahrnehme, wenn er vor mir steht. Aber im übrigen existiert er für mich nicht.“ (Suhr 1975, 292) Werden die konkreten Verknüpfungen bestimmter, für die Menschen zentraler Qualitäten der Produktions- und Reproduktionsprozesse zum öffentlichen Thema, so erfordert das institutionell eine Wissensinfrastruktur der Produktlinienanalysen, Technikfolgenabschätzungen und Umweltverträglichkeits-

prüfungen. Sie vergegenwärtigen die mit den Arbeiten und Arbeitsprodukten verbundenen Effekte, Voraussetzungen und Rückkoppelungen. Die Aktivitäten von Betrieben und Organisationen werden an qualitativen Indikatoren gemessen. Für letztere stehen z.B. das MIPS (Material-Intensität pro Serviceeinheit), der DGB-Index „gute Arbeit“ oder der Human-Development-Index. Diskutiert werden „Konzepte eines ‚nicht-finanziellen‘ bzw. sozialökologischen Rechnungswesens“ bzw. „mehrdimensionale Erfolgskonzepte“ (Pfriem 2011, 188). Gemeinwohlbilanzen bilden dafür ein Beispiel. Es handelt sich um eine grundlegende Transformation. Nicht länger bleiben Belange wie die Lebensqualität im Arbeiten und die ökologisch intakte Umwelt „einer auf Wettbewerbsfähigkeit verkürzten Überlebenssicherung“ (ebd., 185) der Betriebe untergeordnet. Bilanziert wird nicht allein die Effizienz des Betriebs oder der Organisation, sondern ihr Beitrag zum guten Leben. Es existieren bereits Organisationen, die wirtschaftliche Aktivitäten beobachten – z.B. die „Coordination gegen Bayer-Gefahren“ und foodwatch. Eine Institution für die Regulierung der öffentlichen Unternehmen wird nicht wie die Behörden in den früheren Ostblockstaaten Produktionsziele festlegen und Produktionsmaterial verteilen, „sondern bestimmte demokratisch festgelegte Normen für die Nutzung öffentlicher Anlagen durchsetzen. [...] Der Regulator der öffentlichen Unternehmen würde im Namen der Gemeinschaft die Eigentumsrechte an den Unternehmen ausüben, während die Unternehmensangestellten auf Nutzerrechte beschränkt wären.“ (Elson 1990, 89f.)

Die horizontale Dimension

Die Frage, wie moderne Gesellschaften (im Unterschied zu Gemeinschaften) ohne Märkte auskommen können, bleibt umstritten (vgl. Creydt 2019, Kapitel 4). Was ist erforderlich dafür, dass „die vermittelnde Bewegung der austauschenden Menschen“ nicht länger besteht im „abstrakten Verhältnis des Privateigentums zum Privateigentum“, im abstrakten Verhältnis, das der Wert ist (MEW-Erg.bd.1, 446f.)? Wird diese „vermittelnde Tätigkeit selbst entäußert“ (z.B. an die Entwicklung von Preisen und Profitraten), missraten „die Beziehung der Sachen“ und „die menschliche Operation mit denselben [...] zur Operation eines Wesens außer dem Menschen und über dem Menschen“ (ebd.). Die Menschen gestalten in der Marktwirtschaft nicht bewusst gemeinsam ihre Lebensweise, wenn sie Produkte herstellen oder erwerben. Als entscheidend erweisen sich die Imperative und Ei-



Johannes Bellermann **Gramscis politische Theorie** Eine Einführung

216 Seiten, kartoniert, 12,00 EUR, ISBN 3-89657-679-8

Diese Einführung macht die theoretische und journalistische Arbeit Antonio Gramscis allgemein zugänglich und arbeitet die Rezeption und Bedeutung Gramscis für die Gegenwart heraus.

Das Buch ist konsequent chronologisch aufgebaut. Eine Darstellung der Jugend und Gramscis Zeit in Turin, später in Moskau und Wien wird flankiert von den biografischen

und zeithistorischen Hintergründen. Dazu gehört auch eine Reflexion seiner Lebensumstände, der politischen Situation Italiens und der Arbeiter_innenbewegung.

Ferner werden die zentralen theoretischen Konzepte der Gefängnishefte erklärt und diskutiert und es wird ein allgemeiner Überblick über die Beschaffenheit der Gefängnishefte, ihre Themen und ihren Entstehungshintergrund angeboten. Schließlich wird die heutige Rezeption von Gramsci aufgegriffen und um thematische Schwerpunkte ergänzt.



schmetterling verlag

gendynamiken der Märkte und der Kapitalverwertung.

Viele blenden notorisch aus, dass Arbeit *und* Kapital der Verselbständigung des abstrakten Reichtums gegen alle Akteure unterworfen bleiben. Die Diagnose, der zufolge Eliten *mehr* Macht haben als die „kleinen Leute“, sagt etwas aus über einen Vergleich, der zwischen zwei Gruppen angestellt wird. Ein solcher Vergleich sagt nichts aus über das, was „Macht“ in der Gesellschaft ist. Die Macht von Unternehmen und Managern verdankt sich nur sekundär Machtvorteilen, die sie gegenüber anderen Gruppen haben. Sie resultiert primär aus Prozessen, die auf einer anderen „Ebene“ zu verorten sind. Bereits im Modell der Marktwirtschaft, die noch keinen Gegensatz zwischen Lohnarbeit und Kapital enthält, ist die Verselbständigung des abstrakten Reichtums angelegt, die dann *auch* zu diesem Gegensatz führt (vgl. Creydt 2000, Teil 2).

