

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 Vorschreiten 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

dieser typisch modernen Euphorie nachfühlen, wenn man über eine Autobahn (ohne Geschwindigkeitsbegrenzung) braust. Die Lust an der Gewalt der Maschine ist – besonders für männlich sozialisierte Wesen – in der Postmoderne ein durch unzählige Filme, Produkte, Lebensweisheiten und Sportclubs gepflegter Affekt. In vergleichsweise krisenfreien und abgesicherten Zeiten wird so diese Zerstörungslust eingehegt und »zivilisatorisch« nutzbar gemacht. Dann kann sich das zugrundeliegende, strukturell zutiefst patriarchale Weltbild auf oberflächliche Weise harmlos wie im auffällig unauffälligen »IT-Techniker Michael B.« aktualisieren. Michael B. lächelt so nett und sieht so langweilig aus, dass man kaum etwas von ihm befürchten muss – solange man ihm die maschinische Steuerung von »Einer für Alle« überlässt. Auch der Nachbar von nebenan, der jedes Wochenende seinen BMW stundenlang poliert oder am Rasentraktor die perfekte Ebene anstrebt, wirkt harmlos und – oberflächlich – nett. Solange man ihnen ihre Maschinen und Ventile lässt.

Wenn in Zeiten der Krise und Verunsicherung jedoch dieses eingehegte, die Katastrophe normalisierende Maschinenbegehren gehemmt wird (oder sich auch nur gehemmt fühlt), kann der zutiefst lebensfeindliche Bodensatz des modernen Weltzugangs auf viel aggressivere und gefährlichere Weisen hervorbrennen, wie die Zeit des klassischen Faschismus mahnend erinnert, in der sich männliche Macht und das Industriekapital durch die Frauen- und Arbeiter*innenbewegung sowie den langsamen Verfall der »alten Welt« und ihrer Machtverhältnisse bedroht gefühlt haben. Es sollte uns zu denken geben, dass die gegenwärtig vermehrte Stimmung der Krisenhaftigkeit und Verunsicherung auch wieder ein ähnliches Männerbild von Maschinenliebe, Verehrung von Abgasen und Verachtung von anderen Geschlechtspraktiken und Umweltbezügen hervorbringt. Die Eliten der neuen Rechten lesen offen die Klassiker des Protofaschismus wie Jünger und Marinetti, Gruppen wie »Fridays for Hubraum« bilden Foren für das mechanistische Ressentiment gegen Natur/Frau/Organismus mit Slogans wie »Fuck you Greta«, und selbst so vordergründig erfolgreiche Männer wie Elon Musk zählen Ernst Jüngers Buch *Stahlgewitter* zu ihrer Lieblingslektüre. Janis Walter weist in seiner Promotion *Poetik der Erschütterung* auf eine große Strukturparallele der Affektlandschaften verunsicherter und erschütterter Männlichkeit von der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg mit der gegenwärtigen hin. Margarete Stokowski (2019) attestiert eine massiv verunsicherte Männlichkeit, die sich selbst durch moderate Debatten um ein Tempolimit oder gar durch nicht mehr gänzlich chauvinistische Rasiererwerbung so verunsichert fühlt, dass sie in einen Abwehrkampf gegen vermeintliche Feminisierung geht. Die amerikanische Kulturwissenschaft-

lerin Cara Daggett (2018) hat in ihrem Paper *Petro-masculinity: Fossil Fuels and Authoritarian Desire* herausgearbeitet, wie das gegenwärtige autoritäre Begehren der »neuen Rechten« erneut aus einem Amalgam aus der Verherrlichung der Verbrennung fossiler Brennstoffe und dem Abwehren »weiblicherer« Geschlechts- und Umweltbilder entsteht. Dieses Identitätsangebot beschränkt sich hierbei nicht ausschließlich auf als männlich gelesene Subjekte, sondern kann auch von weiblichen Subjekten performt werden – allerdings sind die ontologischen Grundprämissen zutiefst patriarchal und ökozidal veranlagt.

