

Autonome Fahrzeuge und hegemoniale Männlichkeit in der Automobilkultur

ANNA-LENA BERSCHIED

Einleitung

Glaukt man zahlreichen Medienberichten, so liegt die Zukunft der Mobilität in den Händen von sogenannten „Geisterfahrern“ (Blaube 2007), denn Forschungsgruppen und Autohersteller arbeiten bereits seit Jahren an der Entwicklung autonomer Fahrzeuge, welche in der Lage sein sollen, sich selbst zu steuern (Grundhoff 2013). Sowohl Politik als auch Automobilindustrie sehen in der Automatisierung des Individualverkehrs eine Schlüsseltechnologie, die aktuelle Probleme unseres Automobilitätssystems lösen kann (Both/Weber 2014). In diesem System stellt das Auto ein wirkmächtiges Symbol individuellen Konsums, der Statuspflege (Urry 2004) sowie hegemonialer Männlichkeit¹ dar (Schuhen 2013). Das Auto repräsentiert die global vorherrschende Form privater Mobilität, welche den Rahmen für die Aushandlung von Lebensbereichen wie Arbeit, Familie oder Freizeit vorgibt (Urry 2004). Gleichwohl ist das Auto auch Hauptursache für Umweltverschmutzung, Ressourcen- sowie Raumverschwendung (ebd.).

Die Vision vom selbststeuernden Auto könnte dieses System auf den Kopf stellen. Nicht nur, dass die bislang aktiv agierenden FahrerInnen ihre Handlungsmacht an das Auto abgeben sollen; mit dem autonomen Fahrzeug könnte möglicherweise sogar eine Entprivatisierung des Pkw einhergehen, wie sie beispielsweise in Car Sharing-Visionen des Berliner Informatikers Raúl Rojas (2012) formuliert wird. Potenziale liegen nicht nur im Bereich verbesserter Sicherheit oder Ressourcenschonung; autonome Fahrzeuge können auch für Menschen, die bislang aufgrund ihres Alters oder ihrer körperlichen Verfassung vom Individualverkehr ausgeschlossen waren, eine Möglichkeit der automobilen und damit sozialen Inklusion darstellen. Angesichts dieser Versprechungen ist es relevant, sich auch über die gesellschaftspolitische Bedeutung autonomer Fahrzeuge Gedanken zu machen. Dabei interessiert mich konkret, ob sich Interdependenzen zwischen der Automatisierung des Fahrens und der Vergeschlechtlichung unserer Automobilkultur ergeben.

Durch die Umverteilung der Handlungsmacht im autonomen Fahrzeug verändern sich, so meine Annahme, sowohl die (vergeschlechtlichten) Rollen von Autos und ihren FahrerInnen als auch ihr Verhältnis zueinander. Im Rahmen einer Analyse des Mediendiskurses über autonome Fahrzeuge möchte ich ergründen, wie deren NutzerInnen imaginiert bzw. (re)konfiguriert werden, welche Rollen ihnen zugeordnet werden und was diese für den Status des Autos als Symbol hegemonialer Männlichkeit bedeuten können. Dieser Frage nachgehend befasse ich mich mit dem

deutschsprachigen Diskurs über autonome Fahrzeuge, insbesondere auf den Online-Plattformen bürgerlicher Mainstream-Medien (DER SPIEGEL, DIE ZEIT, FOCUS und der Süddeutschen Zeitung), in autoaffinen (Online-)Magazinen sowie auf dem technikbezogenen Online-Portal heise.de. Die Auswahl der Medien erfolgte zum einen hinsichtlich ihrer Popularität, zum anderen aber auch vor dem Hintergrund ihrer Fokussierung auf Technik bzw. Automobilität.

Zu Beginn möchte ich erläutern, was sich hinter dem Begriff des autonomen Fahrzeugs verbirgt. Anschließend soll aufgezeigt werden, inwiefern das Auto als Symbol hegemonialer Männlichkeit gehandelt wird und wie sich darum Stereotype von Männlichkeit und Weiblichkeit ranken. In der anschließenden Analyse erarbeite ich die im Diskurs vorgebrachten Strategien und Argumentationen zur Legitimation autonomer Fahrzeuge sowie auftretende Bedenken und Abwehrmechanismen, um diese dann vor dem Hintergrund von Theorien zu hegemonialer Männlichkeit in der Automobilkultur sowie zum Verhältnis zwischen Mensch und Maschine zu analysieren.

Der Mediendiskurs ist als Schnittmenge des gesamtgesellschaftlichen Diskurses zu sehen, der „Applikationsvorgaben für die Gestaltung der gesellschaftlichen Wirklichkeit“ (Jäger 2004, 158) enthält. Medien spielen eine wichtige Rolle im „Framing“ (Redshaw 2008, 35) von Erwartungen und Einstellungen und geben so den Rahmen vor, in welchem autonome Fahrzeuge imaginiert und diskutiert werden. Es liegt also nahe, dass mediale Rekonstruktionen der Rollenverteilung zwischen Auto und PassagierIn einen Einfluss auf die bestehende Autokultur und die mit ihr verbundenen Geschlechterstereotype nehmen können.

