I n **"Streifzüge - Magazinierte Transformationslust"**, einer Publikation des Vereins für gesellschaftliche Transformationskunde in Wien / A, ist der nachfolgende Artikel vom 14.03.2013 zum Thema „Phänomen Stau“ nachzulesen.

Der Autor Franz Schandl wurde 1960 in Eberweis/Niederösterreich geboren. Studium der Geschichte und Politikwissenschaft in Wien. Schandl lebt dort selbst als Historiker und Publizist und verdient seine Brötchen als Journalist wider Willen. Mitglied der Redaktion der Streifzüge. Diverse Veröffentlichungen, gem. mit Gerhard Schattauer, Verfasser der Studie "Die Grünen in Österreich. Entwicklung und Konsolidierung einer politischen Kraft", Wien 1996.

Die Philosophie des Staus

Der Komparativ verunglückt zur zwanghaften Handlung

[3]

von Franz Schandl / Streifzüge 1/2001 - VORLAUF Streifzüge 57: Bewegen

Alle reden vom Stau und viele stecken in ihm, doch niemand sagt, was dieser eigentlich ist. Nachfragen zu einem Phänomen.

Sprache verrät stets mehr als ihre Benutzer wissen. Einerseits ist ihre oberste Schicht ein affirmativer Jargon der Assoziationen, andererseits ist sie aber auch immer eine geheime Offenbarung, versteht man die Sprache anders zu deuten, als sie gemeinhin gehört und gelesen, kurzum rezipiert wird. Sprache ist nicht nur das bevorzugte Kommunikationssystem, sondern essentieller: als das “Dasein des Geistes”, 1 zu verstehen.

► Stauen und Staunen

Das Verb “stauen” gehört zur indogermanischen Wortgruppe von “stehen”. Verwandt sind das niederländische “stouwen” oder das englische “to stow”, letzteres geläufig im Sinne von “verstauen”, “einpacken”. In seiner heutigen gängigen Verwendung und Bedeutung im deutschen Sprachraum ist das Wort, trotz seiner weit zurückreichenden Wurzeln, relativ jungen Charakters, erst im 17. Jahrhundert wurde es aus dem Niederdeutschen ins Hochdeutsche übernommen. Die hauptwörtliche Bildung “Stau” stammt aus dem 18. Jahrhundert, erste Zusammensetzungen (“Staudamm”, “Staumauer”) sind aus dem 19. Jahrhundert verbürgt. 2 Die steile Karriere ist freilich jüngsten Datums. Sie begann erst im Postfordismus. Ihm ist der Stau auch als verallgemeinerbares Phänomen typisch. Stauen ist zu einer zentralen Chiffre der Zeit geworden.

Was es nicht alles gibt. Man staune, was da alles schon staue. Der Stauwörter werden immer mehr. Kaum eine Vokabel ist in den letzten Jahren so aufgestiegen wie der Stau. Nicht nur als Substantiv, wo es hauptsächlich in zusammengesetzten Hauptwörtern fungiert, auch das Verb stauen ist von zunehmender Relevanz. Der Terminus will zweifellos nicht in seiner ursprünglich wohl häufigsten Nennung als “Staudamm” verbleiben. Der Staudamm selbst konnte ja lange als ein kolossales Monument eines technischen Fortschritts gelten, der im wahrsten Sinne des Wortes elektrifizierte. Inzwischen hat der Stau seinen Damm gebrochen und alle gesellschaftlichen Ebenen überflutet. Davon handelt dieser Beitrag. Wir sprechen ganz selbstverständlich vom Verkehrsstau oder vom Investitionsstau, reden vom Triebstau oder vom Aggressionsstau . Oder gar von einem Code-Stau, d. h. etwa das Merken-Müssen zahlreicher Losungswörter und Zahlenkombinationen, um überhaupt geschäftsfähig zu sein. Die TAZ stellt den Diskurs in den Stau, 3 und der Kurier outet “Baustellen als Staustellen”. 4 Und Format spricht von “Stauwahnsinn”, “Stausommer” und “Staugesellschaft”. 5

Ganz oben in den Stau-Charts rangiert der Regulationsstau. Zweifellos ein gesellschaftlicher Widerspruch, der uns in Zukunft schwer zu schaffen machen wird, nämlich als Flut von neuen Gesetze und Verordnungen, inklusive Ausnahmeregelungen, Selbstbehalte, Rechnungslegungen, vor allem aber die sozialen Differenzierungen diverser Sozialleistungen nach Einkommensklassen, die den bürokratischen Apparat aufblähen müssen, wo er doch abgespeckt werden soll und auch werden wird. Die Folge kann nur sein: Stau bei Ansuchen, Amtswegen und anderen Erledigungen.

Hoch im Kurs steht auch der Reformstau. Je “oppositioneller” der Politiker, je “kritischer” der Kommentator, desto mehr wird er beklagt. Indes, Reformstau ist bloß ein richtiges Wort, entziffert man es richtig. Es staut sich nämlich nicht zu den Reformen hin, sondern es staut sich von den Reformen her. Reformen stauen im Reformstau. Sie halten den

gesellschaftlichen Anforderungen nicht stand. Kein Reformschub wird den Reformstau überwinden, im Gegenteil, er wird ihn sogar zuspitzen.

Durch die Freigabe ehemals normierter Preise (Telefon, Gas, Strom etc.) dürften sich die Staugebiete weiter ausweiten. Je größer die Auswahlmöglichkeiten, je differenzierter die Angebote, je mannigfaltiger die Zugriffsmöglichkeiten – seien sie real oder fiktional – desto mehr Zeit drohen wir zu verlieren. Was wir möglicherweise an Geld gewinnen können, das geht an Rechenzeit und Suchzeit verloren. Wir geraten in den Schaustau, in den Hörstau, auf jeden Fall in den Gefühlsstau, was meint, der Streß wird nicht weniger. Insgesamt werden wir uns jedenfalls noch wundern, was da alles sprachlich wie tatsächlich zu Stauen beginnen wird.

► Zuviel zugleich zuort

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, wo Bewegungsfreiheit sich als Bewegungslosigkeit entpuppt. Die unbeabsichtigte Selbstdemontage der Beschleunigung. Ökonomisch betrachtet handelt er von den von Menschen nicht mehr bewältigbaren Steigerungen, somit Übersteigerungen: Überproduktion, Überdistribution, Überkonsumtion, Überkommunikation. Es wird uns laufend zuviel.

Stau meint, daß zuviel zugleich zuort ist. Die konkreten Kontingentierungen des Daseins – seien es Menschen oder Geräte, Lebensmittel oder Müll – kollidieren in ihren spezifischen 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 konkreten 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.

Der Stau ist aber keine “meditative Streikform der reflexiven Moderne”, 6 wie Ulrich Beck mutmaßt. 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 bewußtloser Systemreflex, keine bewußte Systemreflexion. Er demonstriert, daß die Gesellschaft mit sich selbst nicht mehr mitspielt. Er ist das unbewußte Nichtwollen. Weigerung ohne Erkenntnis. Was als Tätigkeitsform begonnen hat, kommt als Leideform zurück. Der Stau passiert uns, und obwohl wir alles für ihn tun, wollen wir ihn nicht. Seine Überträger haben nichts beschlossen und nichts entschieden, sie sind keine Aktivisten, sondern Erleider, obwohl gerade ihre Taten diese Resultate zeitigen. Der Stau spiegelt einmal mehr die Ohnmacht der Individuen wider. Obwohl sie ihn selbst herstellen, sind sie Ausgelieferte, Unterworfene ihrer Geschicke. Sie gleichen Akteuren, die ihre Rolle perfekt spielen, aber von der Regie und vom Stück keine Ahnung haben. Was Ergebnis ist, ist nie Ziel gewesen. Niemand will stauen, aber alle verhalten sich genauso, daß es geschehen muß.

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. Anders als der Stau wäre die Blockade keine immanente Verunglückung, sondern eine aktive und gezielte Intervention, deren Anspruch zumindest darin besteht, zu wissen, was eins will. Wenn man beobachtet, was passiv alles verunglückt, kann man sich durchaus ausmalen, was aktiv unter Umständen alles machbar sein könnte. Wahrscheinlich wäre durch wenige gezielte Attacken sogar das System erschütterbar, erkennt man seine heikelsten Stellen und wundesten Punkte.

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 Künder. 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. Er ist ein Art (unvollkommener) Aufprall in Zeitlupe. Eine temporale und lokale Implosion. Jeder Stau beinhaltet aber auch seine Auflösung. Wäre dem nicht der Fall, würde er zum gesellschaftlichen Kollaps führen. Er begrenzt nicht nur das Grenzenlose, sondern er ist auch selbst begrenzt. Der Stau unterbricht den Rhythmus der vorgehabten Geschwindigkeiten.

Ist die Katastrophe die ganze Wahrheit, wie Virilio meint, 7 dann ist der Stau alles andere als die ganze Wahrheit. Vielmehr Andeutung und Verschleierung in einem. Der Stau gleicht letztlich einer undramatischen Verzögerung. Als solche mittlerweile chronisch geworden, wird der Stau aber als zur Normalität gehörig betrachtet, nicht als Abwegigkeit. Als periodische Zuspitzung oder Verzopfung der Beschleunigung durch Verlangsamung wird er allgemein hingenommen. 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. Bezogen auf den Menschenauflauf heißt das: Die Herde gerät in Ärger, nicht aber in Panik, auch wenn einzelne sich in Panik hineinsteigern. Alle wollen flott sein, doch niemand kann weiter. Hilflosigkeit und Ratlosigkeit kennzeichnen die Gestauten; die Rage, in die manche geraten, verallgemeinert sich im Normalfall nicht. So tendiert der Stau eher zur Apathie als zum Losschlagen. Damit ist aber nur etwas über seinen aktuellen Stand gesagt, kein

endgültiges Urteil getroffen.

Auch wenn der Stau hingenommen wird, versetzt er in eine unangenehme Spannung, die keine Entladung kennt. Er kratzt auf. Die Leute werden “wurlat” (aggressiv zappelig), es ist ein negatives Kribbeln, das zum Auszucken neigt, aber meist doch nur bis zum Aufregen reicht. Jeder von uns hat schon aus diversen “Gründen” jemanden angepöbelt (um sich später vielleicht zu entschuldigen oder sich zumindest zu fragen, ob das denn nicht falsch oder zumindest überzogen gewesen ist). Man hatte sich einfach nicht mehr im Griff, zumindest nicht mehr im Begriff. Es kam aus einem heraus, eruptiv gelangte etwas an die Oberfläche, über das man – ist man nicht völlig verblödet – sich sogar wunderte.

Jedes Individuum kennt dieses negative Kribbeln, sei es beim Arztbesuch, am Kassenschalter, beim Einlaß zu bestimmten Veranstaltungen oder beim Autofahren. Bedrängt in Zeit und Raum flucht es, drängt es, schlägt es. Es ist zum Aus-der-Haut-fahren. Ein Grunddilemma bürgerlicher Existenz liegt darin, daß Spannung und Entspannung, Ladung und Entladung selten harmonieren können, weil sie in ihrer fetischistischen Bezüglichkeit einem Dritten, der Verwertung und ihren Emanationen, unterworfen und ausgeliefert sind. Die Erledigungen sind nicht auf die Individuen abgestimmt, sondern die Subjekte auf die Marktrationalität der Abläufe. Einzelne Pole vereinseitigen, Ausgleiche erfordern das Surrogat. Das Tempo ist nicht jenes eines freien Atmens, sondern eines, das gemäß den Zwängen hechelt. Der gesellschaftliche Austausch (materiell wie ideell) entpuppt sich des öfteren als Täuschung, am Markt, im Job, im Bett. Die Folgen: Frustration, Apathie, Ressentiment, Empörung. Seltener, wenn auch nicht ausgeschlossen: Kritik.