Die Verselbständigung des (insofern auch „abstrakt“ genannten) Reichtums (Geld, Kapital) nicht nur *von*, sondern *gegen* die Individuen lässt sich nicht in einer unten/oben-Schlachtordnung überwinden. Die Bedingung dafür, dass es zu dieser Verselbständigung kommt, liegt in den für die Marktwirtschaft charakteristischen Abkapselungen, Gegensätzen und Ausblendungen. Sie betreffen

- die Isolation der Marktakteure voneinander und ihre Gleichgültigkeit zueinander,
- die Interessengegensätze zwischen Produzenten und Konsumenten sowie zwischen beiden und den mittelbar von den problematischen Folgen von Produktion und Konsumtion Betroffenen,
- die Dominanz der Nachfrage der vereinzelter Einzelnen nach individuell erwerbbarer Gütern zulasten der kollektiven Nachfrage nach Kollektivgütern oder Gemeingütern. „Wahlmöglichkeit im Kleinen garantiert keine Wahlmöglichkeit im Großen.“ (Elson 1990, 75) Auf Märkten lautet die Frage an jeden Einzelnen: „Welches Auto willst Du kaufen?“ und nicht „Wollen alle, dass dem Pkw-Verkehr gesellschaftlich ein hoher Stellenwert zukommt und dass die Städte zu autogerechten Städten werden?“
- enge Grenzen des jeweiligen individuellen sozialen Raums infolge von Privateigentum inklusive gegenseitigem Ausschluss,
- die Interessengegensätze zwischen Produzenten und Konsumenten sowie zwischen beiden und den mittelbar von den problematischen Folgen von Produktion und Konsumtion Betroffenen,
- die Konkurrenz,

- die Ausblendung von in Preisen nicht darstellbaren Quantitäten und Qualitäten.

Ebenso wie der Tauschwert über den Gebrauchswert gewinnt auch das Kapital die Oberhand über die Lohnarbeit. Diese Macht ist nicht direkt als Macht anzugreifen, sondern gründet auf der marktwirtschaftlichen Vergesellschaftung hinter dem Rücken der Menschen. Eine Stärke der Marx'schen Kapitalismusanalyse besteht darin, herrschafts- und machttheoretische Naivitäten zu vermeiden. Der Hauptaugenmerk liegt nicht darauf, das „oben“ von „unten“ zu bekämpfen, sondern die Voraussetzungen von „oben“ und „unten“ in den Blick geraten zu lassen: Bedingungen, die gerade nicht in dieser vertikalen Dimension zu suchen sind, sondern in der horizontalen Dimension der Vergesellschaftung, wie sie bereits mit der Marktwirtschaft zum Problem werden. Deren Abstraktionen führen zu Verselbständigungen (aus Geld wird Kapital) und diese wiederum auch zu „unten“ und „oben“. Der Stellungskrieg von „unten“ gegen „oben“ ist pragmatisch nötig, bleibt aber Nothilfe und führt nicht zu einer neuen gesellschaftlichen Synthesis. In ihr geht es darum, Arbeit, Technik, Konsum, Care-Tätigkeiten u. a. sinnvoll aufeinander zu beziehen. Dafür müssen die direkten und vor allem indirekten Wirkungen und Voraussetzungen deutlich werden und ins Verhältnis zueinander gesetzt werden. Wir wollen nicht mehr „menschliche Sozialität aus dem Felde ökonomischer Primärplanung ausblenden und dann dem Sekundärplaner Staat als Folgenbearbeiter zuweisen.“ Wir wollen nicht länger, „die Wirtschaft als das Erscheinungsfeld privater Interessen definieren und menschliche Sozialität als einen aufgezwungenen Rahmen, der von außen um das Feld antisozialer Verhaltensweisen herumgelegt wird, begreifen. Die Sozialität, die wir brauchen, um die gemeinsamen Probleme gemeinsam zu lösen, muss von innen aus dem individuellen Menschen kommen und muss durch die Strukturen des Arbeitens und des Produzierens Stützung erfahren.“ (Heyder 1994, 102)

Gutes Leben

Die Entwicklung der beschriebenen neuen Sozialität und ihrer Institutionen bildet ein zentrales Problem für die Transformation hin zu einer nachkapitalistischen Gesellschaft. „Gegner des Systems sind hoffnungslos unterlegen – und zwar nicht deshalb, weil sie im Kampf unterliegen würden, sondern deshalb, weil sie keine entsprechenden Organisationsleistungen aufbringen können“,

um eine neue gesellschaftliche Synthese zu gestalten und zu regulieren. „Bestenfalls können sie Nachfolger werden – im System!“ (Luhmann 1972, 107) Wer die anstrebenswerte Sozialität definiert als das tätige Interesse an der Entwicklung anderer Menschen (Heyder 2004, 58), der ist damit über die Orientierung an Gerechtigkeit als „Gleichgewicht der Egoismen“ (Heyder 1994, 126) hinaus. Diese Sozialität unterscheidet sich von Altruismus und christlicher Nächstenliebe. Letztere bezieht sich als „abgeleitete Liebe“ auf die anderen Personen um des eigenen Seelenheils willen bzw. des eigenen guten Verhältnisses zu Gott (vgl. Feuerbach 1978, 215, 251f., 387, 393, 398). „Das Wachstum des Wertes liegt immer auf Seiten des Liebenden, *nicht* auf Seiten dessen, dem geholfen wird.“ (Scheler 1978, 44-46) Die am guten Leben orientierte Sozialität unterscheidet sich vom Helfersyndrom. Sie entsteht aus einer bestimmten Verarbeitung von Erfahrungen. Sie setzt die Annehmlichkeiten bzw. Stärken der Marktwirtschaft ins Verhältnis sowohl zu den von ihr verursachten materiellen Fehlentwicklungen als auch zu ihren menschlichen „Kosten“. Letztere resultieren aus dem gegenseitigen Ausschluss infolge von Privateigentum, aus dem Zwang zum Einzelkämpfertum, aus ständiger Sorge infolge der Unabsehbarkeiten der Märkte und aus der Konkurrenz (inklusive ihrer subjektiven Folgen: Unzulänglichkeits- und Minderwertigkeitsgefühle, Geltungsbedürfnis, Neid, Distinktion). Der Output und die Wahlmöglichkeiten der Marktwirtschaft sind ihren Preis an Auspowerung, charakterlicher Fehlentwicklung und Neurotizismus nicht wert. (Eine dieses Urteil näher begründende Analyse des Zusammenhangs zwischen Ökonomie, Lebensweise und Psyche in der modernen bürgerlichen Gesellschaft mit kapitalistischer Wirtschaft sowie die Darstellung, wie die verschiedenen Dimensionen des guten Lebens spannungsreich zusammenwirken, findet sich in Creydt 2017.)