Autonome Fahrzeuge

Es existieren zwei grundsätzlich unterschiedliche Formen autonomen Fahrens: Insbesondere deutsche Forschungsgruppen formulieren, erstens, die Vorstellung eines individuell nutzbaren „fahrerlose(n) Taxi(s)“ (Rettberg 2010). Informationen zum Straßenverlauf, der Verkehrssituation etc. erhält der Steuerungscomputer zum einen über Sensoren und Kameras, die das Umfeld ‚erkennen‘, zum anderen durch Datenaustausch zwischen verschiedenen Fahrzeugen bzw. dem Fahrzeug und der Verkehrsinfrastruktur. Dieses Taxi-Prinzip wird zumeist für den Privatbereich imaginiert: Das Privatauto transportiert seine BesitzerInnen an den jeweils gewünschten Ort. Auf diesem Prinzip baut die sogenannte „Autopie“ von Raúl Rojas auf, der von autonomem Car-Sharing träumt, um so Umwelt- und Platzprobleme insbesondere in Großstädten zu lösen (vgl. Rojas 2012; Rettberg 2010; Strassmann 2009). Autos sind dann nicht länger Privatbesitz, sondern als permanent auf den Straßen kursierende Leihobjekte im Bedarfsfall verfügbar.

Darüber hinaus wird Forschung, zweitens, am sogenannten Kolonnenfahren auf Autobahnen betrieben, wie beispielsweise im EU-Projekt „Safe Road Trains for the Environment“ (SARTRE). Hierbei fährt ein vom Menschen gesteuertes Fahrzeug voraus, automatisierte Autos ‚klinken‘ sich dahinter ein und folgen den Fahrbewe-

gungen des ‚Anführers‘, bis sie die Autobahn verlassen und der/die FahrerIn wieder übernimmt.

Die Forschung an autonomen Fahrzeugen dient, laut Aussage einiger ExpertInnen, in erster Linie der Weiterentwicklung sogenannter Assistenzsysteme, etwa Notbrems- oder Einparkhilfen, aber auch der autonomen Steuerung im Stop-and-Go-Verkehr (vgl. Byczkowksi 2013b; Parbel 2010). Diese können zwar selbständig Fahrmanöver ausführen, müssen aber stets von ihren FahrerInnen überwacht werden. Insbesondere Vertreter² der Automobilindustrie fokussieren stark auf die Vermarktung von Assistenzsystemen. Aufgrund der Unterscheidung zwischen einer gänzlichen Übernahme der Steuergewalt und dem partiellen Eingriff durch Assistenzsysteme wird auch von Voll- bzw. Teilautomatisierung gesprochen (Both/Weber 2014).

Die Prognosen für die Markteinführung des ersten vollautomatisierten Fahrzeugs bewegen sich auf einer Zeitleiste zwischen fünf, wie es beispielsweise Google-Car-Forschungsleiter Sebastian Thrun formulierte (Wüst 2013), und hundert Jahren. Diese Prognose bezieht sich auf die Umsetzung der bereits zuvor erwähnten ‚Autopie‘ von Rojas (Rettberg 2010). Die bislang geltende Wiener Konvention³, die vorsah, dass Fahrzeuge von Menschenhand geführt werden müssen, wurde laut Medienberichten jüngst gelockert und erlaubt es nun auch Computern, die Steuerung zu übernehmen. Bedingung hierfür ist jedoch, dass ein Mensch im Notfall eingreifen kann.⁴ Erste Schritte in Richtung autonomes Fahren wurden nun also auch von der rechtlichen Seite aus getan.

Das Auto als Symbol hegemonialer Männlichkeit

Das Auto, welches von Menschen aufgrund divergenter Rollenverteilungen in Bezug auf Geschlecht unterschiedlich genutzt wird (Urry 2004), ist mit kulturellen, emotionalen und sozialen Bedeutungsmustern aufgeladen und wird nicht umsonst als ‚der Deutschen ‚liebstes Kind‘‘ (Stockburger 2013) bezeichnet. Wie alle technischen Artefakte ist auch das Auto nicht als ‚neutrale‘ Technologie zu sehen und verfügt über einen ‚grundlegend vergeschlechtlichten Charakter‘ (Wajcman 1994, 12): Es verkörpert Flexibilität, Unabhängigkeit, Fahrspaß, Macht, aber auch Risiko und Geschwindigkeitsrausch – Eigenschaften, die gemeinhin als Performativität von Männlichkeit aufgefasst werden (vgl. Balkmar 2007; Connell 1996; Redshaw 2008; Vick 2003), weshalb das Auto laut dem Literaturwissenschaftler Gregor Schuhen ‚seit seiner Erfindung als festes Statussymbol bei der Konstruktion hegemonialer Männlichkeit dient‘ (Schuhen 2013, 246). Der Begriff der hegemonialen Männlichkeit wurde von Raewyn Connell (1996) geprägt. Gemeint ist damit ein kulturell dominantes Ideal, welches seine Vormachtstellung durch ‚die Organisation des Privatlebens und kulturelle Prozesse errungen‘ (Wajcman 1994, 174) hat. Die Konstruktion dieses Ideals von Männlichkeit im Artefakt des Autos erfolgt insofern in Kontrast dazu, dass Frauen Eigenschaften wie Übervorsichtigkeit und defensives Fahren nachgesagt werden (vgl. Petersen 2003; Eisch 1999). Darüber hinaus wird

das Auto als (Liebes-)Objekt – einer Partnerin gleich – feminisiert und fetischisiert (vgl. Mellström 2004; Rojas 2012; Sheller 2004).

Technologie ist ein Schlüsselfaktor in der Konstruktion von Geschlechtsstereotypen. Männlichkeit wird durch das Beherrschen, Formen und Gebrauchen von Technologie performiert – von Frauen wird hingegen erwartet, dass sie sich weniger dafür interessieren und auch weniger davon verstehen (vgl. Mellström 2004; Redshaw 2008; Wajcman 1994). Die Stereotypisierung von Weiblichkeit bzw. Männlichkeit ist für „die westliche Kultur“ (Wajcman 1994, 176) von zentraler Bedeutung, basiert zu meist auf biologistischen Annahmen, wonach das ‚Wesen‘ einer Person maßgeblich durch deren Geschlecht bestimmt wird, und erfolgt stets in Abgrenzung zueinander (Connell 1996). Im kulturellen Artefakt des Autos wird diese durch die Konfiguration von Männern als aktiv und progressiv Handelnde in Abgrenzung zu passiven, als Objekt gedachten Frauen reproduziert.