Stau meint die Verunglückung des kapitalistischen Komparativs. Unter der Gesetzlichkeit des Kapitals folgt freilich bloß der nächste Anlauf zu einem neuen Komparativ. Zu viele Autos bedeuten hier zu wenig Straßen, also bauen wir bessere, breitere, schnellere, um noch mehr Autos anzuziehen. Zuviel Lebensmittel bedeuten zuwenig 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.

Der Komparativ ist der Ungleichmacher, der dem Diktat der Gleichheit folgt. Er ist die Vergleichung der Gleichen, die nun als Ungleichheit hervorbricht. Die Verhältnisse und Gegebenheiten können in dieser Struktur nicht einfach sie selbst sein, sondern sind als Ausdrücke falscher Totalität zu dechiffrieren. Verunglückung des Komparativs meint weiters auch, daß die zur beständigen Steigerung antreibende Vergleichbarkeit unglückliches Bewußtsein gebiert. Neid und Mißgunst wären hier zu nennen.

Günther Anders beschreibt in den Manuskripten zum dritten Band seiner “Antiquiertheit” die Mißgunst als Grundaffekt von heute: “Die Mißgunst ist die Reaktion auf den Komparativ.“8 “Die Verbindung von Mißgunst und Angst ist verantwortlich für die atemlose und ameisenhafte Hast hier.“9 Mißgunst ist demnach der Gegensatz zur Nächstenliebe, jene ist “Vitalitätsbeweis”, ja sogar “das Zeugnis für das Recht auf survival.“10 “Nur die wenigsten, nur die allerbesten, sind fähig, konkurrentenlos ihr Tempo zu halten und weiterzurennen. Wie auch immer, das Rasen auf den Autobahnen – ein den Wirtschaftsaktivitäten analoger Vorgang – entspricht nicht nur der Mißgunst, sondern auch dem Gebrauch der Mißgunst und der Angst davor, konkurrentenlos zu bleiben, also die Chance des Mißgönnens einzubüßen.“11 Auf der Straße, auch darauf weist Anders zurecht hin, artet die Mobilisierung allzu oft in eine Wettfahrt aus, in der es um das Überholen und das Überholt-Werden geht. 12

Der Stau verdeutlicht, daß es so nicht weitergehen kann, aber er ist regressiv, nicht die positive Alternative zum ungezügelten Wollen moderner Mobilitätsfetischisten. Er gibt keinen Anlaß zur Schadenfreude, wo jener doch selbst nichts anderes als ein Schaden ist: wenn er den Straßenverkehr lahmlegt, streßt er nicht nur die Menschen, er erhöht den Energieverbrauch wie den Ausstoß an Abgasen, im schlimmsten Fall verhindert er lebenswichtige Transporte u. v. m. Im Stau setzt das Destruktive die Destruktion bloß formverwandelt fort. Nicht extensiv, sondern inzessiv. Es überfällt nicht andere, es unterläuft sich selbst.

► Ökonomie der Beschleunigung

Dort, wo Arbeitszeit auf andere Arbeitszeiten bezogen wird, kurz, wo es um (abstrakte) Arbeit geht, werden die gesellschaftlichen Abläufe sich nach den Geschwindigkeiten der Verwertung richten. Beschleunigung ist unter Bedingung kommerzieller Konkurrenz unabdingbar. Der Wert will das Maß aller Dinge sein. Auch Zeiten, die nicht unmittelbar vom Wert bestimmt sind, sind durch ihn dimensioniert.

Die Beschleunigung ist aber kein ontischer Dauerläufer, sondern kapitalistisches Diktat. Das unterscheidet unsere Sichtweise deutlich von der eines Paul Virilio, der etwa schreibt: “Die Geschichte der Menschen läßt sich als endloser Wettlauf mit der Zeit beschreiben. Zuerst Mittel zum Überleben – Flucht vor Raubtieren – wird dieser Wettlauf bald vom Streben nach Macht getrieben. Am Anfang seiner Geschichte stehen Aufzucht und Dressur.“13 “Für mich ist die Geschwindigkeit der Analysefaktor Nummer eins. Bei Gesellschaften, in denen Geschwindigkeit noch keine technische oder industrielle Umsetzung gefunden hatte, konnte man das noch in Zweifel ziehen. Aber sobald Dampfmaschine und Telegraph erfunden worden waren, nicht mehr.“ 14 Nicht nur, daß hier ohnehin der zweite Teil des Zitats den ersten in Mitleidenschaft zieht, unser Einwand ist viel prinzipieller: Virilio installiert die ultimativen Erscheinungen der Beschleunigung als ursächlichen Grund, als ewiges Wesen der Gattung.

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. Mobilität ist das Ziel, Mobilisierung die Ansage. Es mag zwar nirgendwo mehr hingehen, schnell soll es aber doch gehen.

"In dem Maße, wie sich Geldbeziehungen, Industriearbeit und Konkurrenz verallgemeinerten und die Sondersphären "Arbeit" und "Freizeit" auseinandertraten, beschleunigte sich der Lebensrhythmus mehr und mehr, und die "Zeit" erlangte ihre Weihen als schicksalshafte, quasi naturmäßige Antriebskraft. Diese "wirklich gewordene Zeit" hat gegenüber allen früheren Empfindungen von Dauer eine eigene Qualität: als Substanz des Werts entstand sie unabhängig von einem gesellschaftlichen Willen und wurde zum bestimmenden Bezugssystem und universellen Existenzmaßstab."15 Das schreibt Gaston Valdiva. Und Guy Debord sagt: "Die irreversible Zeit der Produktion ist zunächst das Maß der Waren. Da sie nur die spezialisierten Interessen bedeutet, aus denen sie gebildet wird, ist die Zeit, die sich offiziell als die allgemeine Zeit der Gesellschaft weltweit proklamiert, nur eine besondere Zeit."16

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. Wäre das Problem auf dieser Ebene lösbar, dann wäre es wohl längst gelöst.

Die Welt ist nicht nur voll von reellen, sondern auch von ideellen Beschleunigungsapparaten (Mode, Werbung, Marketing, Infotainment, Entertainment, Computerisierung). Das Fernsehen, das schwerste Geschütz der Kulturindustrie, bietet nicht bloß ein Programm, wo es direkt um Schnelligkeit in Wettbewerben geht (Autorennen, Schirennen), sondern auch die Unterhaltungs- und Informationssendungen sind hochgradig beschleunigt. Von der Musik bis zum Schnitt. Permanent und überall gibt es Verfolgungsjagden. Selbst die Kindersendungen sind voll auf Speed programmiert. Nicht mehr "Das kleine Haus" wie vor dreißig Jahren, ist gefragt, auch nicht "Der knallrote Autobus", sondern "Tom Turbo".

Im zweiten Band des "Kapitals" steht: "Gleichzeitig mit der Entwicklung der Transportmittel wird nicht nur die Geschwindigkeit der Raumbewegung beschleunigt und damit die räumliche Entfernung zeitlich verkürzt."17 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", 18 wie es in den "Grundrissen" heißt. 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. Der Transport tendiert zum Beamen.

Das Problem ist nur, daß nicht jeder Transport durch eine Transmission substituierbar ist, sondern nur bestimmte. Nicht alles ist kopierbar und duplizierbar. Örtliche Differenz erscheint dennoch als ein überwindbares Faktum. Entweder durch Transmission oder durch Beschleunigung des Transports. Ferne antiquiert. Alles kann unmittelbar, nicht nur televisionär, nahegebracht werden. "Denn die Hauptleistung unseres Zeitalters besteht ja eben darin, daß es den Begriff der 'Ferne'; nein nicht nur deren Begriff, sondern die Ferne selbst, annuliert hat. Nicht nur Zeitgenossen sind wir heute, sondern Raumgenossen", 19 schreibt Günther Anders.

Je höher die kapitalistische Drehzahl, in der Marxschen 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 machen 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 kündet von der Überdetermination der bürgerlichen Verkehrsverhältnisse. Und dies ist durchaus gesellschaftlich zu verstehen. Die Stau ist die immanente Inversion der Beschleunigung.

Im Stau prallen Form und Inhalt kapitalistischer Vergesellschaftung unsanft aufeinander: "Alle Kollisionen der Geschichte haben also nach unsrer Auffassung ihren Ursprung in dem Widerspruch zwischen den Produktivkräften und der Verkehrsform", 20 schreiben Marx und Engels in der "Deutschen Ideologie". Und im berühmten Vorwort zur "Kritik der Politischen Ökonomie" heißt es: "Auf einer gewissen Stufe ihrer Entwicklung geraten die materiellen Produktivkräfte der Gesellschaft in Widerspruch mit den vorhandenen Produktionsverhältnissen oder, was nur ein juristischer Ausdruck dafür ist, mit den Eigentumsverhältnissen, innerhalb deren sie sich bisher bewegt hatten. Aus Entwicklungsformen der Produktivkräfte schlagen diese Verhältnisse in Fesseln derselben um. Es tritt dann eine Epoche sozialer Revolution ein."21 Im Stau verwirklicht sich der Überschuß an Energie aber destruktiv. Er ist das, was Transvolution nicht ist.

► Zeit und Verwertung

"Die moderne Industrie betrachtet und behandelt die vorhandne Form eines Produktionsprozesses nie als definitiv. Ihre technische Basis ist daher revolutionär, während die aller früheren Produktionsweisen wesentlich konservativ war."22 Statik wird durch Dynamik ersetzt, der Kreislauf soll dem Fortschritt weichen. Wobei Statik-Dynamik nicht als exklusiver Code bezeichnet werden soll, das würde nämlich nahelegen, daß es vorher, in den Zeiten der Statik keine Entwicklung

gegeben hat. Nichtsdestotrotz hat die Wertvergesellschaftung Entwicklung dynamisiert, dies sogar in auffälligster und charakteristischster Weise. Diese Dynamik kennt eine bestimmte Richtung, sie ist durch und durch Wachstumsdynamik, ganz dem Komparativ der Verwertung verschrieben und unterstellt.

Solch Ökonomie tendiert zu einem ununterbrochenen Arbeitsprozeß: "Arbeit während aller 24 Stunden des Tages anzueignen ist daher der immanente Trieb der kapitalistischen Produktion."23 Alles, was nach Muße riecht, muß unter solchen Bedingungen nicht nur unter die Räder kommen, sondern auch offen diskreditiert werden. "Es ist nicht die Arbeit, sondern das Arbeitsmittel, wovon die Maschine ausgeht."24 "Die kombinierte Arbeitsmaschine, jetzt ein gegliedertes System von verschiedenartigen einzelnen Arbeitsmaschinen und von Gruppen derselben, ist umso vollkommener, je kontinuierlicher über Gesamtprozeß, d. h. mit je weniger Unterbrechung das Rohmaterial von seiner ersten Phase zu seiner letzten übergeht, je mehr also statt der Menschenhand der Mechanismus selbst es von einer Produktionsphase in die andere fördert. Wenn in der Manufaktur die Isolierung der Sonderprozesse ein durch die Teilung der Arbeit selbst gegebenes Prinzip ist, so herrscht dagegen in der entwickelten Fabrik die Kontinuität der Sonderprozesse."25 Eine Maschine ist nutzlos, wenn sie nicht läuft. Es muß alles daran gesetzt werden, sie permanent laufen zu lassen. "Immer" und "schneller" lauten die einfachen Gebote. Das unterscheidet die Warengesellschaft von all ihren Vorläufern.

