

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

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

Der Mann, der Tod und die Maschine

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

Weltbildes zu begreifen. Die eigene organische Körperlichkeit (und ihre sinnliche Verbindung mit der Umwelt) wird als feminin konnotierte Schwäche begriffen. Laut Baudrillard übersieht der Mensch, der in dieser hochtechnologischen Maschinenwelt zu solchen Schlüssen kommt, dass nur »er« die Kohärenz dieser Dinge herstellt: »Die Umwelt des Alltags stellt in hohem Grade ein ›abstraktes‹ System dar, worin die Gegenstände hinsichtlich ihrer Funktion zumeist isoliert dastehen, und erst der Mensch stellt ihre Kohärenz, nach Maßgabe seiner Bedürfnisse her.« (Ibid. 17)

Da das Übersehen der eigenen zentralen Rolle in der Maschinenwelt und der daraus resultierenden Unterordnung in eine reine Maschinenlogik allerdings für diese beinahe konstitutiv ist, ergibt sich eine tiefe Verankerung des mechanistischen Weltbildes in unseren Begehrensstrukturen. Das Rest-Organische und »Natürliche« am Menschen erscheint durch dieses Übersehen, zu dem uns die Maschinenwelt strukturell *verführt*, affektiv als zu überkommene Schwäche. Dadurch rückt ein organisches Weltbild in weite Ferne für die subjektive Selbstidentifikation. »Natur« erscheint dann entweder als zu überkommendes Feindbild oder als Objekt einer sie überhöhenden Romantik. Es ist durch dieses affektive Grundgerüst des konkretisierten Mechanismus in der Welt, dass das Auto und die Identifikation mit seinen Bewegungsschemen das eigene Körper- und Selbstbild ersetzen kann. Dann wird das moderne Selbst tatsächlich ein Auto.

Am vielleicht klarsten drückt sich diese Übertragung von menschlicher Selbstidentifikation auf die Maschine in den Werken protofaschistischer Autoren wie Ernst Jünger oder dem italienischen Futuristen Filippo Tommaso Marinetti aus. »Wir entwickeln und kodifizieren eine neue große Idee, die um das gegenwärtige Leben kreist: die Idee der mechanischen Schönheit; und wir verherrlichen die Liebe zur Maschine«, drückte es Marinetti programmatisch bereits 1910 in seiner Schrift *L'uomo moltiplicato e il regno della macchina* aus (via Kunze 2022, 43). Laut Conrad Kunze ist der Autofetisch eine Erfindung der italienischen Futuristen, zu denen sich auch der spätere faschistische Führer Italiens Benito Mussolini sowie die deutschen Faschisten hingezogen fühlten. Die (Über-)Identifikation mit der Maschine stellt demnach ein wesentliches Merkmal faschistischer und protofaschistischer Ideologie dar, wie es sich z. B. auch im Werk Ernst Jüngers ausdrückt, der als einer der Wort- und Ideengeber des deutschen Faschismus gilt. Wie Marinetti bewunderte auch Jünger den Zwangscharakter der maschinischen Bewegung: »Wer sich der Maschine entgegenstellt, über den wird sie hinwegrollen wie der Wagen der Vernichtung. Jeder Protest wird an ihrer stählernen Erscheinung zerschellen wie der Protest

jener Maschinenstürmer im englischen Industriegebiet den ersten Auswirkungen der angewandten Dampfkraft gegenüber.« (Jünger 2001 [1925], 160) Was von linker Seite von Marx bis Baudrillard also in durchaus ambivalenter Weise beobachtet wurde, wurde auf extrem-rechter Seite uneingeschränkt bejubelt: Das »Voranschreiten« des Industriekapitalismus wurde von diesen Prototaschisten unverhohlen bejaht und der Blutzoll am Weg – die Beschädigung von menschlichen Körpern und Köpfen (besonders denen, die nicht-weiß, nicht-privilegiert und nicht-männlich waren) – wurde als »Triumph des Willens« gefeiert – als eine »Herrenordnung«, der sich *natürlicherweise* alle unterzuordnen haben.