Der Mediendiskurs zu autonomen Fahrzeugen – Themenfelder und AkteurInnen

Der Mediendiskurs rund um autonome Fahrzeuge bewegt sich in einem Spannungsfeld zwischen Heilsversprechen und Bedrohungsszenarien: Während auf der einen Seite die Vorzüge des autonomen Fahrens genannt werden – darunter verbesserte Sicherheit, Entlastung des/der FahrerIn, Ressourcenschonung und soziale Inklusion – werden andererseits Bedenken geäußert, die insbesondere das (mangelnde) Vertrauen in die Technologie, die bereits benannten rechtlichen Voraussetzungen sowie den Unwillen, die eigene Handlungsmacht und damit auch die positiven Aspekte des aktiven Fahrens aufzugeben, beinhalten.

Oftmals wird im Aufbau der Artikel nach sehr ähnlichen Mustern verfahren. AutorInnen rahmen ihre Erzählungen mit Science Fiction-Metaphern, um darauf hinzuweisen, dass diese Zukunft kurz bevorsteht, aber auch, um darzustellen, dass viele Menschen autonome Fahrzeuge noch für Wunschdenken halten (vgl. Biermann 2012; Blaube 2007; Läscher 2013; Pander 2012; Strassmann 2009; Wüst 2013; ZEIT ONLINE 2011). Die Nacherzählung einer Probefahrt mit dem autonomen Fahrzeug stellt eine beliebte Strategie dar, um den LeserInnen zu schildern, wie sie sich diese für sie noch unbekannt Technologie vorzustellen haben (vgl. u.a. Blaube 2007; Grünweg 2013). Die AutorInnen beschreiben dabei ihre Empfindungen und Beobachtungen, aber auch das Aussehen des Autos, insbesondere in Hinblick auf die bereits optisch sehr auffällige Technik, die für die Steuerung benötigt wird (vgl. etwa Grundhoff 2013; Heitmüller 2010; Rees 2011).

Der Mediendiskurs wird nicht nur von den Meinungen der für die jeweiligen Medien tätigen AutorInnen geprägt, sondern auch von ExpertInnen und VertreterInnen der Branche. Bemerkenswert ist, dass insgesamt nur ein Bruchteil der analysierten Artikel von Frauen verfasst wurde. Dies lässt vermuten, dass die Ressorts „Auto“ bzw. „Technik“, in denen die meisten Dokumente veröffentlicht wurden, gängige

Stereotypen reproduzieren, da eine überwiegend männliche AutorInnenschaft für ihr männliches Publikum schreibt.

Darüber hinaus sind von den zahlreich zitierten ExpertInnen aus der Branche bzw. dem Forschungsumfeld lediglich zwei weiblich. Dabei handelt es sich um Linda Wahlström, Volvo-Projektmanagerin und verantwortlich für das SARTRE-Projekt, sowie um Alexandra Neukum, die die Geschäftsführerin des Würzburger Instituts für Verkehrswissenschaften ist und in lediglich einem Interview auf zeit.de zu Wort kommt. Diese Diskrepanz in der geschlechtlichen Verteilung der SprecherInnen gibt einen Hinweis darauf, dass nur wenige Frauen in der Automobilbranche und -forschung vertreten sind.⁵

Zudem kommen einige Akteure besonders häufig zu Wort, darunter Sebastian Thrun, verantwortlich für die Entwicklung des Google-Car, Raúl Rojas vom Berliner Projekt AutoNOMOS Lab sowie Markus Maurer vom Braunschweiger Projekt Stadtpilot. Angesichts der Häufigkeit, mit der diese drei Männer zitiert werden, lässt sich von einer Wortführerschaft sprechen. Dies führt dazu, dass oftmals ähnlich lautende Aussagen, Prognosen und Argumentationen zu finden sind, da sich viele AutorInnen auf Presseaussendungen und Informationen der im Forschungsfeld führenden Gruppen bzw. Laboratorien beziehen.

Der Mensch als Unsicherheitsfaktor

Eine zentrale Argumentation zur Legitimation des autonomen Fahrens ist die Konstruktion der FahrerInnen als „Unsicherheitsquelle(n)“ (Rees 2011). Die Ursache dafür, dass das Auto wie „keine andere Erfindung der zivilen Technikgeschichte (...) so viel Unheil angerichtet“ (Wüst 2013, 99) hat, ist laut Aussage vieler AutorInnen „menschliches Versagen“ (ebd.). Um diese Behauptung zu untermauern, werden Unfallstatistiken herangezogen, die in 90% der (Un)Fälle menschliches Fehlverhalten als Ursache identifizieren. Der Mensch stellt ein Risiko dar, weil er müde, unkonzentriert oder von Emotionen geleitet Auto fährt (vgl. etwa Bolduan/Stieler 2008; Pander 2012; Rötzer 2012, 2013; Stockburger 2013) – einer Maschine könne das nicht passieren, weshalb diese dem Menschen in puncto Fahrsicherheit überlegen sei (vgl. etwa Rojas 2012). Rojas geht sogar so weit zu behaupten, dass „in einigen Jahrzehnten, wenn autonome Systeme so weit sind, (...) man das eigene manuelle Fahren als zu gefährlich für die Gesellschaft ansehen“ (ebd.) wird. Dieses Konzept wird in vielen Medienartikeln arglos reproduziert und es lässt sich nur vereinzelt Kritik daran ausmachen. Hervorzuheben ist dabei Alexandra Neukum vom Würzburger Institut für Verkehrswissenschaften. Sie findet es „unseriös, damit zu werben, dass der Mensch der unsichere Faktor ist, den es auszumerzen gilt“ (Byczkowski 2013b). Sie merkt an, dass es sich bei dieser Argumentation, die die Maschine über den Menschen erhebt, um eine längst überkommene Technikgläubigkeit handle. In die Typologie von Fahrweisen sind geschlechtliche Stereotype eingewoben (Eisch 1999), jedoch ist das Verhalten am Steuer auch von anderen Faktoren, etwa der