"Die normalen Unterbrechungen des ganzen Produktionsprozesses, also die Intervalle, worin das produktive Kapital nicht fungiert, produzieren weder Wert noch Mehrwert. Daher das Bestreben auch nachts arbeiten zu lassen,"26 schreibt Marx weiter. Es geht darum, den gesamten Produktionsprozeß und den effektiven Arbeitsprozeß so weit als möglich anzunähern, was diesbezüglich nichts anderes meinen kann, als die Produktionszeit Richtung Arbeitszeit zu verkürzen. Ruhezeiten der Maschine sind nach Möglichkeit abzuschaffen. Das Tempo ist vorgegeben, die Maschine gibt vor. Nicht der Arbeiter wendet die Maschine an, sondern die Maschine den Arbeiter. Der Arbeitsort wird zu einem Laufstall, die Maschine ihrerseits zu einem Fließband, das kombiniert unaufhörlich zu laufen hat: "Es ist klar, daß je mehr Produktionszeit und Arbeitszeit sich decken, um so größer die Produktivität und Verwertung eines gegebnen produktiven Kapitals in gegebnem Zeitraum. Daher die Tendenz der kapitalistischen Produktion, den Überschuß der Produktionszeit über die Arbeitszeit möglichst zu verkürzen."27 "Je mehr die Zirkulationsmetamorphosen des Kapitals nur ideell sind, d. h. je mehr die Umlaufszeit = 0 wird, oder sich Null nähert, umso mehr fungiert das Kapital, um so größer wird seine Produktivität und Selbstverwertung."28

Die Imperative der Beschleunigung sind umfassend: Es ist die Arbeitszeit zu verkürzen, es ist die Produktionszeit zu verkürzen, es ist die Zirklulationszeit(=Umlaufszeit) 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 eine wichtige Kategorie 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.

"Die Zirkulation, da sie der Verlauf des Kapitals durch die verschiednen, begrifflichen bestimmten Momente seiner notwendigen Metamorphose – seines Lebensprozesses, ist unerläßliche Bedingung für das Kapital, durch seine eigne Natur gesetzte Bedingung. Soweit dieser Verlauf Zeit kostet, ist diese Zeit, worin das Kapital seinen Wert nicht vermehren kann, weil er Nichtproduktionszeit ist, Zeit, worin es die lebendige Arbeit nicht aneignet. Die Zirkulationszeit kann also nie den vom Kapital geschaffenen Wert vermehren, sondern nur nicht wertsetzende Zeit setzen, also als Schranke erscheinen der Wertvermehrung, im selben Verhältnisse, worin sie zur Arbeitszeit steht. Diese Zirkulationszeit kann nicht gerechnet werden zu der wertschaffenden Zeit, denn diese ist nur Arbeitszeit, die sich im Wert vergegenständlicht. Sie gehört nicht zu den Produktionskosten des Werts, und ebensowenig zu den Produktionskosten des Kapitals; aber sie ist erschwerende Bedingung seiner Selbstreproduktion."29

"Das allgemeine Gesetz ist, daß alle Zirkulationskosten, die nur aus der Formverwandlung der Ware entspringen, dieser letzteren keinen Wert hinzusetzen. Es sind bloß Kosten zur Realisierung des Werts oder zu seiner Übersetzung aus einer Form in die andre. Das in diesen Kosten ausgelegte Kapital (eingeschlossen die von ihm kommandierte Arbeit) gehört zu den faux frais der kapitalistischen Produktion."30

"Die Zirkulationszeit erscheint also nicht als ihn bestimmende Zeit, und die Anzahl der Umschläge, soweit sie durch die Zirkulationszeit bestimmt ist, erscheint nicht so, daß das Kapital ein neues wertbestimmendes und ihm im Unterschied von der Arbeit gehöriges, sui generis Element hinzubringt, sondern als limitierendes, negatives Prinzip. Die notwendige Tendenz des Kapitals daher Zirkulation ohne Zirkulationszeit, und diese Tendenz ist die Grundbestimmung des Kredits und der Credit contrivances des Kapitals. (…) Die Zirkulationszeit ist nicht Zeit, worin das Kapital Wert schafft, sondern den im Produktionsprozeß geschaffnen Wert realisiert. Sie vermehrt nicht seine Quantität; sondern setzt ihn in entsprechende andre Formbestimmung, aus der Bestimmung des Produkts in die der Ware, aus der Ware in die des Geldes etc. Dadurch, daß der Preis, der früher ideell an der Ware existierte, nun reell gesetzt wird, dadurch, daß sie sich nun wirklich gegen ihren Preis – Geld – austauscht, wird dieser Preis natürlich nicht größer."31

"Das Kapital enthält allerdings beide Momente in sich. 1. Die Arbeitszeit als wertschaffendes Moment. 2. Die Zirkulationszeit als die Arbeitszeit beschränkendes und so die Gesamtwertschöpfung durch das Kapital beschränkendes Moment; als notwendig, weil der Wert, oder das Kapital, wie es unmittelbares Resultat des Produktionsprozesses, zwar

Wert, aber nicht in seiner adäquaten Form gesetzter. Die Zeit, die diese Formverwandlung erheischt – die zwischen Produktion und Reproduktion also verläuft -, ist das Kapital entwertende Zeit. Wenn einerseits die Kontinuität, so liegt ebenso die Unterbrechung der Kontinuität in der Bestimmung des Kapitals als zirkulierend, prozessierend.“32 Stau meint diesbezüglich, daß der Wechsel von Kontinuität und Unterbrechung nicht adäquat durchgehalten werden kann. Die Unterbrechung findet zur falschen Zeit und/oder am falschen Ort statt.

“Die Wiederholung des Produktionsprozesses ist aber bestimmt durch die Zirkulationszeit, die gleich ist der Geschwindigkeit der Zirkulation. (…) Die Summe der Werte (Mehrwerte) ist also bestimmt durch den in einem Umschlag gesetzten Wert, multipliziert mit der Anzahl der Umschläge in einem bestimmten Zeitraum. “33 “Die Zahl, die diese Wiederholung ausdrückt, kann als Koeffizient des Produktionsprozesses oder des durch ihn geschaffenen Mehrwerts betrachtet werden. Dieser Koeffizient ist indes nicht positiv, sondern negativ bestimmt durch die Geschwindigkeit der Zirkulation.“34 Nicht nur in der Produktion, sondern an unzähligen Stellen sind die Imperative der Geschwindigkeit eingebaut.

Historisch betrachtet ist der Gesamtprozeß der kapitalistischen Produktion (der natürlich die Reproduktion miteinschließt) beschreibbar als ein triebhaftes Aggregat der Beschleunigung. Konkurrenz dechiffriert sich als ein permanenter Vergleich abstrakter Arbeitszeiten, bedeutet Senkung derselben um jeden Preis. Als konjunkturelle Maßnahmen ist es natürlich auch zeitweilig möglich, statt auf die Arbeitsintensität auf die Arbeitsextensität zu setzen (z. B. Auslagerung in Billiglohnländer). Aber das sei nur am Rande erwähnt, als Ausnahme von der Regel.

► Vom Vorrat zur Stockung

Die Herausbildung eines komplexen und arbeitsteiligen Systems bedingt auch einen qualitativen Sprung, was den Vorrat betrifft. Die verschiedenen Zeitebenen der getrennten Sphären sind in Einklang zu bringen. Der Warenvorrat ist eine Folge der Intervalle zwischen fertiggestelltem Resultat und abgesetzter Ware. 35 Vorratbildung ist eine Bedingung der Zirkulation: “Nur durch die Vorratbildung ist die Beständigkeit und Kontinuität des Zirkulationsprozesses, und daher des Produktionsprozesses, der den Zirkulationsprozeß einschließt, gesichert. “36 “In der Tat existiert der Vorrat in drei Formen: in der Form des produktiven Kapitals, in der Form des individuellen Konsumtionsfonds und in der Form des Warenvorrats des Warenkapitals.“37

Vorrat ist notwendig, um den Warenhunger zu befriedigen. Dieser Hunger freilich ist immer weniger ein “natürwüchsiger”, sondern ein vom Kapital erzeugter. Die Produktion produziert auch die Konsumtion. Nicht ein unmittelbarer Lebensbedarf steht im Mittelpunkt, er ist lediglich ferner Ausgangspunkt. Es gilt den Warenhunger zu präparieren und zu dimensionieren. Im wahrsten Sinne des Wortes überfallen die Waren ihre Verbraucher. Daß er etwas essen muß, muß man dem Bürger dieser Welt nicht beibringen, daß er aber gerade dieses oder jenes essen muß, sehr wohl.

Die immanente Tendenz zum Anwachsen von diversen Vorräten beschreibt Marx so: “Mit der Entwicklung der kapitalistischen Produktion wird die Stufenleiter der Produktion in stets geringrem Grad durch die unmittelbare Nachfrage nach dem Produkt bestimmt, und in stets größrem durch den Umfang des Kapitals, worüber der individuelle Kapitalist verfügt, durch den Verwertungstrieb seines Kapitals und die Notwendigkeit der Kontinuität und der Ausdehnung seines Produktionsprozesses. Damit wächst notwendig in jedem besondren Produktionszweig die Produktmasse, die sich als Ware auf dem Markt befindet oder nach Absatz sucht. Es wächst die in der Form des Warenkapitals kürzer oder länger fixierte Kapitalmasse. Es wächst daher der Warenvorrat.“38

“Das Verharren des Warenkapitals als Warenvorrat auf dem Markt erheischt Baulichkeiten, Magazine, Reservoirs der Waren, Warenlager, also Auslage von konstantem Kapital; ebenso Zahlung von Arbeitskräften zur Einmagazinierung der Waren in ihre Reservoirs.“39 Es wird an produktiver Arbeit eingespart, an unproduktiver jedoch mehr ausgegeben. Während sich die Kosten bei der Herstellung der Ware minimieren, steigen die Unkosten (nicht zu verwechseln mit den heute so oft zitierten Folgekosten, diese sind im Gegenteil zu den Unkosten externalisiert, also keine Betriebskosten) exorbitant an. Was aber meint, die “Unkosten”(Marx)40 dürfen die eingesparten Kosten nicht übersteigen.

Zu große Lager, wenngleich sie billiger sein mögen, berechnet man die Kosten pro Einzelstück, tendieren dazu, daß Ware verdirbt, veraltet oder auch bloß aus der Mode kommt. Außerdem besteht die Gefahr der Entwendung, wobei weniger an große Diebstähle gedacht werden muß als an das diskrete, aber kontinuierliche Verschwinden kleiner Mengen, verursacht durch das zum Lager gehörige Personal. Kurzum, der Gebrauchswert der gelagerten Waren nimmt im Normalfall tendenziell ab, ebenso mit ihm auch der Tauschwert. Aus der Verallgemeinerung dieser Tendenz und ihrer heutigen Zuspitzung folgen dann Abstöße von Produkten zu verbilligten Endpreisen am Markt, um zumindest noch über dem Kostpreis (c+v) verkaufen zu können. Was sich heute in fast schon rituellen Abverkäufen äußert, ist Folge dieser Entwicklungen. Was aber auch meint, daß die Fluktuationen der Preise um den Wert sich vergrößert haben. Das spekulative Moment wächst an, ebenso aber auch die Zeit, die die Subjekte für ihre Kalkulationen aufwenden müssen.