An dieser Stelle wird es nun notwendig, an die Schnittstelle zwischen »liberalem Konsumkapitalismus« und Faschismus zurückzukehren, die wir im letzten Kapitel erarbeitet haben. Es ist nämlich genau an diesem Kippunkt moderner Subjektivität zwischen Romantisierung und Verachtung des Natürlichen, an dem sich eine spezifische Art von leicht faschistoierbarer Männlichkeit reaktualisiert und den Mikro-Faschismus jeder modernen Gesellschaft unterfüttert.

Wir sind bereits auf diesen auf den ersten Blick paradoxen Kippunkt zwischen Naturverehrung und -verachtung gestoßen, sei es im verzweifelten Ausruf »BUT I LOVE DEER!« oder bei der Entstehung der Nationalparks, welche demarkierte Zonen von »Natur« gleichzeitig vor (automobilen) Maschinen schützten und für sie zugänglich machten. Zwischen Naturromantik und -hass gibt es mehrere zugrundeliegende Parallelen, als man denken mag: Sie beide hängen von einer die Moderne begründenden konzeptionellen Weichenstellung ab, die Natur als etwas dem Menschen und seiner Kultur Äußerliches zu begreifen. Auch die (proto-)faschistische Bewegung des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts war geprägt von dieser spezifisch modernen Bipolarität. Es ist zu großen Teilen Marinetti und Jünger zuzuschreiben, dass sich im Faschismus ein so toxisches Amalgam von Männlichkeit, Maschine und Tod herausbilden konnte. Laut Andreas Malm und dem Zetkin-Kollektiv gelang es diesen beiden Autoren, die Liebe zur heimischen Natur mit jener zur Maschine für die nationalistisch-reaktionäre Bewegung zu ersetzen. »Der große Kunstgriff Jüngers aber, der es ihm ermöglichte, die deutsche Rechte in der Tiefe ihrer romantischen Seele zu berühren, bestand darin, die Mystik der nationalen Lebenskräfte auf die Maschine zu übertragen. Die Gefühle der blinden Liebe zu einer in Blut gebundenen Gemeinschaft mussten nicht aufgegeben, sondern nur auf das Moment der »Massenverbrennung« [mass combustion] übertragen werden. Die verweichlichten Phantasien eines vor-

industriellen Nebels konnten gegen den hypermaskulinen Nebel der Abgase ausgetauscht werden.« (Malm and The Zetkin Collective 2021, 413)⁶ Jünger verehrte eine »bedingungslose« und »hingebungsvolle« »Selbstaufgabe an die Gewalt der Maschine in jeder Sphäre von Leben und Tod.« (Ibid. 411) Wie es Jünger im Originalton ausdrückt: »Ja, wir haben Mächtiges und Zauberhaftes [mit unseren Maschinen] geleistet. Wir sind auch zuweilen stolz auf das, was wir Fortschritt nennen, und jeder kennt den Rausch, der den modernen Menschen überwältigt durch die Ausstrahlungen seines Werkes in Stunden und Minuten, in denen die Energie wie eine lodernde Flamme über den Riesenstädten verbrennt.« (Jünger 2001 [1925], 159) Auch Marinetti hing ähnlichen Verehrungen der giftigen Gase der aufkommenden Massenindustrialisierung nach. Natur war für ihn ein Feind, den man zu Boden ringen und durch die Geschwindigkeit der Maschinen vergewaltigen musste (Malm and The Zetkin Collective 2021, 402). Benzin war für ihn »göttlich« und evozierte in einem Automobil verbrannt »religiöse Ekstase« (Ibid. 401).

In der Welt kann von diesen Männern nur mehr das ernst genommen werden, was dem Paradigma der Maschine folgt. Wie wir durch die Linie der ökofeministischen Kritik am mechanistischen Weltbild gesehen haben, war für diese Gleichsetzung oder Ersetzung von Naturromantik zu Maschinenliebe weniger Brückenbau notwendig, als vielleicht auf den ersten Blick gedacht: Die Natur wurde bereits seit dem 17. Jahrhundert mit primär maschinischem Vokabular verstanden; diese dann – wie es diese protofaschistischen Männer nahelegen – gänzlich mit einer reinen Liebe zur Maschine auszutauschen, liegt vergleichsweise nahe.