Abb. 16: Ressentiment gegen die weibliche Ökoaktivistin Greta Thunberg auf den weiblichen Rundungen eines nach Wehrwirtschaftsführer Ferdinand Porsche benannten »Porsche 911«



Screenshot eines Videos von Konrad Rawall (Youtube)

Vor einiger Zeit kam es dazu, dass ich einen Kleinlaster eines befreundeten Künstlers ca. 50 km über ländliche Landstraßen zurück zu seinem Bestimmungsort fahren musste. Ich war zuvor noch nie ein so großes Gefährt gefahren, doch mein gegenwärtiger Forschungsgegenstand machte mich neugierig, wie sich eine solche Fahrt anfühlen würde. Nach einigen Kilometern sehr angespannter Eingewöhnungsphase hatte ich mich bald an die wuchtigen Ausmaße meines 3,5-Tonnners gewöhnt und ich begann die vermeintliche Leichtigkeit, mit der ich meine schwere Ladung über den sanften Beton gleiten ließ, zu

genießen. An mir zog eine wunderbare Hügel- und Waldlandschaft vorbei. Die wenigen Ortschaften, die ich durchkreuzte, waren zumeist durch Ampel- oder Kreisverkehrsregelungen so geordnet, dass ich ohne Stopp durch sie durchfahren konnte. Alles schien sich freudig und bereitwillig um meine schwere, aber nur an wenigen Fahrbahnunebenheiten laut tosende Ladung zu schmiegen. Im Radio priesen zuckersüße Stimmen im Halbstundentakt die günstige Verkehrslage und wünschten mir – zusammen mit der imaginären Fahrer-gemeinschaft in ihren atomistischen Gehäusen um mich herum – begeistert eine »Gute Fahrt«. Am Wegesrand waren regelmäßig Werbeplakate und teils auch zwielichtige Stripteasebars platziert. Überall lächelten mir zumeist blonde und immer dünne Frauen antreibend und aufreizend zu. Alles schien mich zu bestätigen und mir Recht zu geben, dass ich hier Vorfahrt habe, dass ich hier das Zentrum des Universums bin.

Natürlich war meine kritisch gebildete Gehirnhälfte sofort dabei, die sexistischen Untertöne dieses Gefüges zu dekonstruieren, doch dies änderte nichts an dem tiefergelagerten Aufgehobenheitsgefühl, die diese Fahrt in mir evozierte. Die geglättete Umwelt, umsäumt von schönen und gepflegten Bäumen, Feldern und Frauenbildern, unterstützte und bestärkte mich auf einer Ebene, die viel tiefer als kritisches Denken verankert ist. Auf eine Art musste ich dieses auf massiven Sexismus aufbauende Triumphgefühl zulassen, und sei es auch nur, um sicher zum Zielort mit diesem massiven Transporter zu kommen.

Wie ich in diesem Kapitel versucht habe zu zeigen, ist dieses Gefühl das Resultat eines jahrhundertealten modernen Philosophiekansons, der die Welt zwecks Kontrolle als mechanistisches und lebloses Gefüge begreift. Natürlich sind es in dieser konkretisierten Maschinenwelt nicht nur männlich gelesene Subjekte, die an den großen Vorteilen in Sachen Mobilität und Komfort teilhaben können. Wie wir in Kapitel 8 sehen werden, ist in dieser Maschinenwelt besonders für ausgegrenzte Menschen, wie schwarze oder transgeschlechtliche Menschen, das Gehäuse eines Automobils ein schwer wegzudenkender Schutzraum, um an dieser modernen Welt partizipieren zu können. Doch ist der zugrundeliegende Code einer nach diesem mechanischen Weltbild umgebauten Umwelt ein patriarchaler, der sich nie gänzlich dekonstruieren lässt. In »besseren Zeiten« kann man innerhalb dieses Dispositivs mehr Inklusion und Offenheit zulassen. Sobald sich aber die männliche Vorherrschaft strukturell bedroht fühlt, wie sie dies aktuell wieder verstärkt durch Öko- und LGBTQIA+-Bewegungen tut, verhärtet sich ein Teil der männlich gelesenen Subjekte auf eine Art, dass sie das inhärent mikro-faschistische Maschinen- und Todesbegehren der Maschinenwelt wieder expliziert aktualisieren. Dann werden