Größe und PS-Stärke des jeweiligen Autos, abhängig (Redshaw 2008). Im Bild des/der AutofahrerIn als Risikofaktor subsumieren sich männlich konnotierte Vorstellungen eines waghalsigen Rasers, der seine Fahrkünste überschätzt und somit ein Risiko für sich und seine Umwelt darstellt, allerdings auch jene einer weiblichen, zu zaghaften und inkompetenten FahrerIn. Idealisiert wird aus diesem Grund eine Fahrweise, die durch die Steuerung des Computers vorgegeben ist, sich externen Eingriffen entzieht und somit ‚neutral‘ ist.

Im Folgenden möchte ich zeigen, dass diese Idealvorstellung des automatisierten Fahrens im Diskurs nur eingeschränkt zu Akzeptanz auf Seiten vieler JournalistInnen führt, da die vollkommene Aufgabe der Handlungs- und Kontrollmacht weder erwünscht noch denkmöglich scheint.

Die (Re)konfiguration von FahrerIn und Auto

Wie dargestellt, wird der Mensch zur Legitimation von autonomen Fahrzeugen als zu entmachtender Risikofaktor konstruiert. Zugleich wird das autonome Auto auf sprachlicher Ebene zum Akteur erhoben. Es „entscheidet“, „reagiert“, „registriert“ (Rettberg 2010) und es „muss genauso denken können wie ein Autofahrer“ (Byczkowski 2013a). Kurz: „Das Auto sieht, denkt und handelt selbständig“ (Blaube 2007) – es wird durch die Nutzung aktiver Verben als autark handelnd dargestellt. Darüber hinaus werden anthropomorphisierende Adjektive genutzt: Es ist die Rede vom „intelligenten“ (Kröger 2012), gar „superschlaun“ (Stockburger 2013) Auto, welches „logisch, flexibel und kommunikativ“ (Löwer 2011) und zudem niemals müde, unkonzentriert oder abgelenkt sei. Das autonome Fahrzeug wird dadurch nicht nur als dem Menschen ebenbürtig konstruiert, seine positiven Eigenschaften übertreffen ihn sogar und machen es so zum idealen Fahrer (Rojas 2012).

Die Abgabe der Steuergewalt an das autonome Fahrzeug macht aus dem/der FahrerIn einen „Fahrgast“ (Rettberg 2010) des Steuerungscomputers. Der/die FahrerIn wird darüber hinaus explizit in Anführungszeichen gesetzt (Parbel 2010), um die Umverteilung von Handlungsmacht zu verdeutlichen. Auch die ‚Arbeitslosigkeit‘ des/der FahrerIn wird thematisiert (Grünweg 2013). Dadurch wird das trostlose Bild von tatenlosen, handlungsunfähigen PassagierInnen erschaffen, die den Entscheidungen des Steuerungscomputers ausgeliefert sind. Die einzige sinnvolle bzw. wünschenswerte Tätigkeit im Auto scheint das aktive Fahren zu sein, obwohl durchaus Handlungsalternativen wie Lesen, Schlafen oder Arbeiten (vgl. Läscher 2013; Rötzer 2013) angeboten werden, deren tatsächliche Umsetzbarkeit jedoch bezweifelt werden darf. Denn dass der Mensch trotz allem weiterhin als „Entscheider“ (Lamparter 2013) in brenzligen Situationen gebraucht wird, sehen sowohl AutorInnen als auch ExpertInnen als selbstverständlich an (vgl. Byczkowski 2013b; Grundhoff 2013; Grünweg 2013). Eine permanente Abkehr von der Beobachtung des Verkehrsgeschehens scheint nicht denkmöglich zu sein, da mensch stets in der Lage sein müsse, im Falle eines Irrtums des Computers einzugreifen, um Schlimmeres zu verhindern.

Science Fiction-Metaphern als Erzählungen von Unterwerfung, Identitätsverlust und Emanzipation

Aus diesem Grund wird wohl vor einer Degradierung des/der FahrerIn zum „unmündigen Passagier“ (Wüst 2013, 99; vgl. auch Grundhoff 2008; Strassmann 2009) gewarnt, die mit der Emanzipation des Autos einhergehe (Wüst 2013). Damit werden Parallelen zu Science Fiction-Werken gezogen, die vom Aufbegehren der Roboter und der Unterwerfung der Menschheit erzählen. Bemerkenswert dabei ist, dass je nach Aussageabsicht unterschiedliche Szenarien entworfen werden: So zeichnet SPIEGEL-Autor Christian Wüst ein eher düsteres Bild einer Zukunft mit autonomen Fahrzeugen, benutzt dabei wiederholt Metaphern des Wettstreites bzw. des Krieges und prophezeit so die Erhebung des Fahrzeugs über den Menschen. Diesen Gedanken teilt auch Florian Rötzer von Telepolis. Er vermutet, dass „es sich auch um eine Entmündigung des Menschen“ handeln könne, „der als minderwertig, weil fehleranfällig gilt, vielleicht auch um eine Machergrüfung (sic!) der nichtbiologischen Nachkommen der Menschen“ (Rötzer 2012). Auf der anderen Seite bemüht sich Raúl Rojas, seine „Autopie“ (Rojas 2012) möglichst ansprechend als erstrebenswerte Befreiung des Menschen aus der „Knechtschaft“ (ebd.) des Autos und den damit verbundenen Belastungen, etwa in Stau-Situationen, zu präsentieren.