MEINHARD CREYDT ist
Soziologe und Psychologe
www.meinhard-creydt.de

LITERATUR

- | | |
|---|---|
| <p>Creydt, Meinhard 2000: Theorie gesellschaftlicher Müdigkeit, Frankfurt/ M.</p> <p>ders. 2017: Die Armut des kapitalistischen Reichtums und das gute Leben, München.</p> <p>ders. 2019: Was kommt nach dem Kapitalismus? Berlin (Broschüre, hg. von Helle Panke/Rosa Luxemburg Stiftung Berlin)</p> <p>Elson, Diane 1990: Markt-Sozialismus oder Sozialisierung des Markts. In: Prokla, Jg. 20, Nr. 78</p> <p>Feuerbach, Ludwig 1978: Das Wesen des Christentums, Stuttgart.</p> <p>Heyder, Ulrich 1994: Reformperspektiven für die Industriegesellschaft, Chur.</p> <p>ders. 2004: Agenda 2010. In: Perspektiven des demokratischen Sozialismus. 21. Jg., H. 2</p> | <p>Imhof, Werner 2002: „Un syndicalisme différent“. In: express, Zeitschrift f. sozialistische Betriebs- u. Gewerkschaftsarbeit, H.4 http://www.labournet.de/express/index.html</p> <p>Luhmann, Niklas 1972: Systemtheoretische Ansätze zur Analyse von Macht. In: R. Kurzrock (Hg.): Systemtheorie, Berlin.</p> <p>Pfriem, Reinhard 2011: Eine neue Theorie der Unternehmung für eine neue Gesellschaft, Marburg.</p> <p>Scheler, Max 1978: Das Ressentiment im Aufbau der Moralen, Frankfurt/M.</p> <p>Suhr, Dieter 1975: Bewußtseinsverfassung u. Gesellschaftsverfassung, Berlin.</p> <p>Thielemann, Ulrich 2010: Wettbewerb als Gerechtigkeitskonzept, Marburg.</p> |
|---|---|

Peter Samol

Der Sozialstaat als Erziehungsanstalt*

Das Vorhandensein von Arbeitslosigkeit ist in kapitalistischen Gesellschaften eigentlich der Normalzustand. Während des 70-jährigen Bestehens der Bundesrepublik Deutschland betrug die Zeit der Vollbeschäftigung gerade einmal zwölf Jahre. Das war von 1961 bis 1973, ist also schon sehr lange her. Danach nahm die Arbeitslosigkeit in Deutschland stetig zu; genauso wie in allen anderen Industrieländern. Bereits gegen Ende 1973 überstieg sie hierzulande die Millionen- und im Jahr 1982 die Zweimillionengrenze. Auf dem Höchststand im Jahr 2005 lag die Zahl der Arbeitslosen knapp über fünf Millionen.

Wer arbeitslos wird, d.h. seine Arbeitskraft nicht im Rahmen einer bezahlten Berufstätigkeit verkaufen kann und auch kein Vermögen besitzt, droht von allem, was ihm oder ihr bis dahin selbstverständlich war, abgeschnitten zu werden und sozial am Rand zu stehen. In dieser Situation bleibt einem in der Regel nichts anderes übrig, als sich an die sozialstaatlichen Institutionen zu wenden. Sofern der Job kein Minijob war, hat man ja auch zuvor regelmäßig Beiträge an die Arbeitslosenversicherung abgeführt. Damit beginnt allerdings ein verwaltetes Leben, bei dem man den zuständigen Behörden nahezu vollkommen ausgeliefert ist. Dabei galt immer schon der Grundsatz, dass Sozialleistungen die Aufnahme von Arbeit nicht unattraktiv machen dürfen. In diesem Sinne ist es nur folgerichtig, dass die sozialstaatlichen Leistungen um so restriktiver werden müssen, je schlimmer es in der Arbeitswelt zugeht. Schließlich sollen sie stets unattraktiver sein als die Jobs, die im Angebot sind. Dieser Logik folgten auch die berühmt-berüchtigten Hartz-Reformen in den Jahren 2002 bis 2005. (...) Seitdem sind Arbeitslose in zwei Anspruchsklassen sortiert. Zum einen in die Kurzzeitarbeitslosen mit Bezug von Arbeitslosengeld I (kurz: ALG I), zum anderen in die viel schlechter gestellten Langzeitarbeitslosen mit Bezug von Arbeitslosengeld II (ALG II), das im Allgemeinen als Hartz IV bezeichnet wird. Seit der Einfüh-

rung beziehen jährlich etwa 4,5 Millionen arbeitsfähige Menschen diese Leistung. Zählt man deren Angehörige hinzu, beträgt die Zahl der Hartz-IV-Empfänger sechs Millionen. Das sind rund acht Prozent der Bevölkerung. Diese Zahlen blieben über die Jahre hinweg nahezu konstant und wurden selbst in Phasen wirtschaftlichen Aufschwungs kaum reduziert.

