

Kritik Männlicher Subjektconstitution als Kritik der Liebe zum toten Objekt: AutoGENom

Für Gerburg Treusch-Dieter (1939-2006)

»Ein Fahrzeug, das weiß, dass sie unverwechselbar sind. Das weiß, welche Position ihr Sitz haben muss. Wie ihr Gurt, ihre Spiegel und ihre Lenksäule eingestellt sein müssen. Das weiß, welche Raumtemperatur und Luftfeuchtigkeit sie mögen. (...) Ein automobiles Gesamtkonzept, so einzigartig wie ihre DNS.«¹

1. Phaeton

Da, wo »die Gene sprechen, hat die Frau zu schweigen – Finis Matrae«, resümiert Gerburg Treusch-Dieter in ihrer Habilitationsschrift.² Protagonist – im negativen Sinne – einer Welt ohne Frauen sind z. B. der Futurist Emilio Filippo Tommaso Marinetti und sein Kollege und Geschwindigkeitsfetischist Gabriele d'Annunzio. Im Futurismus wurden Autokühler als »heiße Brüste«³ von Männern geliebt, die Mimesis an tote Materie ersetzte schon damals konkrete soziale Beziehung zwischen den Geschlechtern, was jedoch nur ein spätes Echo Aristotelischer Abwertung weiblicher und Vergöttlichung männlicher Produktivität bedeutete.⁴

1971 fing die deutsche Automarke Audi an, ihren Slogan »Vorsprung durch Technik«⁵ zu verbreiten. Wenige Jahrzehnte nach dem Nationalsozialismus mit seinen V2-Raketen, die im wörtlichen Sinne ein Vor-sprung waren, schon wieder diese Dreieinigkeit *Deutsche, Technik* und *Vorsprung*? Noch heute hallt die Zeit des NS auch insofern nach, als die nationalsozialistische Betriebsgründung Volkswagen (VW)⁶ heute eines ihrer Luxusmodelle *Phaeton* nennt, während der Automobilkonzern Auto-Union, heute unter dem alten Namen Audi eine Tochter von VW, ab 1935 ebenfalls einen *Phaeton* bauen ließ.⁷

¹ Anzeige für den *Phaeton* von Volkswagen in DER SPIEGEL Nr. 30/2002, S. 28–31.

² Gerburg Treusch-Dieter (1990): Von der sexuellen Rebellion zur Gen- und Reproduktionstechnologie, Tübingen (konkursbuchVERLAG Claudia Gehrke), S. 245.

³ Vgl. Hansgeorg Schmidt-Bergmann (1993): Futurismus. Geschichte, Ästhetik, Dokumente, Reinbek bei Hamburg, S. 127–137.

⁴ Treusch-Dieter 1990: 10 f.

⁵ Bis heute spielt Audi mit diesem affirmativen Deutsch-Sein, vgl. die Homepage <http://www.vorsprungdurchtechnik.co.uk> (06.11.2005). In einer ethnologischen Dissertation wird dieser Slogan affirmativ abgehandelt: Joana Breidenbach (1994): Deutsche und Dingwelt: Die Kommodifizierung nationaler Eigenschaften und die Nationalisierung deutscher Kultur, Münster/Hamburg (Lit; Interethnische Beziehungen und Kulturwandel, Band 22).

⁶ VW wurde 1938 in der »Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben« gegründet, seit 1945 heißt die Stadt Wolfsburg. Die »Stadt des KdF-Wagens« war das größte Projekt der 1933 gegründeten nationalsozialistischen Organisation »Kraft durch Freude« (KdF). Ihr Titel war Programm: eine Art deutsches Losungswort.