“Überproduktion von Kapital, nicht von einzelnen Waren – obgleich die Überproduktion von Kapital stets Überproduktion von Waren einschließt -, heißt daher nichts als Überakkumulation von Kapital”, 41 schreibt Karl Marx im dritten Band des “Kapitals”. Und Friedrich Engels notiert in seinen Zusätzen: “Die täglich wachsende Raschheit, womit auf allen großindustriellen Gebieten heute die Produktion gesteigert werden kann, steht gegenüber die stets zunehmende Langsamkeit der Ausdehnung des Markts für diese vermehrten Produkte. Was jene in Monaten herstellt, kann dieser kaum in Jahren absorbieren.“42 Was folgt, ist die Notwendigkeit der Warenvernichtung zur Rettung des Tauschwerts. 43

Die Zeiten von Produktion und Zirkulation haben synchron bzw. synchronisierbar zu sein. Sind sie das nicht, dann kommt es zu Krisenerscheinungen. Eine davon ist der Warenstau. Von ihm sprechen wir dann, wenn die Warenstockung unbeabsichtigt ist. Aus dem Horten ist eine Halde geworden. Der bloße Vorrat ist noch nicht als Stau zu betrachten. 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. Man sieht einem Warenlager nicht an, ob es ein solcher ist oder nicht. Das hängt von den Konstellationen am Markt und in der Produktion ab.

Der Vorrat ist eine notwendige Erscheinung, er wird jedoch zu einem unliebsamen Phänomen, wenn jener nicht verkauft werden kann, sich also staut. Die Gefahr des Umschlags eines Vorrats in einen Stau ist stets gegeben. Das Ziel jedes klugen Verkäufers muß demnach darin bestehen, Vorrat zu bilden, der weder zum Engpaß noch zur Überfluß tendiert, wo Abgang und Zugang sich ein marktkonformes Gleichgewicht bilden. Das kapitalistische Interesse besteht zweifellos am ständigen Prozessieren des Warenkapitals: "Je rascher verkauft, desto flüssiger der Reproduktionsprozeß,"44 schreibt Marx. Marktwirtschaft heißt, daß man Wegbarkeiten erkennt und Unwegbarkeiten erahnt. Das ist das, was man als Geschäftssinn beschreibt, der auf nichts anderem basieren kann als auf Kalkulation und Spekulation. Grundkriterien sind Raum, Zeit und Menge.

► Tempus als Tempo

Soll das Kapital sich verwerten, d. h. die Marktwirtschaft funktionieren, dann ist die Kalkulation unabdingbar. Sie bedeutet vor allem, daß Allokation und Terminisierung einen berechnenden Charakter haben müssen. Wann soll wo wieviel sein? Was als vorrangige Tätigkeit von Managern und Kapitalisten gilt, gilt in weiterer Folge für alle Warenbesitzer, für alle Käufer und Verkäufer, auch für die Ware Arbeitskraft, letztlich für alle bürgerlichen Individuen.

Die Zeitfrage ist jedenfalls keine banale: Wie werde ich mit dieser oder jener Tätigkeit schneller fertig, sondern eine andere: Wie schaffe ich durch (Arbeits)Zeitverkürzungen konkurrenzfähig zu bleiben. Die temporale Dimensionierung ist eine, die nicht dem Kriterien Mensch und Gegenstand, sondern den Kriterien der Ware folgt. Verkürzt wird die Arbeitszeit, die ins Produkt eingeht, nicht die Arbeitszeit der dazugehörigen Arbeiter. Diese abstrahiert von der Unmittelbarkeit, indem sie sofort alle Entwicklungen und Unterlassungen direkt oder indirekt auf die gesellschaftliche Arbeit bezieht. Das Vordringen der Zeitmessung, das Aufkommen und die Verallgemeinerung der Uhr sind typische Kennzeichen der Modernisierung: "Die Zeitmessung ging über ein Zeit-Sparen, in ein Zeit-Einteilen, in eine Rationierung der Zeit. Gleichzeitig verlor die Ewigkeit ihre Bedeutung als Maßstab und Mittelpunkt aller menschlichen Handlungen", 45 schreibt Lewis Mumford.

Der Ablauf diverser Zeiträume (Stunde, Tag, Woche, Monat, Jahr) ist meist streng eingeteilt. Objektive Nichterfüllung findet sich als subjektives Manko wieder. Die Unmöglichkeit der Erfüllung erschreckt die Subjekte, läßt ihren Puls steigen. Das Einhalten der Zeit ist das Um und Auf unserer Kommunikation. Einteilung ist unbedingt notwendig; wird ein Zeitteil größer als vorgesehen, kommt alles durcheinander. Aber auch wenn ein Zeitteil kleiner als vorgesehen ist, dann verschafft das weniger eine Ruhepause als einen Leerraum, der nicht eingeplant gewesen ist. Wenn sich die Planwirtschaft irgendwo verwirklicht hat, dann im bürgerlichen Dividuum. Freiheit heißt, seine Verplanung zu planen.

Beweglichkeit ist nicht einfach mit Mobilität gleichzusetzen. Mobilität ist eine spezifische Form eines 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. Ansonsten droht die Sanktion (Fristversäumnis, Lohnkürzung, Entlassung, Auftragsverlsut, Vertragskündigung etc.). Das Einhalten der Termine gibt bestimmte Zeiträume und Geschwindigkeiten vor (Fertigungen in der Produktion, Abfertigungen beim Arztbesuch etc.) Die Hektik des Alltags führt zu einem ständigen Termindruck. (Ausgabetermin, Abgabetermin, Entlassungstermin, Erfüllungstermin, Zahlungstermin etc.). Wir leben stets in Fristen, und sollen ja keine versäumen. Der Terminkalender ist das sichtbarste Zeichen der Proportionierung der Zeit. Termine stehen wie Hindernisse in der Zeit, die allesamt genommen werden müssen. Es geht darum, Arbeitszeiten effektiv zu gestalten, Stauzeiten zu verhindern, Freizeiten offenzuhalten, kurzum um die selbst vorangetriebene Taylorisierung des Ich. Ohne rigide Ordnung könnte das Subjekt kaum existieren.

Tempus ist heute nur noch als Tempo zu haben. Alles wird von einer Zeitfrage, zu einer Geschwindigkeits- und somit zu einer Beschleunigungsfrage. Tempo meint, daß die Dauer läufig 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. Wir überblicken sie nicht ohne zu Notbehelfen zu greifen. Wir sind ihr nicht gewachsen, sondern ausgeliefert. Jede kleinste Überraschung kann uns aus der Fassung bringen. "Keine Zeit", "Ich muß" sind die einfachsten Redewendungen um unvorhergesehene (aber auch unliebsame) Treffen zu beenden. Im besten Falle wollen sie vertrösten, eben weil diese Zusammenkunft nicht eingeplant gewesen ist. "Mach weiter" ist eine der häufigsten Aufforderungen, die ein Kind von Erwachsenen hört. Erziehung meint terminale Proportionierung des "Nachwuchses" – welch bezeichnendes Wort übrigens.

Wenn in einer Mercedes-Werbung gar behauptet wird: "Es gibt ein Leben zwischen den Terminen", 46 dann meint das wohl unabsichtlich, aber richtig, daß mit den Terminen das, was man Leben bezeichnen könnte, eigentlich weitgehend abgeschafft wurde. Was aber, wenn es nur noch Termine gibt? Gibt es dann überhaupt noch ein Leben? (Außer mit

einem Mercedes von einem Termin zum nächsten zu jagen.) Der Kapitalismus ist das Zeitalter der terminatorischen Dimensionierung der Existenz. Termine sind die Termiten der Zeit. Als Zeitfresser fressen sie ganze Löcher ins Leben, die nie wieder gefüllt werden können. Anstatt den Kapitalismus abzuschaffen, schaffen wir sukzessive das eigene Leben ab.

Konsensual ist das Gebet zum Gott der Geschwindigkeit. Kein Politiker, der nicht dem Tempo huldigt. Wie sagte doch der österreichische Ex-Kanzler Viktor Klima: "Wir müssen Tempo machen. Jetzt geht es darum, mehr Wachstum, mehr Arbeit, mehr Gerechtigkeit in Europa zu schaffen. "47 Mehr, mehr, mehr. Schneller, schneller, schneller. Oder sein Nachfolger, Wolfgang Schüssel, der früher schon unentwegt von sich gab, daß nicht die Großen die Kleinen, sondern die Schnellen die Langsamen fressen, ließ im Wahlkampf 1999 folgendes plakatieren: "Sicher. Manches ging in den vergangenen Jahren nicht schnell genug. Aber: wir haben verstanden, was Sie von uns in Zukunft erwarten: mutige Entscheidungen, entschlossenes Handeln."48 Es ist der obligate Sermon. "Wir lassen uns nicht bremsen", droht gar die FPÖ auf ihren Plakaten. Aber: Was droht, bedroht nicht. Nein, es kommt ganz gut an, die großbürgerliche Presse applaudiert diesem Treiben, das sich "speed kills" (ÖVP-Klubobmann Andreas Khol) nennt. "Alle befragten Meinungsforscher gestehen aber (…) der Regierung ein hervorragendes Polit-Marketing zu. Das neueste FP-Plakat "Wir lassen uns nicht bremsen" treffe nämlich die überwiegende Stimmung in der Bevölkerung ebenso exakt wie die Verballhornung des Begriffs 'speed kills' durch Khol."49

Alles, was bedächtig wirkt, scheint verdächtig. Flott haben wir zu sein, flexibel, wendig und windig. Und da alles zu schnell abgeht, können wir gar nicht mehr begreifen, was einem da abgeht. Die Zeit, sich damit auseinanderzusetzen, die ist ebenfalls schon abgegangen. Für langes Überlegen ist da kein Platz. Freilich werden damit überhaupt die Bedingungen des Denkens, des reflektierten Reflektierten schwer beeinträchtigt bis verunmöglicht. Dieses ist nämlich nur in Muße möglich. Es ist viel mehr als ein Wissen und ein Lernen, es ist ein Begreifen und Erkennen, das das Wesen der Objekte verstehen, nicht bloß sie bedienen will. Schnell kann nur registriert und kapiert werden. Nicht mehr. Damit wird nur das unmittelbar Funktionale eines opportunistischen Denkens abgedeckt. Aber gerade das ist und wird gefordert.

Tempo ist der Kompressor der Individuen. Menschen leiden nicht nur an der ihnen aufgedrängten Geschwindigkeit, sondern auch an der Asynchronität der verschiedenen Zeitebenen, in denen sie sich tummeln. Jene werden in diesen gleichzeitig gestreckt und gepreßt, gedehnt und gedrückt, was ein Gefühl der Zerrissenheit hinterläßt. Diese Zerrissenheit läßt auch das Ganze verschwinden. Die Parallelität von Komprimieren und Entkomprimieren ist kaum auszuhalten. Lothar Baier beschreibt dies unter dem Begriff der "Hybridzeit", was meint, "in mehreren Zeiten leben"50. Dies durchzuhalten führt wohl unweigerlich zu multiplen Persönlichkeiten, zu überterminisierten Hybriden sui generis.

► Vom Rasen und den Rasenden

Je flüchtiger es wird, desto rauschiger es ist. Der Begriff Geschwindigkeitsrausch ist daher kein falscher. Er drückt aus, was ab einem gewissen Tempo eintritt, und zwar ein Weggetretensein. Was heißt: Endziel der Geschwindigkeit ist die Nichtzeit, das Nichts. Beschleunigung beinhaltet das Nichtigmachens, die Vernichtung. Je geschwinder, desto verschwindbarer.