Jedem kann in relativ kurzer Zeit blühen, zum Empfänger dieser Leistung zu werden. Nach einem Jahr Arbeitslosigkeit (bzw. maximal zwei Jahren sofern man über 50 Jahre alt ist) führt daran kein Weg vorbei, es sei denn, man verfügt über ein größeres Vermögen, das man fast vollständig aufbrauchen muss, bevor man Hartz IV beziehen darf. Immer mehr Menschen, die arbeitslos werden, müssen Hartz IV sogar von Anfang an beantragen, weil sie entweder die Anwartschaftszeiten für das Arbeitslosengeld I nicht erfüllen oder während ihrer Arbeitstätigkeit so wenig verdient haben, dass sie zusätzlich zum Arbeitslosengeld I auf ergänzende Hartz-IV-Leistungen angewiesen sind. Eins von beidem trifft auf über 60 Prozent der Antragsteller zu. Der Hauptgrund für diesen großen Anteil ist die Zunahme prekärer Beschäftigungsverhältnisse. (...)

Jeder Hartz-IV-Bezieher ist dazu verpflichtet, zur Aufhellung der eigenen Vermögensverhältnisse beizutragen, damit die Bedürftigkeit festgestellt werden kann. Alles was sie oder er besitzt muss offengelegt werden. Hierzu muss ein 16-seitiges Antragsformular ausgefüllt werden. Die darin zu beantwortenden Fragen sind umfangreicher als die jährliche Einkommenssteuererklärung. Sämtliche Einkünfte, das gesamte Vermögen, die Wohnverhältnisse, Wertgegenstände – alles muss offengelegt werden. Es gibt für den Antragsteller auch kein Bankgeheimnis mehr, denn die Jobcenter fordern häufig Einsicht in sämtliche Kontoauszüge der letzten drei Monate. Besitzt man Ölgemälde,

Antiquitäten, Edelmetalle oder vielleicht eine wertvolle Briefmarkensammlung? Ein vorhandenes Kraftfahrzeug darf nicht mehr als 7.500 Euro wert sein, sonst muss es verkauft werden. Es ist schlimmer als wenn der Gerichtsvollzieher vor der Tür stünde. Außerdem muss man Angaben zu dritten Personen machen, beispielsweise zu Lebenspartnern, Mitbewohnern oder Vermietern. Kommt man all diesen Informationspflichten nicht nach, können Leistungen wegen fehlender Mitwirkung gestrichen oder gar nicht erst gewährt werden. Generell muss man jedes Vermögen bis auf ein geringes Schonvermögen aufbrauchen. Durch Datenabgleiche wird außerdem ermittelt, ob Hartz-IV-Empfänger bei der Minijob-Zentrale gemeldet sind, eine Rente beziehen oder einen Freistellungsauftrag der Bank abgegeben haben. Ferner: Wurden sämtliche anderen Ansprüche an den Sozialstaat ausgeschöpft? Generell müssen alle staatlichen Transferleistungen vorrangig bezogen werden und werden gegebenenfalls vollständig vom Arbeitslosengeld abgezogen. Außerdem muss jede noch so geringfügige Einkommensänderung innerhalb der Bedarfsgemeinschaft sofort gemeldet werden, was dann zu einer Neuberechnung der ausbezahlten Leistungen führt. Und sei es auch nur, weil ein Kind Zeitungen austrägt, um sein Taschengeld aufzubessern. (...)

Mitwirkungspflichten

Die Aufnahme einer neuen Arbeit gilt im Hartz-IV-Bezug als absolut vorrangiges Ziel. Dabei ist es sowohl gleichgültig, worin die neue Arbeit besteht als auch unter welchen Bedingungen und zu welchem Gehalt sie verrichtet werden soll. Für Empfänger von ALG II ist grundsätzlich jede Arbeit bzw. Eingliederungsmaßnahme zumutbar. Prekäre Arbeit sowieso, aber auch Ein-Euro-Jobs und sogar unbezahlte Praktika. Das entsprechende Angebot nicht anzunehmen, gilt als Nicht-Kooperation und wird umgehend mit Leistungskürzungen sanktioniert.

Die einzigen Gründe für die Nichtaufnahme einer Arbeit, die von Seiten des Jobcenters akzeptiert werden, sind a) wenn der Erwerbsfähige zu der angebotenen Arbeit körperlich, geistig oder seelisch nicht in der Lage ist, b) wenn die Erziehung eines Kindes bzw. die Pflege von Angehörigen gefährdet sind oder c) wenn der angebotene Job sittenwidrig ist. Trifft keiner dieser Gründe zu, muss jede Arbeit, gleich zu welchem Lohn, angenommen werden. Gibt es nicht genügend Arbeitsstellen, kann auch die Teilnahme an einer so