⁷ 1932 fusionierten die vier sächsischen Automobilhersteller Audi, Wanderer, DKW und Horch zur *Auto Union*. Das Symbol der vier ineinander verschlungenen Ringe hat hier seinen Ursprung, da jeder Ring für eine der Marken steht. Es wurden jedoch weiterhin Autos unter dem jeweiligen alten Firmennamen konstruiert. Zum

Wenn heute also ein großer Konzern ein Auto mit dem Namen *Phaeton* baut und in Werbeanzeigen Exterieur und Interieur mit der menschlichen *Desoxyribonukleinsäure* (DNS) in Beziehung setzt, ist der männliche Traum einer (Fort-)Bewegung ohne Frauen, eine vollkommen künstliche Planbarkeit von Leben und Kommunikation offensichtlich – es kann darin gleichsam entgegen menschlich-weiblicher Produktivität (z. B. Eisprung) den nicht zuletzt spezifisch deutschen Traum eines *Vorsprungs durch Technik* gesehen werden:

»Zugespitzt hieße das: ›Vielleicht braucht der Mensch eines Tages ja kein Auto mehr, weil er selbst mit Hilfe seiner Gen- und Nanotechnologien eines geworden ist.« Genau dies transportiert die Anzeige: Solange die DNS noch nicht vollständig programmierbar ist, kann im *Phaeton* ein Vorgeschmack auf diese luxuriöse Zukunft genossen werden. Der *Phaeton* ist der Prototyp programmierbarer DNS, der Innenraum ist ein Labor mit Super-Interface, der Fahrer der Genforscher. Damit ist die Anzeige eine grandiose Werbung für die Genomforschung. Der Traum vom perfekten Designer-Körper wird im Design des Autos vorweggenommen.«⁸

Gerade die antike, göttliche Himmelfahrt *Phaetons* in seinem glühenden Wagen dient als Namensgeber. Mythos der Geschwindigkeit materialisiert sich im Projektil, genannt Auto, das fürderhin das Selbst konstituiert:

»Feuer breitet sich mit Windeseile aus. Und ›wenn es einen Gott des Windes gibt«, so eine neueste Autowerbung für ein Cabrio-Modell, ›dann ist dies der Tempel«. Geschwindigkeit, Göttlichkeit und ein Fahrzeug als ›Tempel«, das, vom brausenden Wind getrieben, der ein rasendes Feuer entfacht, fliegend dahinsaut, als ob schon das Kraftstoff-Luft-Gemisch eines Verbrennungsmotors im Spiel sei: das sind die Komponenten, mittels derer die Kult- und Kulturgeschichte des Feuers als diejenige des Autos geschrieben werden kann. Und das Auto könnte dabei selbst der Autor sein, da es mit dem Selbst seines Subjekts zu verwechseln ist. Denn als der Verbrennungsmotor 1883 erfunden wird, ist es das Selbst, was dem von ihm getriebenen Fahrzeug seinen Namen gibt. Ab jetzt kommt die Autonomie des Selbst auf ihren pyrotechnischen Nenner. Ab jetzt zischt der vom Himmel auf die Erde geholte Götterwagen ab wie ein Blitz, während sein Räderrollen noch immer dem Donnern gleicht, was nicht mehr in den Wolken, sondern auf der Straße nachhallt. Ab jetzt ist das mobile Selbst automobil: sein Wunsch nach einem göttlichen Geschwindigkeitsrausch, mit dem es sein Schritt-für-Schritt bis hin zur Raserei überschreitet, ist realisiert.«⁹

2. Innere Leere und Auto-Trip: full speed

»Die bei Künstlern und Philosophen wie Warhol, Kafka, Bennis, Deleuze oder Foucault immer wieder zu hörende Rede von ihrer Leere, wäre

830er Phaeton vgl. Peter Kirchberg (1985)/1991: Horch Audi DKW IFA. 80 Jahre Geschichte der Autos aus Zwickau, 3. bearb. Aufl., Berlin (transpress; MotorbuchVerlag), S. 75.

⁸ Fabian Kröger (2003): Automobile DNA, zitiert nach: <http://www.carstudies.de/texte/automobiledna.pdf>, S. 8. Es geht um eine Werbung für den Phaeton von VW.