Die Kontrolle von Technologie stellt einen wichtigen Marker für die Performanz von Männlichkeit dar (vgl. Mellström 2004; Redshaw 2008; Wajcman 1994). Die geäußerte Angst vor Kontrollverlust, die in Szenarien der Unterwerfung durch Roboter gipfelt, scheint also auch eine Angst vor dem Verlust männlicher Identität zu bedeuten. Dies ist wohl auch einer der Gründe für die eher spärlichen Aktivitäten vieler Automobilhersteller im Bereich des vollautomatisierten Fahrens. Christian Wüst schreibt dazu:

„Bevormundung“ ist der große Horrorbegriff der Entwickler, die Angst, dem Automobil seinen archaischen Zauber zu rauben, indem sie den einst allmächtigen Fahrer zum unmündigen Passagier degradieren (Wüst 2013, 99).

VertreterInnen der Branche begründen ihre Forschungsaktivitäten damit, effektive Assistenzsysteme entwickeln zu wollen, die die FahrerInnen in belastenden Situationen unterstützen, jedoch niemals vollständig ersetzen sollen. Dies wird durch entsprechende Rhetorik untermauert: Der Automobilhersteller AUDI spricht beispielsweise bewusst vom „pilotierten“ (Bloch 2013, 123) Fahren, um die Unterstützungsabsicht zu verdeutlichen und die FahrerInnen nicht aus der Verantwortung zu nehmen. Dies stellt eine verbreitete Strategie dar, um potentiellen NutzerInnen die Ängste und Bedenken zu nehmen, die sie autonomen Fahrzeugen entgegenbringen. Gleichzeitig wird versucht, wie ich im Folgenden darstellen werde, LeserInnen mit den Vorteilen des autonomen Fahrens zu locken.

Die Ambivalenz des Konzepts „Fahrspaß“

Die Akzeptanz von autonomen Fahrzeugen durch die Medienöffentlichkeit bezieht sich in der Regel nur auf jene Ausnahmesituationen, in denen diese die FahrerInnen entlasten können. Dementsprechend gestalten sich auch die Legitimationsstrategien. Dabei ist die Rede von der Erledigung der „schnöde(n) Alltagsarbeit“ (Grundhoff 2013) durch das autonome Fahrzeug und der Übernahme „lästige(r) Fahraufgaben“ (Bloch 2013, 123), beispielsweise in Staus (vgl. Bloch 2013; Byczkowski 2013a; Lamparter 2013; Rees 2011) oder anderen Situationen, die schlicht keinen Spaß machen (vgl. Grundhoff 2008; Gulde 2013; Wüst 2013). Dies verdeutlicht, dass Fahrspaß, der sich – glaubt man vielen Diskursbeteiligten – in der Kontrolle über das Fahrzeug (autobild.de 2008), dem „Jonglieren mit Risiken“ (Rötzer 2013) oder dem Fahren mit hoher Geschwindigkeit auf freier Strecke (Lamparter 2013) manifestiert, einen wesentlichen Reiz am Autofahren ausmacht.⁶ Das Konzept des Fahrspaßes setzt sich demnach aus Verhaltensweisen und Empfindungen zusammen, die, wie erwähnt, als stereotyp männlich deklariert sind. Zudem subsumieren sich unter dem Begriff des Fahrspaßes zahlreiche jener Eigenschaften, die für die Unsicherheit im Straßenverkehr verantwortlich gemacht werden und deshalb zu ‚neutralisieren‘ sind. Die Rede vom Fahrspaß konterkariert daher die zuvor angeführte Sicherheitsargumentation, da dieser zwar Freude für den Einzelnen, aber durchaus auch Gefahr für andere bedeuten kann.

Den Fahrspaß aufzugeben, sind dennoch viele Autoren⁷ nicht gewillt, weshalb autonome Fahrzeuge vielfach nur dann als akzeptabel erachtet werden, wenn sich ihre Autonomie wieder abschalten lässt, um sich dem Fahrspaß wieder hingeben zu können (vgl. Blaube 2007; Lamparter 2013), dessen Ausleben wohl wesentlich für die Konstruktion und Erhaltung eines autonomen und männlichen Subjekts ist. Auch diesen Ablehnungstendenzen wird entgegenzuwirken versucht, indem der Fokus auf Fahrassistenzsysteme gelenkt wird, die die FahrerInnen allenfalls in unliebsamen Situationen unterstützen.