genannten Arbeitsgelegenheit verordnet werden. Für eine Arbeitsgelegenheit gibt es keinen Lohn, sondern lediglich weiterhin Arbeitslosengeld II plus eine Mehraufwandsentschädigung von ein bis zwei Euro pro Stunde. Dieses Geld ist nicht als Entlohnung gedacht, sondern dient pauschal dazu, den Aufwand für Arbeitskleidung, Fahrtkosten und dergleichen zu erstatten. Allgemein bekannt sind diese Maßnahmen unter der Bezeichnung *Ein-Euro-Job*. Sie wurden im Jahr 2005 gemeinsam mit Hartz IV schnell und flächendeckend eingeführt. Die Arbeitszeit in einem Ein-Euro-Job beträgt in der Regel 30 Wochenstunden. Diese soll nicht überschritten werden, damit noch Zeit für Bewerbungen bleibt. Abgeleistet wird die Arbeit bei Kommunen, Kirchen, Wohlfahrtsverbänden, Denkmalpflegeeinrichtungen oder bei Umweltschutzverbänden etc. Heute gibt es noch knapp 100.000 dieser Arbeitsgelegenheiten. (...) Die Pflicht zur aktiven Beteiligung an allen angebotenen Maßnahmen zur angeblichen Wiedereingliederung in die Arbeitswelt schließt auch die Teilnahme an zugewiesenen Trainingsmaßnahmen ein. Eine echte berufliche Weiterbildung findet dabei jedoch nicht statt. Selbst der Bundesrechnungshof kommt zu dem Schluss, dass Jobcenter planlos Kurse verteilen und durch ihr nicht zielgerichtetes Vorgehen und die mangelnde Rücksichtnahme auf die Belange der Leistungsberechtigten eine unverzügliche Eingliederung nicht fördern, sondern sogar gefährden. Die Kurse dienen eher dem Zweck, die Teilnehmer aus der Arbeitslosenstatistik zu entfernen und damit gute Vermittlungserfolge vorzutäuschen.

Verfolgungsbetreuung

Der Bezug von Hartz IV ist automatisch mit der Betreuung durch einen Fallmanager, wie der zuständige Sachbearbeiter genannt wird, verknüpft. Ursprünglich stammt diese Bezeichnung aus der Sozialarbeit. Dort sind Fallmanager damit beauftragt, auffällige Menschen wieder in den Bereich normalen Sozialverhaltens zurück zu dirigieren. Die Verwendung derselben Tätigkeitsbezeichnung für die Betreuung von Hartz-IV-Empfängern legt nahe, dass deren andauernde Arbeitslosigkeit auf eigenes Fehlverhalten zurückzuführen sei. (...) In diesen Sinne soll der Fallmanager „Teacher, Preacher, Cop and Friend“ sein. Die ersten drei Rollen bezeichnen den jeweiligen Fallmanager eindeutig als Klügeren oder Mächtigeren, der sein Gegenüber ungefragt belehren darf (Teacher, Preacher) und gegebenenfalls auch Zwangsmaßnahmen anwendet (Cop). Als Freund (Friend) zeigt er sich nur

dann, wenn man seinen Erwartungen Folge leistet. Seine Kernaufgabe ist die laufende Überprüfung der individuellen Anpassungsbereitschaft an die Arbeitswelt. Der Fallmanager verfügt über einen großen Ermessensspielraum hinsichtlich der Pflichten und Sanktionen, die er den Hilfeempfängern auferlegen kann. Damit hat er das Schicksal ganzer Familien in seiner Hand. Für die einzelne Hartz-IV-Empfängerin ist es reine Glückssache, ob ihr Gegenüber eine Drohkulisse aufbaut oder aber freundlich und hilfsbereit ist. Sie kann sich ihren Fallmanager nicht aussuchen. (...) Die Tendenz zu Misstrauen und Unfreundlichkeit ist bereits in den Hartz-Reformen und den sich daraus ergebenden Strukturen angelegt. Besteht doch die Grundannahme eindeutig darin, dass die meisten Langzeitarbeitslosen angeblich nicht arbeiten wollen und hierin die Ursache für ihre Lage zu suchen sei. Die Praxis von Androhung und Bestrafung ist in vielen Jobcentern bittere Realität. (...) Für leichte Pflichtverstöße wird der Regelzuschlag um 10 Prozent gekürzt. Dabei handelt es sich fast ausschließlich um Meldeversäumnisse wie das unentschuldigte Nichterscheinen oder zu spät kommen zu einem Termin im Jobcenter. Oder auch, wenn Papiere verspätet oder gar nicht eingereicht werden. Solche leichten Pflichtverstöße machen etwa drei Viertel aller Sanktionen aus. Schwere Pflichtverstöße werden mit 30 Prozent Kürzung sanktioniert. Sie machen das restliche Viertel der jährlich verhängten Sanktionen aus.

Ein schwerer Pflichtverstoß ist etwa die Weigerung, eine zumutbare Arbeit oder Arbeitsgelegenheit anzutreten bzw. zu Ende zu führen. Das gleiche gilt für eine Trainingsmaßnahme. Selbst ein in Form und Inhalt unangemessenes Bewerbungsschreiben kann bereits als Nichtannahme eines Beschäftigungsangebotes und damit als schwerer Pflichtverstoß gewertet werden. (...) Selbst bei höchster Not können Sanktionierte nirgendwo mehr Ansprüche auf irgendeine Unterstützung geltend machen. Sie erhalten keine Sozialhilfe, kein Wohngeld und auch sonst keinerlei staatliche Hilfe mehr. Die Kürzungen drücken damit aus, dass es faktisch kein unverbrüchliches Recht mehr auf das Existenzminimum gibt. Stattdessen hat man sich durch Wohlverhalten als würdig zu erweisen, überhaupt leben zu dürfen. Widersprüche gegen Hartz-IV-Sanktionen haben keine aufschiebende Wirkung. Das ist absolut ungewöhnlich und verstößt gegen die sonst übliche, allgemeine Verwaltungsordnung. In dieser haben Widersprüche und Klagen gegen belastende Ver-

waltungsakte nämlich grundsätzlich eine aufschiebende Wirkung. Dieser Rechtsgrundsatz wurde für Hartz-IV-Empfänger ausdrücklich aufgehoben, was in der Konsequenz eine massive Entrechtung bedeutet.