⁹ Gerburg Treusch-Dieter (2001): DIE GEBURT DES AUTOS AUS DEM FEUER Das Ende einer Himmelfahrt, in: <http://www.treusch-dieter.de/tartefakte/auto01.html>. Vgl. zur Herkunft des Automobils als göttlichem Höllengefährt Jochen Jörg Berns (1996): Die Herkunft des Automobils aus Himmelstrionfo und Höllenmaschine, Berlin (Wagenbach).

demnach zu verstehen als der Wunsch, statt der eigenen unzulänglich produzierenden Organe eine Maschine in den Körper einzubauen oder sich ganz in eine Maschine zu verwandeln«.10

Das Unbewußte wird in der Postmoderne liebevoll »als Fabrik«¹¹ bezeichnet, wobei darin ein Versuch gesehen werden kann, diese angedeutete Leere zu füllen. Michel Foucault sagte in einem Gespräch 1975 folgendes: »Ich bin mit meinem Leben glücklich, nicht so sehr mit mir selbst«.12 Foucault fährt fort: »Der Himmel ist explodiert, und die Sterne regnen auf mich hinab. Ich weiß, daß das nicht wahr ist, aber es ist die Wahrheit (...) Ich bin sehr glücklich«.13 So sprach Foucault nach der Einnahme einer LSD-Pastille. Wollte er damit seine »innere Leere« wegschlucken? Foucault hat somit ein »glückliches Leben« und vielleicht ein »leeres Selbst? Kann er mit seinem Körper ohne LSD nix anfangen? Ist es Zufall, dass der LSD-Trip in Verbindung stand mit einer Autofahrt? »Der Effekt der Droge und die Hochgeschwindigkeit des industrialistischen Vehikels erweisen sich als solidarisch: full speed«.14 Was Link hier am Beispiel des autobiographischen Romans *Die Reise* von Bernward Vesper nachzeichnet, ist ein Spiegelbild der Zeit um 1970. Auch Vesper spricht von »sprühendem Feuerwerk« oder der lang ersehnten »Explosion«.15 Also: ist Foucault demnach ein Kritiker (von Wahrheit) oder ein typisch männliches Exemplar, das sich die Welt vorstellt? »Für Foucault kann es demnach keine überzeitliche Wahrheit über den Menschen und seine Kultur geben.«¹⁶ Dass Menschen mit Ohren hören, mit Augen sehen, mit Haut fühlen etc. ist Prämisse eines Redens über den menschlichen Leib. Doch die Maschinisierung/Technisierung menschlicher Welten durch die Wissenschaft und philosophischen Technik-Apologeten wie Deleuze/Guattari tragen zu einer bewussten Verschiebung von Kognition und Weltbezug bei. Wenn das Auge nur eine »Sehmaschine« ist, wo ist dann der Unterschied zur elektronischen Linse?

»Zur Einübung in diese sog. Arbeitsmoral braucht es kein Wertgesetz. Sie wird ganz einfach erlernt in der Großen Fabrik und im Großen Bureau, in der die Arbeit nicht erst durch den Wert, sondern durch ihre eigene Teilung abstrakt wird und die Arbeitenden jeder Urteils-möglichkeit und -fähigkeit beraubt (einschlägig immer noch die ‚Grundrisse‘, etwa S. 585) (...) Ihre Arbeitsmoral ist schließlich der Fluchtpunkt nicht allein der reinen praktischen, sondern jener Vernunft insgesamt, die zur Reinigung von Natur angetreten ist und am Ende zusammen mit allen Inhalten sich selbst ausdünnt (...) Nein, ich rede damit nicht für die Natur, nur gegen die Naturbeherrschung«.17

¹⁰ Rainer Höltzschl (1996): Die Geburt der Körper aus dem Geist der Technologie. Marshall McLuhans Medientheorie und die Erotik der Computerkörper in den „Terminator“-Filmen James Cameron, in: PSYCHOLOGIE UND GESELLSCHAFTSKRITIK, 20. Jg. (1996), Nr. 79, S. 29–53, hier S. 45.