Wie der Kulturtheoretiker und Literaturwissenschaftler Klaus Theweleit in seiner berühmten Studie *Männerphantasien* herausgearbeitet hat, verbindet alle Faschisten ein angstvoller Ekel und daraus resultierender Hass gegenüber allem als flüssig, natürlich und weiblich Verstandenem. Das faschistische Ideal bestand latent immer darin, die Frau durch eine Maschine als Objekt des Begehrens zu ersetzen – und wenn dies affektökonomisch nicht gänzlich gelang, so zumindest diese Frau möglichst vor dem Herd und mit möglichst vie-

6 Original: »The great conjuring trick of Jünger, however, which enabled him to touch the German right in the depth of its romantic soul, was to *displace the mysticism of national lifeforces onto the machine*. The feelings of blind love for a community bound in blood did not have to be forsaken, only transferred to the moment of mass combustion. Effeminate fantasies of a pre-industrial mist could be exchanged for the hyper-masculine fog of gases.«

len Kindern ruhigzustellen. So sagte Hitler einerseits »Meine Liebe gehört dem Automobil. Das Auto hat mir die schönsten Stunden meines Lebens geschenkt [...].« Und andererseits: »Ich darf keine Frau lieben, bis ich mein Werk vollendet habe.« (Via Kunze 2022, 41) Die Liebe zur Maschine ist mit dem »Werk« des Faschismus vereinbar, die zur Frau nicht.

Auch Marinetti träumte von einer Maschinenwelt, in der Männer befreit von ihren libidinösen und reproduktiven Abhängigkeiten von Frauen leben können. Die Frau ist für ihn, ganz nach mechanistischer »Tradition« der Moderne, an die abscheuliche Natur gebunden und: »sie verhindert das Voranschreiten der Männer.« (Malm and The Zetkin Collective 2021, 403) Die »ineffiziente Vulva« wird in seinen Schriften durch halluzinatorische Visionen eines »Koitus mit der Maschine« ersetzt und die größte Inspiration findet Marinetti in den rußspeienden Kriegsfliegern des Ersten Weltkrieges, die in ihm eine »Sehnsucht, sich ein für alle Mal von diesem erbärmlichen Planeten zu befreien«, (Ibid. 404) auslösten. »Hurra! Kein Kontakt mehr mit der schmutzigen Erde!« (Ibid.) und – wie es ein Credo des Futuristischen Manifests ist: »Wir wollen den Krieg verherrlichen [...] und die Verachtung des Weibes.« (Via Kunze 2022, 41)

Im Faschismus aktualisiert sich also ein Weltbild auf die expliziteste und gewaltsamste Weise, welches bereits seit dem Entstehen des mechanistischen Weltbildes der früheren Neuzeit latent vorhanden ist. In einer durchindustrialisierten Welt, die von dem reibungslosen Ablauf der Maschinen vollkommen abhängig ist, liegt es nahe, sich als Mensch (egal welcher Geschlechtszuschreibung) selbst mit Maschinenmetaphern zu verstehen und zu identifizieren. Ein solches Denken durchzieht unsere Alltäglichkeit, wie Ausdrücke wie »in Reih und Glied gehen«, »das schwächste Glied in der Kette« und Praktiken der ernährungstechnischen und sportlichen Selbstoptimierung bezeugen. Slogans wie jene der Fitnessstudiokette FitInn (»Werde die Maschine, auf der du trainierst«) und die Steuerungsphantasien aus der eingangs abgebildeten Autobahnwerbung bezeugen die tiefste Aktualität des mechanistischen Weltbildes.

Der Mikro-Faschismus in uns allen

Auch Baudrillard beschreibt ein nicht unähnliches, bei ihm jedoch »heimliches« Triumphgefühl, wenn er mit über 100 km/h durch die Wüste Nevadas braust – die automobilen Geschwindigkeit evoziert auch für ihn die totale Loslösung und Freiheit von der organischen Erde. Ich nehme an, fast jede*r kann