Die Folge: Selbst wenn sie am Ende nach durchschnittlich sieben Monaten Recht bekommen, müssen sie zuvor die ganze Zeit unter den gravierenden Auswirkungen der Sanktionen leiden. (...) Am 5. November 2019 verkündete der erste Senat des Bundesverfassungsgerichts einstimmig, dass die Regelungen im Sozialgesetzbuch II, wonach Unterstützungsleistungen bis auf Null gekürzt werden dürfen, verfassungswidrig seien. Das Gericht stellte damit klar, dass das Existenzminimum geschützt ist. Sanktionen bis zu einer Minderung von 30 Prozent erklärt es allerdings weiterhin für erlaubt. (...) Trotz dieser in ihrer Tendenz positiven Entwicklung ist es allerdings verwunderlich, dass es fast 15 Jahre gedauert hat bis endlich festgestellt wurde, was eigentlich evident ist. Außerdem blieb das Verfassungsgericht inkonsequent, indem es Sanktionen bis zur 30-Prozent-Schwelle weiterhin erlaubt. Auch durch diese wird schließlich ein „Existenzminimum“, das sowieso schon mit fragwürdigen Methoden viel zu knapp berechnet wurde, unterschritten. Weniger vom Minimum ist schließlich definitiv unter dem Minimum. Man darf vermuten, dass dieses fragwürdige Zugeständnis dem Funktionieren des Hartz-IV-Systems geschuldet ist. Denn ein zentraler Bestandteil sind eben Drohkulissen und Sanktionen. Ohne das Druckmittel der Zahlungskürzung wären viele Maßnahmen nämlich schlicht wirkungslos.

**Auszug aus dem Buch:*

Peter Samol

Die Leistungsdictatur –

Wie der Konkurrenzdruck unser

Leben zur Hölle macht

Schmetterling Verlag Stuttgart 2021

234 Seiten, 16,80 Euro

Lorenz Glatz

Politik und Bürger. Zivilität und Konvivialität

Eine Wortklauberei

1. Die Herkunft eines Wortes und die Geschichte seiner Bedeutung helfen nicht selten zu klarerem Verständnis. So bewohnt und verteidigt schon dem Wortsinn nach der „Bürger“, der „Bourgeois“ die „Burg“, das feste Haus auf dem „Berg“, den Marktflecken, die selbstverwaltete Stadt(burg, die Akropolis). Dort kann der Polites / Bürger sich hinter Mauern „bergen“ und seine Sache mit der Kunst und Technik der „Politik“ betreiben. Mauern, kontrollierbare und kontrollierte Zugänglichkeit, ein Regime der Grenzen und Sicherheit vor allem anderen. Vorsicht, Misstrauen, Feindschaft, Gewalt liegen bereit. Als „Bürger“ bewohnen Menschen nicht einfach miteinander das Land, sie sind auf das Gegeneinander gefasst, wenn nicht drauf aus, das Vertrauen leidet an dem, was eins bereit ist zu tun und was eins den anderen zu-traut.

Jahrhunderte später hat Thomas Hobbes (De Cive I,2) einen Charakter voll dieses Misstrauens als menschliche Natur in die graue Vorzeit zurück- und in eine unausweichliche Zukunft vordatiert: „Der Mensch ist dem Menschen ein Wolf“, der „Naturzustand“ des menschlichen Säugetiers ist der „Krieg aller gegen alle“. Dieser kann unter den einen Menschen pausieren, wenn sie andere zum gemeinsamen Feind haben. Aber auch das Zusammenleben der einen beruht so gut wie das der anderen darauf, dass sie als Bürger für die eigene Sicherheit auch ihrem eigenen gewalttätigen Egoismus durch eine Staatsgewalt Schranken setzen lassen müssen. Innerhalb dieser Schranken jedoch ist jeder (einzeln, als Gruppe, Klasse etc.) sich selbst der nächste, jede ihres Glückes Schmied, und freie Bahn hat der tüchtig Rücksichtslose. Vierhundert Jahre nach dieser Analyse ist jene Umgangsweise weitgehend ausgereift und der Krieg des homo sapiens um „Macht und Nutzen“, wie Hobbes sagt, über die ganze Menschheit und auf die ganze Natur ausgeweitet.

2. Wenn Thomas Hobbes „de cive“ schreibt, verwendet er das Wort „civis“ in seinem Gelehrtenlatein, wie die Lateiner schon seit den „klassischen Zeiten“ eines Cäsar und Cicero, ganz „politisiert“ und einge„bürgert“. Der von diesem Wort herkommenden „citizen“ und „citoyen“ definiert den Städter als Rechtsperson, die über dem Fremden und/oder auch kämpferisch-revolutionär gegen den Fürsten steht. Nur noch Ableitungen wie „z/Zivil“ und „Zivilität“ im Sinn von „Anständigkeit“ bzw. von „unbewaffnet“ und „nicht in Uniform“ reichen noch ein Stück weit über den Hobbes'schen Wolf hinaus.

Tatsächlich aber ist die sprachliche „Wurzel“ des Wortes civis in einer ganzen Reihe von anderen indoeuropäischen Sprachen fruchtbar gewesen, es geht um Nomina, Adjektiva und Verba, die von Haus- und Bettgenoss*innen sprechen, von bei Tisch und im Bett zu liegen, (miteinander) zu schlafen, zusammenzuwohnen, von angenehm, lieb und traut. „Heirat“, „heim“ und „Heim/at“ sind deutsche Wörter dieser Herkunft, die Zusammenleben nicht mit Burg und Mauer assoziieren.