¹¹ Gilles Deleuze/Felix Guattari (1972)/1974: Anti-Ödipus. Kapitalismus und Schizophrenie I, Frankfurt a. M. (Suhrkamp), S. 33.

¹² Zitiert nach Dieter Thomä (1995): Vergiß die Peitsche nicht, in: TAZ, 18. Dezember 1995, S. 15 f., hier S. 16.

¹³ Ebd.: 15.

¹⁴ Jürgen Link (1997): Versuch über den Normalismus, Opladen (Westdeutscher Verlag), S. 122.

¹⁵ Zitiert nach ebd.

¹⁶ ebd.: 126

¹⁷ Jürgen Langenbach (1988): Von Herzen, in: FORVM, 35. Jg. (1988), S. 61 f., hier S. 62, Herv. d. V.

3. Einkörperung des Automobils

Foucault möchte zwar immer und überall Macht untersuchen, nur nicht am Punkt Technik. Technische Imperative jedoch sind eine der treibenden Kräfte moderner Vergesellschaftung, die eine Macht impliziert und intendiert, welche den potentiellen AutokäuferInnen von den KapitalistInnen zugestanden wird, wobei gemeint ist, das Autofahren als produktive Kraft selbstkonditionierend aufzunehmen.¹⁸

»Einkörperung im Sinne von Michel Foucault bezeichnet dabei einen für die Moderne spezifischen Prozeß der produktiven Ausweitung von Machtmechanismen, die das Individuum dazu anleiten, sich selbst parallel zur außengeleiteten Kontrolle durch die institutionalisierten Normierungsanstalten von Schule, Gefängnis, Militär, Klinik und Fabrik - und von *Verkehr und Medien*, wäre hier im 20. Jahrhundert allemal hinzuzufügen - zu einem *Gegenstand permanenter Aufmerksamkeit und Beobachtung* zu machen.«¹⁹

»Der Automobilist tötet den Raum, die Landschaft wird zu einem Film«²⁰, was ernst genommen werden sollte. Denn das Töten des Raumes ist der Logik automobilen Fahrens inhärent. Wäre ein Automobil 5 km/h schnell, wäre es witzlos. Eine Pferdekutsche wäre schneller. Oder Nike von Samothrake. Doch letztere soll ja gerade als Symbol weiblich-metabolischer Kraft technisch-männlich überwunden werden, so z.B. bei Marinetti. Spielt dieser nun mit den Möglichkeiten des Automobils oder verkehrt er den technischen Sinn einer solchen Maschine? Das Prinzip von Zylinderköpfen, Verbrennungsmotor etc. ist eine extreme Beschleunigung. Geschwindigkeit ist nicht der Splin eines Marinetti, er spricht nur aus, was dem Auto eigen ist. Im übrigen: Nicht nur 270 km/h können auf der Autobahn tödlich sein, auch 40 km/h in einer Seitenstraße einer Kleinstadt sind für spielende Kinder tödlich genug. Ein Auto ist apriori Gewalt. Und das auch kognitiv. Die Größe eines Baumes kann beim Vorbeischießen mit einem Auto nicht *erfahren* werden, vom Geruch, dem Umherwirbeln des Windes und den zwitschernden Vögeln ganz zu schweigen. Um all diese Eindrücke etwas zu erhalten und ganz ohne Idolatrie der »Natur« näher zu sein, haben sich Motorräder als tolles Beispiel pseudo-konkreter Naturerfahrung etabliert. Auch ohne machistisches Motorengetöse, lautlos dahinrauschend wie im ICE, ist die Gewalt gegen konkrete Leiber und menschliche Kognition nicht zu leugnen.