Das Verhältnis von Mensch und Auto im Spannungsverhältnis zwischen Versklavung und Partnerschaft

Ein weiterer Schlüsselbegriff für den Umgang mit dem autonomen Auto ist das Vertrauen, welches viele AutorInnen der für sie neuen Technologie nicht oder nur unter Vorbehalten entgegenbringen. In einem Erlebnisbericht über seine erste Fahrt mit einem autonomen Fahrzeug beschreibt Wolfgang Blaube etwa seine „Verkrampfung“ (Blaube 2007), bis er erst nach einigen Runden auf der Teststrecke „Vertrauen gefasst habe“ (ebd.). Auch andere berichten davon, zunächst Probleme damit gehabt zu haben, sich und ihr Schicksal dem Computer zu überlassen (vgl. etwa Böhringer 2013). Auch für die gesamtgesellschaftliche Ebene wird das fehlende Vertrauen in die fremde Technologie als Schwachpunkt ausgemacht, der neben finanziellen⁸ und

rechtlichen Problemen sowie den bereits formulierten Ängsten dafür sorgen könnte, dass autonome Fahrzeuge vom Zielpublikum abgelehnt werden. Die Einschätzung möglicher gesellschaftlicher Reaktionen auf dieses Thema geht an dieser Stelle auseinander. Während etwa Michael Kröger behauptet, dass „die Autofahrer von heute jedenfalls (...) den Autopiloten in der Mehrzahl“ (Kröger 2012) ablehnen würden, zeigt sich ein Artikel auf autobild.de über die „Akzeptanz überrascht“ (autobild.de, 2012), die eine Studie eines Marktforschungsunternehmens über autonome Fahrzeuge ermittelt hat und insbesondere junge Menschen als empfänglich dafür sieht. Diese Tendenz wird an anderer Stelle von Stefan Bratzel von der FH für Wirtschaft in Bergisch-Gladbach mit der sogenannten „Entemotionalisierung der Automobilität“ (zit.n. Wüst 2013, 102) begründet, denn insbesondere in Städten besäßen immer weniger junge Menschen ein Auto oder gar eine Fahrerlaubnis. Letztendlich wird jedoch auch hier deutlich, dass die Vollautomatisierung des Automobils eher nicht gewünscht ist, denn Fahrassistenzsysteme erreichen zumindest in der von autobild.de zitierten Studie wesentlich höhere Akzeptanzwerte.

Zur Durchsetzung einer neuen Technologie benötigt die Branche das Vertrauen der NutzerInnen. Tom Gasser von der Bundesanstalt für Straßenwesen äußert etwa: „Die Hoch- und Vollautomatisierung bricht ja nicht über uns herein, (...) sie wird schrittweise erfolgen“ (zit. n. Stockburger 2013). „Schrittweise“ ist hier als eine Annäherung an die Vollautomatisierung über Fahrassistenzsysteme zu verstehen.

Durch die beschriebene Setzung von FahrerInnen als Risiko und die damit einhergehende ‚Verbannung‘ in den PassagierInnenstatus sowie der Verleihung eines Subjektstatus an das Auto verändert sich das Verhältnis zwischen Mensch und Fahrzeug. Bislang wurden Kraftfahrzeuge überwiegend als die „technische Verstärkung“ (Both/Weber 2014) des autonomen Subjekts verstanden, welche in „soldatischer Ergebenheit“ (Christaller/Wehner 2003, 14) dessen Befehle ausführen.

Die Weiterentwicklung des Automobils über Fahrassistenzsysteme hin zur Vollautomatisierung verändert diese Beziehung jedoch entscheidend. Je nach Automatisierungsgrad kann von einer Wechselseitigkeit hinsichtlich der Handlungsmacht bis hin zur Umkehr der Rollenverteilung ausgegangen werden (Both/Weber 2014). Der Diskurs rund um die Ängste, vom autonomen Fahrzeug entmündigt und des Fahrspaßes beraubt zu werden, macht deutlich, dass zumindest von Seiten vieler JournalistInnen ein ‚partnerschaftliches‘ Verhältnis zwischen FahrerIn und Auto gewünscht wird, in welchem der Computer dem Menschen als „Kopilot“ (Rojas 2012) bzw. als assistierender „Beifahrer“ (Löwer 2011) dient. Vor dem Hintergrund, dass Autos von Männern oftmals wie eine Geliebte behandelt werden, tun sich hier neue Bilder einer ‚Beziehung‘ zwischen Auto und Besitzer auf und es bleibt offen, wie sich das bisherige ‚Liebesverhältnis‘ entwickeln wird, wenn das Fahrzeug nicht mehr nur ‚sklavisch‘ den Anordnungen seines ‚Meisters‘ folgt⁹, sondern nach ‚Gleichberechtigung‘ strebt.

Fazit und Ausblick

Ich habe dargestellt, dass sich der Mediendiskurs zu autonomen Fahrzeugen in einem Meinungsfeld zwischen Heilsversprechen und Bedrohungsszenarien bewegt. Zur Legitimierung der Technologie wird versucht, FahrerInnen als nicht mehr verantwortbares Unfallrisiko zu konstruieren, denen das autonome Fahrzeug in puncto Sicherheit und Zuverlässigkeit überlegen ist, weshalb man zur Verbesserung der Verkehrssicherheit den Menschen als FahrerIn ‚entmündigen‘ und dem autonomen Fahrzeug die Steuerung überlassen sollte. Diese Umkehr von Subjekt- und Objektstatus vor Augen wird jedoch der Verlust von Kontrolle, Selbstbestimmtheit und Fahrspaß befürchtet, also jene Aspekte, die als stereotyp männlich gelten und dazu beitragen, das Auto als Symbol hegemonialer Männlichkeit zu konstruieren. Mit dem Verlust dieser Privilegien ginge eine Einschränkung in den Möglichkeiten zur Performativität von Männlichkeit einher. Die häufig von Branchenseite kolportierten Fahrassistenzsysteme scheinen daher einen versöhnlichen Mittelweg zwischen herkömmlichen Pkw und Vollautomatisierung darzustellen, da sie die FahrerInnen lediglich unterstützen, aber nicht bevormunden und ihnen die Möglichkeit lassen, den vielfach gewünschten Fahrspaß auch weiterhin auszuleben. Die Möglichkeit zur Performanz von Männlichkeit wird so nicht in Frage gestellt.