Ökoaktivist*innen, die Straßen blockieren, gewaltsam entfernt, Demonstrationen von BLM oder FFF von Coal Rollern mit künstlich verstärkten Abgasen besprüht und die Gewaltphantasien im Internet gegen diese Akteur*innen ufern ins Grenzenlose aus.

Feministische Kritiker*innen wie Katja Diehl betonen, dass die automobilen Maschinen bis heute nach stark sexistischen Konstruktionsweisen gebaut werden. So wird bei Crashtests bis heute beinahe nur von männlichen Normgrößen ausgegangen, was zur Folge hat, dass das Risiko einer schweren Verletzung für weibliche Körper um 47 Prozent größer ist (Diehl 2022). Auch die Einstiegshöhe und die Sitzgröße geht im Regelfall vom *anthropos* und also vom weißen Mann aus. Noch deutlicher ist das beim Design der meisten (besonders der teureren) Autos, deren Formen sich oftmals an jenen von weiblichen Rundungen orientieren und so Marinettis Wunsch nach einer Übertragung männlichen Begehrens von Frau auf Maschine entgegen kommen. Als männlich sozialisierter Mensch fällt es mir regelmäßig auf, dass mein Blick und mein Begehren von der Form eines schnittigen Porsches oder eines voluminösen BMWs auf ähnliche Weise in einen Bann gezogen wird wie von einem auf mich attraktiv wirkenden weiblichen Körper.

Es ist diese zutiefst patriarchale Maschinenordnung, die sich in den kleinsten und nicht immer zu reflektierenden Alltäglichkeiten reproduziert und mir – als männlich und weiß sozialisiertem Menschen – strukturell immer mehr Halt und *Entitlement* geben wird, als weniger privilegiert sozialisierten Menschen. Ich habe versucht zu zeigen, dass dieser Umbau der Umwelt nach mechanistischen Leitbildern diverse Diskriminierungen materiell verstetigt, selbst wenn diese dann oberflächlich – durch Quoten, Inklusionsprogramme und Fahrkurse – für Frauen korrigiert werden. Selbst wenn man es in dieser Welt als nicht-männlich und nicht-weiß gelesene Person »nach oben« schafft, muss man implizit den Mechanismen der modernen patriarchalen Logik folgen. Auch eine schwarze Frau kann mit dem fetten SUV in die Chefetage fahren, wird dazu aber wohl auch zumeist andere weibliche und invisibilisierte Sorgearbeit brauchen, mit der sie die patriarchale Ausgrenzung eher weiterreicht als beendet. Wenn meine These von der Mechanisierung der Bewusstseins des modernen Auto-Selbst stimmt, dann ist das durch es hervorgebrachte Homogenozän auch ein Androzän, in dem sich männliche Vorherrschaft auf eine Art automatisch herstellt und – bei etwaigen Störungen und Verunsicherungen – durch einen Rückgriff auf faschistische Männerbilder auch verteidigt. Wir werden dieses hier vielleicht noch als zu einfach erscheinende Bild im nächsten Abschnitt »stabil« genauer

aufgreifen und problematisieren. Zuerst werden wir aber in den nächsten Kapiteln den Folgen eines Umbaus der Wahrnehmung und der Sinnlichkeit durch diese mechanische Ordnung genauer nachspüren und so unseren Begriff der Moderne, der sich durch Prothesen wie das Auto verstetigt, genauer herausarbeiten.