4. Vom »Automobilgesicht« zur Dingpsychologie

Abschließend möchte ich die Frühphase der Geschichte des Autos, der Körper und menschlicher Selbstwahrnehmung betrachten. Der Kulturwissenschaftler Martin Scharfe befasste sich mit der

¹⁸ Vgl. Uwe Pörksen (1997): Weltmarkt der Bilder. Eine Philosophie der Visiotype, Stuttgart (Klett-Cotta), S. 272.

¹⁹ Klaus Kuhm (1995): Das eilige Jahrhundert. Einblicke in die automobilen Gesellschaft, Hamburg (Junius), S. 57, Herv. d.V.

²⁰ Schmidt-Bergmann 1993: 31.

»ungebunden Circulation der Individuen«.²¹ Er kritisiert die Volkskunde bzw. Kulturwissenschaft, dass sie die Bedeutung der Technik, zumal des Automobils in seiner Frühphase, zu wenig beachtet habe, wenn er schreibt, »das Auto als neuer Reim im Kindervers, aber nicht das Auto als Reim auf eine neue Melodie der Welt, der modernen Welt« war Topos eines »requisitorischen Interesses« der Volkskunde.²² Scharfe berichtet vom Aufkommen einer modernen Debatte über Nervosität im Zuge industrieller Fortbewegung, der Eisenbahn und später dann insbesondere des Automobilismus.

»Der (...) Königsberger Mediziner Naunyn spricht vom »geordneten Verkehr« der Eisenbahn, des Telegraphen und der Post, um das Funktionieren des Nervensystems zu verdeutlichen; und er redet vom »Verkehrsstörung«, um Nervosität zu erklären.«²³

Nervosität als »Kulturgebärde«²⁴ meint den Zustand des unermüdlichen Fortschreitens, Fortschrittsapothese, deren verkörpertes Sinnbild ex negativo die Nervosität sei. Disziplin, Gehorsam und Internalisierung von Zwängen sind nun auch für den Automobilisten prägend. Innere Naturbeherrschung korreliert auch hier mit äußerer: der Zerstörung von Wiesen, Sträuchern, Wäldern und Flüssen sowie der Degradierung der übriggebliebenen Natur zur »Landschaft« entspricht die bewusste Inkaufnahme der Verletzung oder Tötung von Menschen sowie die Konditionierung:

»Der Terminus der »Fahrzeugbeherrschung« etwa besagt, daß der Autofahrer dann als sicherer Fahrer gilt, wenn er die Regeln der Maschine und des sie umfassenden Verkehrssystems zu seinen eigenen gemacht hat und den an ihn gestellten Anforderungen hinsichtlich Koordination und Kooperation genügt.«²⁵

Neben den unerhörten sozialen, ökonomischen, ökologischen und politischen Zwängen und Konsequenzen des Automobilismus kommen somit auch die subtileren in den Blick. Was es heißt, die internalisierten Imperative der Technik wirksam werden zu lassen, beschreibt ein auf die psycho-somatischen Effekte des Autofahrens abzielender Rennfahrer im Jahr 1902 so:

»In den Zügen des Automobilisten (...) hatten die tausend durchgemachten Gefahren, das knappe Vermeiden eines Unglücksfalles ihre Spur hinterlassen. (...) All diese Umstände verleihen dem Fahrer das typische Automobilgesicht (...). Die beständige, hochgradige Aufmerksamkeit während der Fahrt, die Bedienung der Maschine mit all ihren Apparaten, das rasche Abschätzen von Distanzen zwischen dem Wagen und einem Hindernis, muß mit der Zeit den Muskeln um Augen, Mund und Ohren jenen Spannungsgrad verleihen, welcher für das Automobilgesicht charakteristisch ist. Am meisten aber prägt sich in diesen Zügen die Angst

²¹ Martin Scharfe (1990): »Ungebundene Circulation der Individuen«. Aspekte des Automobilfahrens in der Frühzeit, in: ZEITSCHRIFT FÜR VOLKSKUNDE, 86. Jg. (1990), I. Halbband, S. 216–243, hier S. 216.