Auch wenn das Denken in vielfältiger Weise desavouiert wird und verschüttet ist, im Rasen kommt es zweifellos völlig um. Im Rausch der Geschwindigkeit ist Reflexion unmöglich geworden, es ist ganz einfach keine Zeit dafür da. Im Rasen verstirbt das Denken. Die populistische Empörung, das ständige An- und Aufstacheln gemeiner Gelüste kann durchaus als Vorstufe dieses Rasens angesehen werden, es will jene zum Kochen bringen. Der individuelle Umschlag ist erreicht, wenn das bürgerliche Subjekt auszuckt, der kollektive dann, wenn die Herde außer Rand und Band gerät, ihre zivilisatorischen Begrenzungspfähle niedertrampelt und zur Horde wird. Heute befinden sich die Serienexemplare im Zustand der atomisierten Fernsehmeute. Also im Stadium der Herde. Wobei die Horde nur überwindbar ist, wenn die Herde abgeschafft werden kann. Das Rasen ist ein kulturindustrieller Modus, man schalte bloß die Kiste ein. Apropos Rasen: "Das auf das deutsche Sprachgebiet beschränkte Wort (…) ist dunklen Ursprungs", 51 heißt es im Duden.

Was den Individualverkehr betrifft, so ist zumindest das Rasen durch Geschwindigkeitsbeschränkungen eingegrenzt. Außer eben in Deutschland. Auf dem reichsdeutschen Fetisch Autobahn ist es auch heute noch ausdrücklich erlaubt, so schnell zu fahren, wie man möchte. Zumindest hier kann man Gas geben, wie man will. Deutschland ist das einzige entwickelte Industrieland, das meint, ohne eine allgemeine obere Begrenzung auskommen zu wollen. Das Rasen und die Rasenden gibt es unfraglich auch anderswo, der Unterschied ist aber der, daß man anderswo damit eine Gesetzesübertretung begeht, während es in Deutschland offenbar toleriert, ja gutgeheißen wird. Hier sind die Rasenden eindeutig im Recht. Zweifellos ist das auch ein Indiz einer spezifischen Gemütsverfassung. Ebenso, daß die nazistisch aufgeladenen Idiome "brausen" und "gasen" bei den hiesigen Autofahrern so hoch im Kurs stehen.

Die oftmals gehörte Bemerkung, daß die Nazis zwar übel gewesen sein mögen, aber doch die Autobahnen gebaut hätten, liegt genau auf dieser Linie. Sie verweist zumindest darauf, daß in der Frage des affirmativen Bezugs zur Beschleunigung, zur Motorisierung, zur Lenkwaffe Auto ("Jedem Volksgenossen sein Volkswagen") kein Bruch stattgefunden hat. "Die Autobahnen haben für uns Nationalsozialisten eine symbolische Bedeutung und einen Inhalt geistiger Art, der mindestens ebenso wichtig ist wie der reine Verkehrswert", 52 schreibt bezeichnenderweise ein Dr. Todt im Juni 1934. "Der Bau der Reichsautobahnen ist nicht nur ein verkehrspolitisches und straßenbauliches Problem. In technischer Hinsicht bildet er ein Teilstück jenes großen Planes des Führers, der die Motorisierung des Verkehrswesens zum Ziel hat."53

Die nationalsozialistische Bewegung war im wahrsten Sinne des Wortes eine rasende Bewegung, eine Bewegung der Rasenden. Dieses Rasen war aber nicht nur äußerlicher Druck, sondern auch inneres Wollen, und zwar nicht bloß partielles Wollen, sondern ein totales Wollen, eines, in der jeder Selbstzweifel erstickt worden war. Betreffend die reine Affirmation der Geschwindigkeit, war der Nationalsozialismus nicht hintennach, sondern vorneweg. Dem industriellen Druck wurde nicht nur auf obligate Manier nachgegeben, er wurde als innerster Ausdruck geradezu heroisiert und propagiert.

Wobei es selbstredend anzumerken gilt, daß es den Herstellern und Benutzern mit diesen Begrenzungen auch weit über Deutschland hinaus nicht so ernst sein kann. Es gibt de facto keinen Pkw mehr, mit dem die durchschnittlich zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h nicht mühelos überschritten werden könnte. Nicht wenige Flitzer erbringen Spitzenleistungen über 200 km/h. Warum Autos mit Möglichkeiten weit jenseits ihrer gesetzlich erlaubten Grenzen gebaut werden, ist allerdings eine absolut verdrängte Frage. Opfer der Straße sind ganz niederrangige Opfer, Kollateralschäden des Verkehrs. Keine Körperverletzung oder Tötung ist so wenig geächtet wie diese. Wenn Bürger Bürger überfahren, dann ist das ein Kavaliersdelikt. Zahlen tut die Versicherung, und die lokalen Medien haben einen Aufmacher.

In Deutschland herrscht das strengste Regiment der Zeit, gemeint der abstrakten Zeit, der Arbeitszeit. Stechuhr und Stechschritt passen da gut ins Bild. Der Arbeitswahn der Betriebsamkeit ist nirgendwo so ausgebildet und mit Seligkeit erfüllt wie im Land der Tüchtigen. Die anderen, die für mehr oder weniger faul gehalten werden, denen müsse man, wie das geflügelte Wort sagt, erst “arbeiten lernen”. Den anderen mit etwas Leid zufügen zu wollen, was man selbst als Tugend schätzt, sagt alles aus über den schizophrenen Charakter dieser “Logik” der Arbeitsvergötzung. Arbeitsfanatiker halluzinieren den Arbeitsdienst als Bestrafung für andere.

Lothar Baier hat diesbezüglich bereits 1990 eine äußerst interessante These formuliert: “Während des Zweiten Weltkriegs waren die Alliierten der Anti-Hitler-Koalition übereingekommen, die Deutschen vom Wahn der ‘Lebensraum’-Erweiterung auf den Boden der europäischen Tatsachen zurückzubringen, indem sie das deutsche Territorium verkleinerten. Die Deutschen haben die Lektion inzwischen begriffen, aber auf eine Weise, die sich die in den Kategorien strategischen Denkens befangenen Alliierten 1942 nicht vorstellen konnten: Da ihnen der Zugriff auf den Raum, auf Siedlungsgebiete und Rohstoffquellen, verwehrt war, haben sie nach der Dimension gegriffen, deren Grenzen sich von keiner Armee bewachen und von keinem strategischen Bündnis schützen lassen, nach der Dimension der Zeit.

Die Verzeitlichung von Herrschaft und Expansion gehört zu einer säkularen Tendenz, die nicht erst nach dem Zweiten Weltkrieg eingesetzt hat. Ihre volle Entfaltung fällt jedoch mit dem Eintritt Deutschlands in die Konkurrenz um die Zeit zusammen. Vom lastenden Gewicht zeitverzehrender Räume befreit, hat die deutsche Maschine ziemlich rasch den Beschleunigungsgrad der in Schwung geratenen hochindustrialisierten Zivilisationen erreicht. Sie hat ihn sogar noch übertreffen können, weil sie die in ihr angesammelten Energien nicht teilweise verausgaben mußte, um räumlichen Ballast loszuwerden, einen unrentabel gewordenen Kolonialbetrieb stillzulegen, sondern sie zur Perfektionierung der inneren Synchronisation einsetzen durfte. Die Geschwindigkeit, die Liquidierung des Raums zugunsten der Zeit, ist das Fluidum, in dem die deutsche Maschine der Gegenwart rotiert. Man kann auch sagen, sie ist zur kollektiven Obsession geworden, die sich, wie alle Obsessionen, für den Normalzustand hält. Das ‘Volk ohne Raum’ des völkisch rasenden Hans Grimm hat sich in ein ‘Volk ohne Zeit’ verwandelt. “54

“Das Schnellste aber ist, was schon immer das Schnellste war: der Blitz”, 55 schreibt Elias Canetti. Ebenso eine deutsche Erfindung (wenn auch längst kein Monopol mehr) ist der Blitzkrieg, d. h. ein Krieg, wo die Kampfhandlungen blitzartig vor sich gehen, wo die Überraschung, d. h. das rasche Überfallen und das rasche Über-einen-kommen zentrale Kriterien geworden sind. Das desavouiert nicht nur die Verteidigung, sondern beseitigt überhaupt reflektiertes Handeln. Lagebeurteilungen, zumindest auf der angegriffenen Seite, haben in solchen Momenten eben blitzartig zu erfolgen, das Reagieren kann über den Reflex erst gar nicht hinauskommen. So müssen in Extremfällen folgenschwere Entscheidungen binnen weniger Sekunden getroffen werden.

Krieg meint die spezifische und optimale Mobilmachung eines auf sich eingeschworenen Kollektivs. “Rasen, höchste Geschwindigkeit erreichen, Überdrehen, Eindringen (sich und andere ‘zum Platzen’ bringen)”, 56 sind angemessene Reaktionen, was meint Funktionen neuzeitlicher Mobilisierung. “Die Betonung des Ziels, die Geschwindigkeit, mit der der Soldat auf es zurast und eine innere Explosion, die ihn zersprengt, sind in den Beschwörungen der Lust des Kampfes regelmäßig enthalten.“57 Bei Klaus Theweleit finden sich unzählige Beispiele, wo gerade das Rasen, das zum “black out” führen muß, betont wird. “Die Geschwindigkeit ist vor allem eine Kategorie des Leibs. “58 Und: “Der Krieg ist eine Funktion des Leibs.“59 Der Zusammenhang von Krieg und Geschwindigkeit ist offensichtlich.

Im Rasen konzentrieren sich Formen wie jagen, hetzen, aufholen, einholen, überholen. Es ist nicht nur toleriert, es wird sogar propagiert. Die Kulturindustrie kann hier nicht genug Tempo machen. “Botschaft der Werbung: Rasen ist Sport”60 lautet die Überschrift eins Kurzartikels in Der Standard: “‘Die Beschleunigung – unbeschreiblich! Der Motor – wie Musik! Die Blicke der Frauen – begeistert und bewundernd’ lautet das entzückte Resümee eines Autotesters zu einem italienischen Sportwagen. – ‘In Anbetracht der ständig präsenten, gigantischen Werbe- und PR-Kampagnen für das Schnellfahren dürfen wir uns nicht wundern, dass vergleichsweise ‘lauwarme’ Sicherheitskampagnen nur wenig bewirken”, 61 erklärte der Wiener Mobilitätsforscher Michael Praschl. Man denke in diesem Zusammenhang an die letztlich verunglückte Kampagne eines österreichischen Autofahrerklubs, die mit dem Pickerl (Kleber) “Gleiten statt

hetzen" begann, sich dann eigendynamisch zu "Hetzt die Gleiter" steigerte, um im totalen Superlativ des "Hetzt die Hetzer" zu gipfeln. Innert kürzester Frist hatte die traurige Wahrheit die ideelle Absicht erschlagen. Nicht zufällig spricht man übrigens davon, daß auf den Straßen jemand "abgeschossen" wird. Hinter der Heckscheibe sitzen die Heckenschützen.

► Entgleisungen der Zeit

Zeit abstrahiert von Dauer. Ist unser Zeitmaßstab invariant, eine objektive Größe, der wir uns zu fügen haben, so ist unser Bewußtsein von Dauer variant. Die gängige Normierung müßte uns eigentlich erstaunen lassen, welch Differenz in gleichgemachten Einheiten wir empfinden können. Eine Stunde ist nicht eine Stunde, ein Tag nicht ein Tag. Was Zeitmessung betrifft, kommt kein Mensch mit der Uhr mit.