3. Ivan Illich hat nach einem Wort gesucht, um eine Alternative zu dieser uns beherrschenden Lebensart zu bezeichnen, die uns in bürgerlich-kapitalistischer Konkurrenz, zwanghaftem Wachstum, dauernder Selbstüberbietung und biopolitischer Kontrolle ins Chaos treibt und den Planeten zu einer für uns lebensfeindlichen Umgebung macht. Sein Wort für die gesuchte Alternative ist englisch „conviviality“ (Geselligkeit in Freundschaft und festlicher Stimmung), verdeutscht: „Konvivialität“. Es kommt von lateinisch „convivium“ – Tischgesellschaft, Gastmahl, wie es Menschen genießen mögen, die ohne Scheu zusammenleben („convivere“) können.

„Konvivialität“ soll die Konditionierung durch die Industrie und ihre Institutionen in einer weithin künstlichen Umwelt ersetzen durch einen „autonomen und schöpferischen zwischenmenschlichen Umgang“ und einen ebensolchen „Umgang von Menschen mit ihrer Umwelt“, in „individueller Freiheit, die sich in persönlicher Interdependenz verwirklicht“, wie Illich sagt und schreibt. Konvivial muss demnach auch das Set an Werkzeug sein, dessen wir uns für ein gutes Leben in kluger „Selbstbegrenzung“ bedienen können, statt dem die Welt überziehende Geflecht einer Maschinerie zu unterwerfen, die für den Zweck endloser Geldvermehrung geschaffen und entwickelt wird, für einen Zweck, der das Leben und Werken der Menschen von seinem Gegenteil, nämlich der fortschreitenden Zerstörung unserer Lebensgrundlagen abhängig macht.

IMPRESSUM

ISSN 1813-3312

MEDIENINHABER UND HERAUSGEBER

Kritischer Kreis

Verein für gesellschaftliche Transformationskunde

Margaretenstraße 71-73/1/23, 1050 Wien

E-Mail: redaktion@streifzuege.org

DRUCK

H. Schmitz, Leystraße 43, 1200 Wien

Auflage: 1.000

COPYLEFT

Alle Artikel der Streifzüge unterliegen, sofern nicht anders gekennzeichnet, dem Copyleft-Prinzip: Sie dürfen frei verwendet, kopiert und weiterverbreitet werden unter Angabe von AutorIn, Titel und Quelle des Originals sowie Erhalt des Copylefts.

REDAKTION

Petra Ziegler, Maria Wölflingseder,

Martin Scheuringer, Franz Schandl, Stefan Nagy,

Severin Heilmann, Lorenz Glatz

Covergestaltung und Layout: zetpe

TRANSFORMATIONS RAT

Christoph Adam (Santiago de Compostela),

Dieter Braeg (Salzburg), Dora de la Vega (Cordoba,

Argentinien), Hermann Engster (Göttingen), Lorenz

Glatz jr. (Wien), Marianne Gronemeyer

(Friesenheim), Peter Klein (Nürnberg), Paolo Lago

(Verona), Neil Larsen (Davis, USA), Massimo Maggini

(Livorno), Stefan Meretz (Berlin), Emmerich Nyikos

(Mexiko-City), Erich Ribolits (Wien), Gerburg

Vermesy (Rimsting), Ulrich Weiß (Berlin)

KONTO

Kritischer Kreis

IBAN: AT87 6000 0000 9303 8948

BIC: BAWAATWW

OFFENLEGUNG

Der Medieninhaber ist zu 100 Prozent Eigentümer der Streifzüge und an keinen anderen Medienunternehmen beteiligt.

Grundlegende Richtung:

Kritik-Perspektive-Transformation

ABONNEMENTS

Aborichtpreise für 3 Hefte pro Jahr:

1 Jahr 25 Euro / 2 Jahre 45 Euro / 3 Jahre 63 Euro

Mitgliedschaft Trafocub: 144 Euro/Jahr

Streifzüge-TRANSPONSORING

Ohne euch geht es nicht! Regelmäßige

Daueraufträge ab 10 Euro im Monat, im Vierteljahr, im Halbjahr oder jährlich helfen uns weiter.

Infos, Bestellung, Anmeldung unter:

www.streifzuege.org/trans-trafo-abo

Probenummer gratis

Call for Papers: LANDWIRTSCHAFT

Dass die Tierart Homo Sapiens, die einzige noch lebende der Gattung Homo, sich von der „Bewirtschaftung“ des Lands ernährt, ist recht neu - die letzten drei, vier Prozent der Zeit ihres Bestehens. Inzwischen reicht dieser Zugriff auf die Erde schon tief unter den Boden und unter all das, was darauf gepflanzt wird, wächst oder sich darauf und in den Gewässern tummelt, er reicht hinunter auf die Fossilien und Mineralien aus Jahrhundertmillionen vor dem Auftauchen der ersten Exemplare unserer Art.

Ein großer Teil des Lebens unserer Mitwelt ist uns „nutzbar“ gemacht oder in wilde Winkel zurückgedrängt, ja ausgerottet. Die Menschheit der jüngsten paar hundert Jahre hat sich jedoch im Dienst der Geldvermehrung gewaltig selbst vermehrt. Fortschritt allerorten, hat eins in der Schule schon gelernt.

Wie schmeckt er? Bekommt er uns? Wer bekommt davon wie viel und vor allem was?

Wem steht wieviel Land zur Verfügung und was wird damit angestellt? Warum nimmt die Fruchtbarkeit des Bodens ab?

Wo ist der Boden, auf dem konkret „unser“ Essen wächst?

Wer arbeitet auf den Feldern und zu welchen Bedingungen?

Wer isst „biologisch“, wer das „Junk Food“?

Woher kommen bei allen Errungenschaften von Pharmazie und Medizin die vielen Allergien und all die neuen Seuchen der letzten Jahrzehnte bis zu Covid-19?