Autonome Fahrzeuge können also durchaus eine ‚Gefahr‘ für hegemoniale Männlichkeitsbilder darstellen. Bemerkenswert ist außerdem, dass sich die vorgebrachten Argumente widersprechen: Zwar gilt der Mensch als nicht zu verantwortendes Risiko, gleichzeitig scheint aber das Vertrauen in angeblich überlegene Technologie nicht gegeben, was sich in der Forderung äußert, dass der Mensch als Kontrollinstanz möglichst unabgelenkt dem Straßengeschehen folgen können müsse. Ebenso paradox ist der Wunsch, den vielfach geliebten Fahrspaß zu erhalten, der untrennbar mit sicherheitsgefährdenden Aspekten verbunden ist. In diesen widersprüchlichen Aussagen zeigt sich, dass mit autonomen Fahrzeugen recht diffuse Ängste und Vorstellungen verbunden sind, die dazu führen, dass man(n) sich noch nicht auf sie einlassen möchte. Da autonome Fahrzeuge allerdings immer noch Zukunftsmusik sind, lässt sich nur darüber spekulieren, welche faktischen Auswirkungen diese sowohl auf die Automobilkultur als auch auf darin eingewobene Geschlechtsstereotype haben werden.

Anmerkungen

- 1 Auf die Ausgestaltung dieses Konzepts gehe ich weiter unten genauer ein. Für zahlreiche hilfreiche Anregungen und Hinweise danke ich Jutta Weber, Samuel Müller, Katrin M. Kämpf sowie Katharina Schoenes.
- 2 Ich nutze hier bewusst das Maskulinum, da die zitierten Branchen-Experten ausnahmslos männlich sind.
- 3 Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr: <https://beck-online.beck.de/default.aspx?bcid=Y-100-G-StVUeb> (18.6.2014)

- 4 Vgl. <http://www.motor-talk.de/news/autos-duerfen-bald-selbststaendig-fahren-t4946028.html> (18.6.2014)
- 5 Laut einer Studie von Hoppenstedt und der Hochschule Osnabrück sind beispielsweise nur 18,3% der ManagerInnen im Automobilsektor Frauen, vgl. <http://www.automobil-industrie.vogel.de/management/articles/382437/> (19.3.2014) und laut dem trendence Graduate Barometer sind 87% der in der Branche allgemein beschäftigten Menschen Männer, vgl. <https://www.deutschlands100.de/beruf-karriere/schwerpunkthemen/automobil/eine-maennerdomaene.html> (19.3.2014).
- 6 Wohl nicht umsonst wurde dieses Konzept in Werbeslogans wie „Aus Freude am Fahren“ des Autoherstellers BMW verwendet.
- 7 Hier nutze ich ebenfalls bewusst das Maskulinum, da ausschließlich männliche Autoren dies formulieren.
- 8 Autonome Fahrzeuge wären aufgrund ihrer massiven technischen Ausrüstung zunächst nur in der Luxusklasse denkbar (Lamparter 2013).
- 9 Dies bezieht sich auf das „Slave/Master“-Modell, welches bislang das Verhältnis zwischen Mensch und Maschine bezeichnete (Both/Weber 2014).

Literatur

Balkmar, Dag, 2007: Men, Cars and Dangerous Driving: Affordances and Driver-car Interaction from a Gender Perspective. Umeå.

Both, Göde/Weber, Jutta, 2014: Hands-Free Driving? Automatisiertes Fahren und Mensch-Maschine Interaktion. In: Hilgendorf, Eric (Hg.): Robotik im Kontext von Recht und Moral. Wiesbaden, 171-188.

Christaller, Thomas/**Wehner**, Josef, 2003: Autonomie der Maschine – Einführung in die Diskussion. In: Christaller, Thomas/Wehner, Josef (Hg.): Autonome Maschinen. Wiesbaden, 9-37.

Connell, Raewyn, 1996: Masculinities. Cambridge.

Eisch, Katharina, 1999: Auto, Männlichkeit, Tod. Zur Geschlechtsspezifität in der Rede vom Auto. In: Köhle-Hezinger, Christel/Scharfe, Martin/Brednich, Rolf Wilhelm (Hg.): Männlich. Weiblich. Zur Bedeutung der Kategorie Geschlecht in der Kultur. Münster, 444-455.

Jäger, Siegfried, 2004: Kritische Diskursanalyse. Eine Einführung. Münster.

Mellström, Ulf, 2004: Machines and Masculine Subjectivity: Technology as an Integral Part of Men's Life Experiences. In: Men and Masculinities. 4, 368-382.

Petersen, Alan, 2003: Research on Men and Masculinity – Some Implications of Recent Theory on Future Work. In: Men and Masculinities. 6, 54-69.

Redshaw, Sarah, 2008: In the Company of Cars. Driving as Social and Cultural Practice. Burlington.

Schuh, Gregor, 2013: „Frau am Steuer, Ungeheuer!“ Autofahren und Gender Trouble von Proust über Tarantino bis Madonna. In: Felten, Uta/Küchler, Kerstin (Hg.): Kino und Automobil. Tübingen, 231-246.

Sheller, Mimi, 2004: Automotive Emotions. Feeling the Car. In: Theory, Culture and Society. 21 (4/5), 221-242.

Urry, John, 2004: The System of Automobility. In: Theory, Culture and Society. 21 (4/5), 25-39.