Inzwischen ist die profane Dauer aber überhaupt unter die Räder gekommen. Etwas von Dauer kann nur noch bedauert werden. Der Wechsel der Unterhosen ist Vorbild jeder Ware. Die Gebrauchsdauer der Ware ist daher nicht zu erhöhen, sondern zu senken. Und selbst dort, wo das stofflich mißlingen muß (um etwa bei Warentests gut abzuschneiden), gilt es sodann durch Marketing, Werbung und Mode die Produkte vor ihrem Ablaufdatum abzuberufen. Ziel der Wirtschaft ist die immer schnellere Konsumtion der Ware, unabhängig von ihrer Beschaffenheit. Es gilt Fristen zu verkürzen, um Produkte zu ersetzen. Die Gebrauchszeit (Konsumtionszeit) einer Ware hat sich von deren möglicher Lebenszeit zu entkoppeln, der Gebrauch der Ware bis zum Erlöschen des Gebrauchswerts, läßt im besten Fall Ärmlichkeit, im schlechtesten Fall bewußte Sabotage der Verhältnisse vermuten. Solch Zuwiderhandeln muß die Kulturindustrie mit all ihren Regimentern bekämpfen. Solch Verhalten ist nicht zulässig, es verstößt eindeutig gegen den Markt. Man ist schneller stigmatisiert als man denkt.

Raum geben, Zeit lassen, das alles wird zwar oft gefordert, nur kann es kaum eingehalten werden. Wo die Verwertung alle Räume und Zeiten für sich veranschlagt und nutzbar machen will, wo die Individuen primär in den Kriterien des Marktes handeln und denken (auch wenn es um Liebe oder Erziehung, Spiel und Freizeit geht), gibt es kaum Entscheidungen, dafür oder dagegen zu sein, die praktische Auswirkungen hätten. Überall wo wir ankommen, sind die Geschäfte schon vor uns da. "Beatus ille, qui procul negotis", schreibt Horaz: Glücklich, wer fern den Geschäften ist – zusehends seltener können wir uns diesbezüglich verwirklichen geschweige denn erfreuen.

Die Umschlagsperioden sind zu verkürzen. Nicht nur der Weg zum Markt hat kurz zu sein, auch die Konsumtion hat rasch zu erfolgen. Daher ist auch die Ersetzung von Einzelteilen oder Reparatur, so sinnvoll sie stofflich auch sein mögen, im Rückgang begriffen, da sie einfach teurer sind als die Neuanschaffung eines Produkts. Produkte tendieren zu Einwegprodukten. Der Rest landet auf den Abfallbergen oder wird verbrannt, um sodann auch dort zu landen. Aufrüsten und Nachrüsten steht an, wie es in der militarisierten Sprache lautet, die immer mehr in die Ökonomie Eingang gefunden hat.

Was aber unbedingt zur Folge hat, daß die Produkte kürzer leben, nach Ersatz gieren, das Gebrauchen in ein Verbrauchen übergeht. "Die kapitalistische Produktion ist – das weiß jedes Kind – darauf angewiesen, ihre Erzeugnisse abzustoßen. Sie hat dafür zu sorgen, daß diese verkauft und verbraucht, kurz: liquidiert werden. Liquidation, also der Ruin ihrer Produkte, ist das Ziel der Produktion. Wenn dieses Ziel nicht erreicht wird, wenn sich eine Menge unliquidierter Erzeugnisse aufstapelt, dann ist die Weiterproduktion, und damit auch der Profit, gefährdet. Aus diesem Grunde ist es die Aufgabe jeder Industrie, die Nachfrage und die Konsumsituation für ihre Produkte zu sichern und zu fördern, wenn nicht sogar herzustellen (…)."62 So erzeugt gerade die Erneuerung "pausenlos nicht nur Veraltetes, sondern das Veralten selbst; und nur weil sie diesen Vorgang erzeugt, kann sie mit dem Verkauf ihrer morgigen 'besseren' Erzeugnisse rechnen. "63 Wir erleben die Verallgemeinerung von fast food in allen Bereichen. Sobald die Ware beim Konsumenten ist, müssen das Kapital und all seine Agenten auf Vernichtung insistieren. Die liquidatorische Parole jeder modernen Ware lautet: Ich will weggeputzt werden!

Kapitalistische Konkurrenz demonstriert einerseits betriebswirtschaftliche Sparsamkeit, bedeutet andererseits aber eine ungeheure Verschwendung menschlicher und natürlicher Ressourcen. Die Reibungsverluste an Zeit und Tätigkeit werden größer, betrachtet man sie von der stofflichen, nicht von der monetären Seite her. Sie fördern weiters Intransparenz und Langsamkeit. Die Anstrengungen für einen gesellschaftlichen Nutzen vervielfachen sich. Vom materiellen und immateriellen Ziel her betrachtet sind die tatsächlichen Aufwendungen als überproportional anzusehen, so rationell sie vom Verwertungsstandpunkt auch sein mögen. Der horrende Zeitaufwand durch monetäre Vermittlung der Waren und Dienstleistungen wird so gar nicht mehr als ein Problem erachtet. Preis, Lohn, Kosten – das alles erscheint so selbstverständlich wie Essen, Trinken oder Ausscheiden. "Wenn man die gesamte Zeit zusammenfaßt, die in allen Sphären unmittelbar oder mittelbar dem goldenen Kalb der Warenproduktion und Tauschwirtschaft geopfert wird, kommt man sicher gut und gerne auf 80 Prozent. Niemals zuvor hat sich der homo sapiens einen derartigen 'Zeitaufwand' geleistet, um in den Genuß der Resultate seiner Arbeit zu kommen, und niemals war er dabei so nahe an der völligen Zerstörung seiner Psyche, Physis und natürlichen Umgebung. Die Marktwirtschaft gleicht einer gigantischen 'Zeitraubmaschinerie', die von Arbeitsameisen in Schwung gehalten wird, deren Arbeits- und Leistungsstolz sich vor diesem Hintergrund als lebensgefährliche Dummheit entpuppt. Wer sich zur Tauschwirtschaft bekennt, bekennt sich zu diesem monumentalen Wahnsinn, der seiner Logik nach nur im allgemeinen Exitus enden kann."64

Was als Verkürzung von Arbeitszeiten (sei es in Produktion, Zirkulation oder auch im Haushalt) anpreist, entpuppt sich als der größte Zeitraubzug in der Geschichte. Das Zeitregime hat inzwischen ein enormes Ausmaß angenommen.

Denken wir etwa nur an die vielen elenden Stunden, die wir unserem Müll zuwenden: sammeln, trennen, rätseln, überlegen, informieren, raustragen, bezahlen – da verliert sich einiges an Zeit im Mistkübel, insgesamt übrigens ca. 300 Stunden pro Haushalt im Jahr. Vor knappen fünfzig Jahren wäre das heutige Getue und Gezeter um den Abfall als der reinste Irrsinn empfunden worden. Inzwischen ist es real geworden. 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 mehr seriös sein, was auch jede obligate Forderung nach Kosteninternalisierung vollends des Obskurantismus überführt.

Ein durch halb Europa geschickter Joghurt-Becher erscheint sogar den Alltagsgemütern als Irrwitz sondergleichen, aber jener ist keine Ausnahme, er ist Ausdruck kalkulierter Vernunft. Zumindest vom Standpunkt betriebswirtschaftlicher Rationalität. Diese Idiotie par excellence ist nichts anderes als die Normalität. Nicht irrer als das andere, das abläuft, nur aufdringlicher in ihrer Erscheinung. Und selbst da ist es fraglich, ob das in einigen Jahren noch als verrückt auffallen kann. Das Pensum der Verrücktheiten, an die die Subjekte sich gewöhnen, scheint ja geradezu unermeßlich. Keine Zumutung, die man sich nicht zumutet. Was unseren Großeltern noch absolut undenkbar gewesen wäre, z. B. Wasser in Flaschen zu kaufen, ist inzwischen völlig normal geworden.

Um auf den Strecken nicht niedergestreckt zu werden, gilt es extrem flexibel zu sein, Brems- und Gaspedal gleichsam wie im Schlaf zu wechseln, ja manchmal auch gleichzeitig zu betätigen, ohne jedoch eine Schubumkehr auszulösen. Was Kinder in diversen Geschwindigkeitsspielen (Autorennen, Würfelspiele, Hindernisläufe, …) lernen und freiwillig trainieren, ist objektiv für Aufzucht und Abrichtung unbedingt erforderlich. Schon die allerersten Jahre lassen Kinder im Kontinuum von Tempo und Kauf, also in marktmächtigen Kriterien empfinden lernen. “Ich will das kaufen”, “Du mußt das kaufen”, und das alles noch versehen mit einem trotzigen “Jetzt! “.

► Verstopfungen des Raums

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. Vollzug begreift sich einmal mehr als Freiheit. “Die fordistisch hergestellte Objektivität der Automobilmachung und ihrer Konsequenzen beschränkt sich nicht auf die unmittelbare Daseinsform des Vehikels und seiner Fahrer, sondern erfaßt den gesamten gesellschaftlichen und natürlichen Raum. Auch in sozialer, ökologischer, ästhetischer und städtebaulicher Hinsicht erweist sich diese Mobilisierung als eine totale. Städte und Landschaften werden von Autostraßen zerschnitten, soziale und ästhetische Räume vom Terror der Automobilisierung buchstäblich gefressen. (…) Es gibt keinen Ort, der davon unbehelligt wäre; niemand kann sich dem Diktat des fließenden Verkehrs entziehen.“65

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.

Auto-mobil meint, es soll automatisch funktionieren und es soll schnell laufen. “Gerade in der perversen Liebe zur Automobilmachung wird die stets geleugnete innere Identität von Liberalismus, Sozialdemokratie und Nazismus bis zur Kenntlichkeit deutlich”, 66 schreibt Robert Kurz. “Den eigentlichen Drive erhielt der vollendete Nachkriegs-Fordismus natürlich erst durch die endlich gelingende Vermassung des Automobils, ein Vorgang, der ja von Haus aus mit spezifisch “männlichen” Imaginationen aufgeladen war und tatsächlich Elemente der militärischen Bewegungslehre in das Alltagsleben transformieren konnte. Keine fordistische Mobilisierung ohne totale ‘Automobilmachung’ (Williams).“67

Eine autogerechte Gesellschaft erfordert autogerechte Politiker wie Gerhard Schröder oder Jörg Haider. Ist der eine der “Kanzler aller Autos”, so der andere ein “Autofreak”. 68 Wie apportiert da ein pseudokritisches 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. “69 Ein flotter Bursche dieser Haider, zweifelsohne. Der traut sich was, der Jörg. Der gast an. Der ist echt, der tut, was wir auch tun wollen. So einen Wagen hätten viele gerne. “Der Audi allroad quattro", so wirbt das offizielle Prospekt, “definiert Temperament auf seine Art: 0-100 km/h in 7,2 Sekunden. Höchstgeschwindigkeit 236 km/h”. Und weiters heißt es in der Hochglanzbroschüre kokett: “Ist Aufofahren etwa keine Leidenschaft?“70 Zweifelsfrei, kaum eine andere Leidenschaft schafft soviel Leiden wie die adäquate Nutzung privater Lenkwaffen.