²² Ebd.: 217.

²³ Martin Scharfe (1996): Die Nervosität des Automobilisten, in Richard von Dülmen (Hg.) (1996): Körper-Geschichten. Studien zur historischen Kulturforschung, Frankfurt a. M. (Fischer Taschenbuch Verlag), S. 200–222, hier S. 202.

²⁴ Ebd.: 221.

²⁵ Kuhm 1995: 194.

aus, eventuell die unschuldige Ursache einer verhängnisvollen Katastrophe zu werden«.²⁶

Die harmlose Verwendung von technischen Hilfsmitteln hat auch am Beispiel des Automobils ihr Ende gefunden, die

»Etappen der Aneignung scheinen zu Ende; denn die rasende Fortbewegung auf der Autobahn ist etwas, ›was sich von selbst versteht‹, also ein Barthes'scher Mythos, der ›Natur‹ und ›Geschichte‹ verwechselt.«²⁷

Das ›fasten your seat belts‹ im Flugzeug wie im Automobil kann somit als moderne Selbstkasteiung à la Odysseus gelesen werden: während Odysseus jedoch schwitzt und schreit vor lauter unterdrückter Lust und Sehnsucht, schnallen sich die heutigen (nicht nur) abendländischen Subjekte fröhlich an, im glücklichen Bewußtsein, dass das Bord-Video-Gerät in Bälde angeschalten werden wird. Dass sich Menschen ›freiwillig‹ anschnallen, Regeln beachten, die zum ›Überleben‹ unabdingbar sind, z. B. Tür zu beim Flugzeug, Augen auf beim Autofahren, sich also den Erfordernissen der Maschine beugen, gilt in Anschluss an Günther Anders als das Ende von Gesellschaft im menschlichen Sinn;

»(...) nämlich daß menschliche Beziehung primär noch immer Beziehungen zu Menschen seien. Häufig gilt heute umgekehrt die Inversion, das heißt: daß die Alltagswelt, mit der die Menschen zu tun haben, in erster Linie eine Ding- und Apparatewelt ist, in der es auch Mitmenschen gibt; nicht eine Menschenwelt, in der es auch Dinge gibt und Apparate«.²⁸

Also Hände in den Schoß legen, post-postmodern das ›Ende des Subjekts‹ verkünden und Politik als ›schmutziges Geschäft‹ (klein)bürgerlich populistisch durchdeklinieren, um trotz Weltuntergang selbstzufrieden Kaffee oder was immer zu schlürfen? Nein, weder Fatalismus, noch eine Ontologisierung alter Zustände, vielmehr Erkenntnis- und Wahrnehmungskritik sind angesagt:

»Unterliegt eine so verstandene Dingpsychologie dem Ideologieverdacht auf Hypostasierung der Dinge und Heiligsprechung der Sachzwänge? Vielleicht, wenn sie sich als defätistische, gar katastrophile neue Mythologie mißversteht. Doch Anders ist auch, gerade als Dingpsychologe, Maschinenstürmer geblieben.«²⁹

²⁶ Zitiert nach Martin Scharfe (1987): Gespenst und Geisterfahrer. Zur zivilisationsgeschichtlichen Ambivalenz der Straße: Wahrnehmung und Besetzung, in: Beiträge zur Volkskunde in Baden-Württemberg, Band 2, Stuttgart, S. 107–132, hier S. 126 f.

²⁷ Ebd.: 131 f.

²⁸ Günther Anders (1980): Die Antiquiertheit des Menschen, Band 2, München (Verlag C. H. Beck), S. 60.

²⁹ Ludger Lütkehaus (1996): Psychoanalyse ohne Zukunft?, Frankfurt a. M. (Fischer Taschenbuch Verlag), S. 155.