Das Agrobusiness beherrscht das Essen, das gute wie das miese, die Zufuhr wie den Entzug – was tun da „Solidarische Landwirtschaft“, „Via Campesina“, der „Movimento dos Sem Terra“, die Bewegungen für „Ernährungssouveränität“ und „Gutes Essen für alle“?

Ansosten gilt: Alle Artikel, sofern sie uns gefallen, sind publizierbar.

Artikelvorschläge bitte ab sofort an die Redaktion (redaktion@streifzuege.org)

Folgende Textsorten stehen zur Verfügung:

- + Glosse (bis 2.500 Zeichen)
- + Rezens eines Buches (bis 2000 Zeichen)
- + Aufriss (bis 4.000 Zeichen)
- + Essay (8.000 bis 14.000 Zeichen)
- + Abhandlung (bis 24.000 Zeichen Limit)

Genaue Modalitäten zu Textsorten und -länge siehe unter www.streifzuege.org/hinweise-fuer-autorinnen

Die fertigen Aufsätze sind bis zum vereinbarten Termin, aber spätestens bis 15. Mai 2021 an uns zu senden.

„eigenwillig“

Petra Ziegler

Wen wundert, dass die Dinge schlecht liegen. Immerhin tummeln sich auf Erden „Milliarden von Menschen, die ständig Wirtschaftswachstum betreiben ...“. Eben habe ich es erst wieder gehört, im Ö1-Mittagsjournal, aus dem Mund einer Künstlerin, die sich ihrem Ansinnen nach kritisch mit unserer Gegenwart auseinandersetzt. So jedenfalls dürfe es nicht weitergehen. Milliarden von Menschen also, die Wirtschaftswachstum betreiben, und gegen die sich die Erde nun eben zu wehren beginnt. Das Virus könne da schon als eine Botschaft verstanden werden. Wenn sie es doch nur endlich hören würden, und verstehen, die Menschen, ach ...

Warum nur sind wir derart uneinsichtig? So destruktiv? So maßlos? Wir hätten es doch in der Hand, anders wollen müssten wir halt.

Dabei wollen doch die wenigsten von uns Böses in ihrem täglichen Tun. Fast alle tragen sich mit guten, wenn nicht gar den besten Absichten. Aber insgesamt, da scheint die Sache doch gründlich schief zu laufen. Sind es am Ende doch der menschliche Hochmut und nimmersatte Gier? Was als gesichert gelten darf: Wir überschätzen uns. Uns, und mehr noch unsere Freiheit. Unser Selbstverständnis als autonom handelnde Subjekte verwehrt sich strikt gegen die Möglichkeit, unsere Realität als die Konsequenz einer blinden Dynamik auch nur zu denken. Die eigene Befangenheit und mehr noch deren Wurzeln bleiben im Verborgenen. Die bunte Warenwelt ist als Lebensraum höchst vertraut. Das beständige Kaufen und Verkaufen ist uns derart selbstverständlich, dass es gar nicht weiter auffällt. Was uns da im Alltag mal in der Geldform, mal in Gestalt einer beliebigen Ware erscheint, nehmen wir zwar in seiner Vielfalt wahr, ein Gemeinsames erkennen wir darunter nicht. Unter seiner mehr oder weniger schillernden Oberfläche geht der Wert „beständig aus der einen Form in die andre über, ohne sich in dieser Bewegung zu verlieren, und verwandelt sich so in ein *automatisches Subjekt*“ (Marx).

Eine Abstraktion entwickelt Subjektcharakter.

Allein mit unserem warenwirtschaftlichen Tun in die Welt gekommen, spielt sie sich fortan auf. Ihre Regeln schaffen Fakten, sie schaffen eine Wirklichkeit mit der wir uns konfrontiert sehen. Realität wie wir sie tagtäglich vorfinden und fortgesetzt reproduzieren – neu hervorbringen. Es ist eine im Wortsinn *eigenwillige* Form sachlicher Abhängigkeit, jenseits persönlicher Abhängigkeitsverhältnisse und konkret ausgeübter Herrschaft, die uns da in Form von Geld und Kapital als eine höchst reale Macht gegenübersteht. Das ist keine Einbildung. Ihre Logik wird durch das Handeln der Menschen hindurch wirksam, unabhängig vom Bewusstsein und den Absichten der Einzelnen.

Mit der Gleichsetzung und im Austausch unserer individuellen Arbeitsprodukte erschaffen wir, ohne alle Absicht, ohne uns dessen auch nur bewusst zu sein, die grundlegenden Struktur- und Bewegungsmuster unserer Gesellschaft. Es sind unsere eigenen wechselseitigen Produktionsbeziehungen, die uns in verselbständigter Gestalt konfrontieren. Frei gesetzt in der Konkurrenz zwingt uns der Wert seine Gesetze auf, macht, was seiner „Natur“ entspricht – ökonomisches Wachstum und betriebswirtschaftliche Effizienz etwa –, zur äußerlichen Notwendigkeit für die Menschen, macht sie real wirksam.

Bestand haben dieser Art Sachzwänge freilich nur solange wir an dieser Praxis – der Warenproduktion – festhalten. Der obszöne Raub an Lebenszeit und -energie im Dienst der kapitalistischen Selbstzweckbewegung kann erst zu einem Ende kommen, *sobald* wir mit unserem Tun, unseren Erzeugnissen und Zuwendungen, unmittelbar – und nicht über den Umweg einer mit Eigenlogik behafteten abstrakten Form – zum gesellschaftlichen Ganzen beitragen.

Vermutlich würde dann immer noch vieles schief laufen. Aber zumindest hätten wir es in der Hand.