Selten ist man so aus dem Häuschen wie im Auto. Das Auto kann durchaus als eine Verlängerung des Häuslichen ins Außerhäusliche gesehen werden. Die Mobilie schlechthin, Signifikat des mobilen Bürgers. Der Kraftwagen ist eine Art Herrschaftsgebiet, ein Reich der Subjekte, vor allem der Männer. Ein Phallus, mit dem man ausfahren und auffahren kann. Notfalls “volles Rohr”. Man durchzieht die Gegend, man durchdringt ganze Landschaften. Immer in den eigenen sechs Wänden, und doch unterwegs. Passend zum Auto müßte sich eigentlich die automatische Gangschaltung durchsetzen, das tut sie aber partout nicht, und zwar aus dem einfachen Grund, daß sie dem Fahrer doch ein zuviel an Wahrheit zumuten würde: nicht er fährt das Gefährt, das Gefährt fährt ihn. Der Schaltknüppel hingegen suggeriert

Verfügung. Da kann man schalten und walten wie man will. Das Gefährt erscheint willfähriger als jede Gefährtin. Selbstbestimmung durch Motorisierung ist Selbstbestimmung pur: Freie Fahrt für freie Bürger!

“Der Wagen bereichert das Privatleben mit einem Stück Außenwelt, ohne den Rahmen zu sprengen. Das System saturiert sich reichlich, ohne sich selbst aufzuheben. Das Fahren ist eine Notwendigkeit, die Geschwindigkeit ein Genuß”, 71 schrieb Jean Baudrillard bereits 1968. “Die Bewegung an sich vermittelt Wohlbehagen, die technische Euphorie der Geschwindigkeit reicht weit darüber hinaus: Sie ist das imaginäre Wunder der Raumüberwindung. Die mühelose Fortbewegung begründet eine irreale Glückseligkeit, ein Herausgehobensein aus der Existenz und der Verpflichtung.“72 “Gerade in dieser eigentümlichen Mischung aus Angst und Lust, diese Angst zu überwinden, wurzelt jener “Thrill”, jener Nervenkitzel, den viele beim Tempofahren verspüren. Aufregend wie Klettern oder Drachenfliegen, verführt Schnellfahren dazu, auf der Grenze zwischen Macht und Ohnmacht zu balancieren und die Befriedigung zu genießen, nicht abzustürzen.“73

“Die Intimität des Heimes ist die Verwobenheit mit der häuslichen Stimmung und Gewohnheit. Die Intimität des Wagens ist die einer beschleunigten Verwandlung der Zeit und des Raumes, und beide zusammen sind der Ort eines möglichen Unfalls, als eines Zufalls, der in der Chance, sich niemals zu ereignen, kulminiert; was aber immer vorgestellt, immer unwillkürlich erlebt wird. Dieser intime Verkehr mit sich selbst, diese formelle Loslösung ist nirgends so ergreifend als vor dem Tod. Ein großartiger Kompromiß wird vollzogen: bei sich zu sein und stets fort zu sein. Der Wagen erweist sich so als ein Zentrum einer neuen Ichbezogenheit, deren Umkreis gar nicht deutlich abgesteckt ist.“74 Der Unfall ist der Zufall, der jedoch – statistisch betrachtet – ziemlich genau berechnet werden kann.

Gefahren wird und Gefahren folgen. Wenn der Fall zum Unfall wird, heißt dies, daß ein Stau sich für einen Moment zusammenzommt, keine allmähliche Stockung stattfindet, sondern eine abrupte. Umgekehrt formuliert wäre der Stau demnach der angedeutete Unfall, eine Karambolage, die aber nicht in ihrer letzten Konsequenz vollzogen wird. Der Unfall ist ein naher Verwandter des Staus, und zwar der regelwidrige Versuch zwei Festkörper zur gleichen Zeit auf dieselbe Stelle plazieren zu wollen. Der Unfall ist der Fall, der eigentlich nicht eintreten sollte, jedoch ob seiner Häufigkeit zur ständigen Ausnahme von der Regel geworden ist. Somit zur Regel zweiter Natur. Neben Sperren, Umleitungen, Baustellen und sonstigen absichtlichen Hindernissen ist der Unfall als unabsichtliches Hindernis selbst eine der häufigsten Ursachen bei der Auslösung von Staus. Störungen multiplizieren sich.

Es geht eine Ware auf Reisen. Viele Arbeitskraftbesitzer müssen täglich zu ihrem Arbeitsplatz chauffiert werden. Detto zum Marktplatz oder ins Freizeitvergnügen. Viele machen das auch selbst, d. h. sie haben ihren eigenen Transport übernommen. 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. Das haben sie nicht gewollt. Was sollen sie nun machen? Schuld sind die anderen! Aber wie so vieles, das sie nicht gewollt haben, nehmen sie es nicht nur in Kauf, sondern betreiben es “aktiv” (aber bewußtlos) weiter. Sie haben ihre Rolle. Diese gilt es zu spielen. Schon morgen stauen sie wieder. Einigen macht das Stauen bereits Lust. Für andere ist es gar zum Beruf geworden. Seit einigen Jahren unterhalten die Autofahrerklubs Stauberater.

Inversion des Fortschritts äußert sich empirisch so: “Statistisch gesehen steckt jeder Deutsche täglich fünfzehn Minuten im Stau. Also fünfmal so lange wie im Verkehr,“75 sagt der Verkehrsexperte Ingo Lück in der SAT1-Wochenschau. “Im Jahr 2015 drohen den Oberösterreichern 28 Millionen Stunden im Stau, jetzt sind es acht Millionen Stunden im Jahr. Betriebswirtschaftlich gesehen entstehen Staukosten von bis zu drei Milliarden Schilling jährlich. Einzige Lösung: öffentlichen und Individualverkehr ausbauen, sagt Verkehrslandesrat Erich Haider (SP), der eine Studie erstellen ließ. (…) In nächster Zeit sollen zehn Milliarden Schilling investiert werden.“76

Im Herbst 1998 bezifferte man den gesamtwirtschaftlichen Schaden, der durch die Staus auf der Südosttangente anfällt auf 470 Millionen Schilling im Jahr. 77 Der ÖAMTC schätzt die jährlichen Staustunden auf der A23 auf 2,6 Millionen. 78 Natürlich schreit man auch hier nach einer weiteren Umfahrungsstraße, was sonst könnte einem einfallen. Durchschnittlich soll der Österreicher 78 Stunden pro Jahr im Stau stecken, und bloß 62 Stunden jährlich mit Sex verbringen. 79 Leute, die solche Mißverhältnisse tolerieren, können eigentlich nur Wahnsinnige sein. Nach eigenen Hochrechnungen würde bei einem Lebensalter von 75 Jahren jeder Österreicher 5850 Stunden, das sind acht Monate des Lebens, im Stau verbringen. Tendenz steigend.

Jakob Maurer, emeritierter Ordinarius für Raumordnung an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich, schreibt in seiner Studie “Mobilität ohne Grenzen”: “In Westeuropa hat sich der Personenverkehr zwischen 1970 und 1993 annähernd verdoppelt: von 2.100 Milliarden Personenkilometer (pkm) auf 4.000 Milliarden pkm 1993. “80 “In China nahm der über die Straße abgewickelte Personenverkehr zwischen 1982 und 1992 um jährlich 12,7 Prozent zu und übertraf damit bei weitem die Wachstumsraten der industrialisierten Länder. “81 Ähnlich, wenn auch nicht in demselben Ausmaße, entwickelt sich der internationale Güterverkehr, berechnet man ihn am Anstieg der Tonnenkilometer (tkm). 82 Die Zahl der Lkw hat sich zwischen 1970 und 1993 verdreifacht, die der Pkw mehr als verdoppelt. 83 “Laut OECD-Prognosen wird die Straßenkapazität in Zukunft bei weitem nicht mit der Zahl der Autos mithalten. Schon heute expandiert die Zahl der Autos nach Angaben des UPI etwa neunmal schneller als das Straßennetz. Selbst wenn in Zukunft neunmal so viel und neunmal so schnell Straßen gebaut würden wie bisher, könnten damit die inzwischen entstandenen Staus und Überlastungen des Straßennetzes gerade einmal auf dem heutigen Level gehalten werden. Es wird daher davon ausgegangen, daß künftig mit noch größerem Stauaufkommen auf den Straßen zu rechnen sein

wird.“84 Der globale Stau, so würden wir schlußfolgern, ist nur eine Frage der Zeit.

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.

Und wie verhalten sich die Motorisierten? “‘Die Autofahrer werden immer aggressiver. ‘ Das ist die Quintessenz einer Studie des ÖAMTC. Demnach fahren immer mehr Autofahrer bei Gelb über die Kreuzung, es wird geschnitten, geblendet, gehupt wie nie zuvor. Wiens Autofahrer sind nervös, unter Termindruck, im Streß. Kein Wunder: benötigt man heute für die Strecke, die man seit Jahren fährt, einfach länger. Staus, wo früher keine waren, keine Parkplätze, wo früher welche waren. Das frustriert. Tag für Tag. Doch sieht man sich die Situation genau an, werden die Gründe verständlich: Um rund 10.000 steigt die Zahl der Autos in Wien von Jahr zu Jahr. Die Zahl der Parkplätze, die dafür geschaffen werden, steigt nicht annähernd so schnell.“85

Womit wir beim nächsten Stau wären: beim Parkstau. Das idiotische Im-Kreis-fahren, wo der Zielort schon längst erreicht ist – welch Autofahrer praktiziert es nicht? Die Lösung städtische Parkprobleme wird vornehmlich als Selektionskriterium wahrgenommen, was meint, man sanktioniert bestimmte Fahrzeuge durch die Schaffung von Sperrbezirken, deren Parkflächen nur für die Ansässigen frei zugängig sind, von den Auswärtigen aber bezahlt werden müssen. “Die Parkraumbewirtschaftung hat den Vorteil, daß man differenzieren kann, wen lassen wir in die Stadt und wen nicht”, 86 sagt Peter Kirchhoff, Professor für Verkehr in München, wo man beabsichtigt, das Wiener Modell des Parkpickerls87 einzuführen.

Irrwitzig auch, daß der Großteil der Autos nicht Fahrzeuge, sondern Stehzeuge sind. Zu 98% ihrer Lebenszeit sind sie geparkt. 88 Etwas, das nur den Verrückten nicht als Verrücktheit erscheint, aber logische Folge davon ist, wenn das Fahrzeug unbedingt ein Privatfahrzeug sein muß. Aber wenn die, die es gibt, alle gleichzeitig fahren würden, wäre es freilich noch verrückter. Das Raumgedränge ist jedenfalls eine Folge der Mobilitätszwänge. Daß es gegenwärtig mehr Plätze für parkende Autos als für spielende Kinder geben muß, ist so betrachtet völlig logisch.

Natürlich staut der Verkehr nicht nur am Boden. Gleiches kann ebenso in der Luft passieren. Auch der Luftraum wird zusehends dichter, was dazu führt, daß sich die durchschnitliche Flugdauer verlängert anstatt verkürzt. Verschobene Startzeit und hinausgezögerte Landeerlaubnis sind obligat. Was als Verspätung wahrgenommen wird, ist meist nichts anderes als ein Luftraumstau. “Die heimische Luftfahrt drängt seit Jahren auf eine gesamteuropäische Luftraumüberwachung, welche die Verstopfungen am Himmel über Europa zumindest verringern sollte”, schreiben die Salzburger Nachrichten. “Österreich liegt im europäischen Vergleich im besseren Drittel: vom Flughafen Wien hoben 23,2 Prozent aller Flüge verspätet ab, 23,1 Prozent landeten mehr als 15 Minuten hinter der geplanten Zeit. Die durchschnittliche Verspätung lag bei 40 Minuten.“89

Und immer wieder verunglückt der Komparativ: “Daß der Stau auf den Luftstraßen und auf den Airports von Jahr zu Jahr verheerendere Ausmaße annimmt, liegt vor allem an der extremen Zunahme des Flugverkehrs”, 90 schreibt Andreas Lampl in einem bezeichnenderweise “Mehr Toilettenreinigung am Airport” genannten Artikel. Je mehr Zeit Passagiere nämlich in der Kassenhalle oder im Transitraum verbringen, desto mehr werden die sanitären Anlagen in Anspruch genommen, desto eher kommt es dort zu Engpässen. Die Verstopfung jedenfalls ist allgemein. Sie ist nicht nur an den Aborten zu Hause.

► Das Warten

Wer kennt sie nicht, die Zeit, die man nicht warten will, aber warten muß. Eine Form des gesellschaftlichen Staus ist die Warteschlange. Warten wird hier verstanden als die ungewollte Bewegungsverzögerung, sei es im Kaufhaus, im Amt oder im Wartezimmer. Was objektiv als Stau erscheint, wird subjektiv als das empfunden, was man sich im bürgerlichen Gedränge eigentlich nicht leisten kann, eben als ein Warten. Warten macht unruhig. Es befreit nicht, es bedroht. Das auf Termine abgerichtete bürgerliche Individuum wird nervös, denn es sollte oder wollte schon woanders sein. Dies alles beschreibt primär kein persönliches Manko, sondern wiederum eine rationale Reaktion innerhalb der Irrationalität.

Warten ist eine Form, die nicht sein dürfte, aber seriell hergestellt wird. Verschiedene Zeitschienen eskalieren im bürgerlichen Individuum. Wenn das innere Tempo und die äußere Erscheinung kollidieren, wird das Warten unerträglich. Was erstrebt wird, wird nicht erfüllt, zumindest nicht in der Geschwindigkeit, in der es und wir erfüllt werden soll(en). Man wird auf die lange Folter gespannt. Und diese Länge wird tatsächlich zur Qual. Wir reagieren psychisch sowie somatisch. Das Warten ist kein freudiges Erwarten, sondern ein elendes Nicht-mehr-erwarten-können, denn schließlich will man etwas hinter sich bringen. “Heute geht aber überhaupt nichts weiter!“; “Warum geht denn das so langsam?“. Der alltäglichen Redewendungen gibt es unzählige.

Neue Formen der Rationalisierung werden die Zahl der Wartenden und die Dauer der Wartezeiten zweifellos erhöhen. Was ansteht ist die rigorose Reduzierung der Schalter in Bahnhöfen, Banken, Postämtern, Krankenkassen, Versicherungen. Lean management bedeutet Einsparung von Personal und Kosten zuungunsten der Kunden. Das trifft natürlich nicht alle gleich. Negativ betroffen sind vor allem jene, die über keinen Internet-Zugang verfügen und mit diversen Automaten nicht zurecht kommen.

Interessant, aber nicht untypisch ist, daß die Kunden immer mehr Steh- und Wegzeiten in Kauf nehmen müssen. Immer mehr Leben wird verwartet. Denn worauf sie warten, ist ja die Wartung, sei es im Amt, bei der Kasse oder beim Arzt. Die kleinen Godots der Selbstbestimmung stehen wie Narren vor den Ausgabestellen ihrer (Er)Wartung. Warten wird nicht nur hingenommen, es wird oft auch als unaushaltbar empfunden. "Andererseits kann uns die Zeit, die es dauert, bis sich Aufzugstüren nach dem Einsteigen schließen, ernsthaft aus dem seelischen Gleichgewicht bringen. Kleinste Wartezeiten machen uns schier wahnsinnig", 91 schreibt Christoph Koch in seinem"'Geständnis eines Speed Freaks'. 92 Manchmal rasten die Wartenden dann allerdings völlig aus: "Attacke mit Hacke, weil Mann zu lange telefonierte", 93 lesen wir im Chronik-Teil des Wiener Kuriers.

Einer, der aus dem Warten eine positive Kategorie gewinnen wollte, war übrigens Martin Heidegger. In seinen Feldgesprächen aus den Jahren 1944/45, wo er einen Lehrer, einen Gelehrten und einen Forscher auftreten läßt, steht geschrieben: "Wir sollen nichts tun sondern warten."94 Das Warten sei kein Erwarten, es "läßt sich auf das Vor-stellen gar nicht ein. Das Warten hat eigentlich keinen Gegenstand. "95 Das Warten sei die Gelassenheit, 96 "vielleicht sogar das Verhältnis zur Gegnet, insofern das Warten sich auf die Gegnet einläßt und, im Sicheinlassen auf sie, die Gegnet rein walten läßt als Gegnet."97

Heidegger sagt es deutlich, wenngleich seine Worte nicht die deutlichsten sind: "Die Gelassenheit kommt aus der Gegnet, weil sie darin besteht, daß der Mensch der Gegnet gelassen bleibt und zwar durch diese selbst. Er ist ihr in seinem Wesen gelassen, insofern er der Gegnet ursprünglich gehört. Er gehört ihr, insofern er der Gegnet anfänglich ge-eignet ist, und zwar durch die Gegnet selbst."98 "Ein alles entscheidendes Warten ist, daß wir in das gehören, worauf wir warten."99 In "Sein und Zeit" (1926) heißt es:"Das schiksalshafte Geschick kann in der Wiederholung ausdrücklich erschlossen werden hinsichtlich seiner Verhaftung an das überkommene Erbe."100 In den Feldweggesprächen liest sich das so: "Die Gelassenheit ist in der Tat das Sichloslassen aus dem transzendentalen Vorstellen und so ein Absehen vom Wollen des Horizonts."101 Und die Pointe: "Dann wäre das Wesen des Denkens, nämlich die Gelassenheit zur Gegnet, die Entschlossenheit zur wesenden Wahrheit."102 Schlußendlich wird aus dem Denken über das Andenken103 ein Danken. 104 Wahrlich die Gelassenheit ist ein Gebet an die Heimat, ihr entschlossenes Geschehen-Lassen eherne Aufgabe. Oder um es in des Schwarzwälders Terminologie auszudrücken: ein Ver-an-Lassen des Zu-Lassen.

► Kampf der Zentrifuge

Die Beschleunigung, der wir ausgesetzt sind, ist keine allgemeine, sondern eine ganz spezifische. Ihre Dynamik ist eine des Werts, von abstrakter Arbeit und abstrakter Zeit. "Fortschritt, der die Vorgeschichte beendete, wäre das Ende solcher Dynamik,"105 schreibt zurecht Theodor W. Adorno. Geschwindigkeit soll also zu einer Größe werden, die nicht durch die Verwertung bestimmt ist, sondern konkreten Kriterien und Anforderungen folgt. Sie verlöre somit ihre eindimensionale Zurichtung und jede kolonialistische Ausrichtung.

Zweifellos, dies Diktat der Beschleunigung ist zu entsorgen, aber nicht abzulösen von einem altbackenen und irreführenden Bekenntnis zur Verlangsamung. Gerade deswegen ist es zu simpel zwischen Anhängern der Beschleunigung und Freunden der Langsamkeit eine eindeutige Front aufzumachen, vielmehr ist zu fragen: Was soll schnell gehen? Was soll langsam sein? Zeit ist nicht primär eine Angelegenheit des Tempos, sondern eine der spezifischen gesellschaftlichen Koordinaten, in denen sie sich bewegt. Bei der Geschwindigkeit muß allzeit gefragt werden, in Bezug auf was? Vieles soll langsamer werden, aber einiges könnte durchaus schneller gehen. Zeitsouveränität ist nicht identisch mit Entschleunigung.

Wovon man sich keine Abhilfe erwarten kann, das sind die diversen Vereine zur Verlangsamung oder Entschleunigung der Zeit. Sie tun alle so, als sei das Problem auf menschliches Versagen zurückführbar und so auch durch eine andere Willensentscheidung lösbar. Eine der größten Illusionen aber wäre es, davon auszugehen, wenn dasselbe nur langsamer liefe, es besser oder erträglicher wäre. Wer permanent gegen einen Turbokapitalismus wettert, suggeriert, daß der Turbo wieder abgeschaltet oder abgenommen werden könnte. Der innere Zusammenhang von Kapitalismus und Beschleunigung wird nicht deutlich, im Gegenteil, es wird so getan, als sei der Turbo nicht organischer Bestandteil, sondern eine aufgesetzte (und daher abnehmbare) Düse. Letztendlich handelt es sich einmal mehr um eine abgeschmackte Variante, die die gute Marktwirtschaft gegen den bösen Kapitalismus ausspielt. Wenn man sich etwa die Bezeichnung Slobbies (Slower, but better working people) näher ansieht, sollte man wissen, was hier gespielt wird: Gearbeitet werden muß. Man ist einmal mehr im elenden Diesseits von ora et labora.

Nötig wäre ein pragmatischer Zugang zu den Dimensionierungen des Lebens, einer, der sich nicht auf kategoriale Eindeutigen ("small is beautiful", "big is better" etc.) versteift. Der Pragmatismus hat sich direkt an Ereignis und Erfordernis, Anlaß oder Erlebnis zu richten, ohne Vor- und Zwischenschaltung. Freie Assoziation kann doch nur bedeuten, daß unsere Kommunikation ohne verpflichtende Fetischdienste (Geld, Arbeit, Markt, Vertrag, Recht, Staat) auskommt. Die verdinglichte Sklaverei von Wert und Tausch muß zur Gänze beseitigt werden. Nicht, daß damit alle Fetischformen überwunden wären, ist damit gesagt, wohl aber, daß die Allmacht des Fetischs endgültig gebrochen ist. Alles weitere wäre spielerisches Vergängnis und könnte auf der Ebene von mehr oder weniger sinnvollen Marotten diskutiert werden.

"Fällige Praxis wäre allein die Anstrengung, aus der Barbarei sich herauszuarbeiten. Diese ist, mit der Beschleunigung der Geschichte zur Überschallgeschwindigkeit, so weit gediehen, daß sie alles ansteckt, was ihr widerstrebt."106 Und doch muß das Widerstrebende, selbst auf die Gefahr der Fügung und Einfügung hin, jede Anstrengung wagen, will sie

nicht kapitulieren vor der Dynamik des falschen Ganzen. Noch dazu widerstrebt diese sich ja selbst. 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.

Wie heißt es so schön im § 163 von Guy Debords “Die Gesellschaft des Spektakels” (1967): “Die natürliche Grundlage der Zeit, die sinnliche Gegebenheit des Verfließens der Zeit, wird menschlich und gesellschaftlich, indem sie für den Menschen existiert. Der bornierte Stand der menschlichen Praxis, die Arbeit in ihren verschiedenen Stadien, hat bis heute die Zeit als zyklische Zeit und als irreversible getrennte Zeit der Wirtschaftsproduktion vermenschlicht und auch entmenscht. Das revolutionäre Projekt einer klassenlosen Gesellschaft, eines verallgemeinerten geschichtlichen Lebens, ist das Projekt eines Absterbens des gesellschaftlichen Zeitmaßes zugunsten eines spielerischen Modells irreversibler Zeit der Individuen und Gruppen, eines Modells, in dem gleichzeitig verbündete unabhängige Zeiten vorhanden sind. Es ist das Programm einer totalen Verwirklichung des Kommunismus, der ‘alles von den Individuen unabhängig Bestehende’ abschafft, in der Sphäre der Zeit. “107

► **Quelle:** http://www.streifzuege.org/ [3]

▫ [3]

Quell-URL: https://kritisches-netzwerk.de/forum/die-philosophie-des-staus

Links
[1] https://kritisches-netzwerk.de/user/login?destination=comment/reply/1796%23comment-form
[2] https://kritisches-netzwerk.de/forum/die-philosophie-des-staus
[3] http://www.streifzuege.org/