Vick, Malcolm, 2003: Danger on the Roads. Masculinity, the Car, and Safety. In: Youth Studies Australia. 22 (1), 32-37.

Wajcman, Judy, 1994: Technik und Geschlecht. Die feministische Technikdebatte. Frankfurt/M.

Quellenmaterial

- autobild.de**, 2012: Akzeptanz überrascht. Internet: <http://www.autobild.de/artikel/selbststeuernde-autos-umfrage-3666506.html> [29.1.2014].
- Biermann**, Kai, 2012: Kalifornien lässt autonome Autos auf die Straße. Internet: <http://www.zeit.de/digital/mobil/2012-09/google-autonome-autos> [29.1.2014].
- Blaube**, Wolfgang, 2007: Diesem Geisterfahrer können Sie trauen. Internet: <http://www.autobild.de/artikel/autonomes-fahren-220397.html> [29.1.2014].
- Bloch**, Alexander, 2013: Mein Auto fährt selbst. In: Auto, Motor und Sport, Nr. 3, 122-124.
- Böhringer**, Christine, 2013: Fahr mich in die Zukunft. Internet: <http://www.zeit.de/2013/16/C-Ing-Auto> [29.1.2014].
- Bolduan**, Gordon/**Stieler**, Wolfgang, 2008: Computer am Steuer. Internet: <http://www.heise.de/tr/artikel/Computer-am-Steuer-275200.html> [29.1.2014].
- Byczkowski**, Thomas, 2013a: „Im Stau drücke ich dann einen Knopf“. Internet: <http://www.zeit.de/zeit-wissen/2013/03/autonomes-auto-google-fahrzeugindustrie> [29.1.2014].
- Byczkowski**, Thomas, 2013b: Computer am Steuer. Internet: <http://www.zeit.de/zeit-wissen/2013/03/autonomes-auto-interview-alexandra-neukum> [29.1.2014].
- Gulde**, Dirk, 2013: Das Auto denkt, das Auto lenkt. Internet: <http://www.auto-motor-und-sport.de/testbericht/autonomes-fahren-das-auto-denkt-das-auto-lenkt-7252672.html> [29.1.2014].
- Grünweg**, Tom, 2013: Selbststeuernder Wagen: Ausfahrt mit Autopilot. Internet: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/autonomes-fahren-unterwegs-mit-einer-s-klasse-auf-autopilot-a-920803.html> [29.1.2014].
- Grundhoff**, Stefan, 2013: In fünf Jahren fahren unsere Autos ohne Fahrer. Internet: http://www.focus.de/auto/ratgeber/autonomesfahren/tid-29647/autonomes-fahren-in-fuenf-jahren-fahren-unsere-autos-ohne-fahrer_aid_924084.html [29.1.2014].
- Grundhoff**, Stefan/press-Inform, 2008: Wenn der Wagen von alleine fährt. Internet: <http://www.auto-motor-und-sport.de/news/vision-autopilot-wenn-der-wagen-von-alleine-faehrt-872214.html> [29.1.2014].
- Heitmüller**, Stefanie, 2010: Führerloses Forschungsfahrzeug: „Leonie“ rollt durch Braunschweig [29.1.2014].
- Kröger**, Michael, 2012: Autonomes Auto: Der Mensch denkt, das Auto lenkt. Internet: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/fu-berlin-stellt-selbstfahrendes-elektroauto-vor-a-855918.html> [29.1.2014].
- Läsker**, Kristina, 2013: Die Geisterflotte. Internet: <http://www.sueddeutsche.de/auto/autonomes-fahren-die-geisterflotte-1.1688629> [29.1.2014].
- Lamparter**, Dietmar H., 2013: „Damit keiner Unfug treibt“. Internet: <http://www.zeit.de/2013/24/thomas-weber-mercedes-s-klasse> [29.1.2014].
- Löwer**, Chris, 2011: Lenken durch Denken. Internet: <http://www.heise.de/tr/artikel/Lenken-durch-Denken-1260237.html> [29.1.2014].
- Pander**, Jürgen, 2012: Projekt „Sartre“: Hände weg vom Steuer! Internet: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/sartre-projekt-autonome-autokolonne-auf-oeffentlicher-autobahn-a-837307.html> [29.1.2014].
- Parbel**, Matthias, 2010: Von Street View zum „Street Drive“ – Autonome Fahrzeuge. Internet: <http://www.heise.de/newsticker/meldung/Von-Street-View-zum-Street-Drive-Autonome-Fahrzeuge-1104961.html> [29.1.2014].
- Rees**, Jürgen, 2011: Hände weg vom Steuer. Internet: <http://www.zeit.de/auto/2011-11/autonomes-fahren> [29.1.2014].

Rettberg, Felix, 2010: Autonome Autos: Knight Rider in Berlin. Internet: <http://www.spiegel.de/wissenschaft/technik/autonome-autos-knight-rider-in-berlin-a-691605.html> [29.1.2014].

Rötzer, Florian, 2012: Kalifornien öffnet die Straßen für autonome Autos. Internet: <http://www.heise.de/tp/blogs/3/152705> [29.1.2014].

Rötzer, Florian, 2013: Die Robotfahrzeuge kommen. Internet: <http://www.heise.de/tp/artikel/38/38897/1.html> [29.1.2014].

Rojas, Raúl, 2012: Autopie: Autonome Fahrzeuge für Car-Sharing. Internet: <http://www.heise.de/tp/artikel/36/36836/1.html> [29.1.2014].

Stockburger, Christoph, 2013: Automatisiertes Fahren: Mensch gegen Maschine. Internet: <http://www.spiegel.de/auto/fahrkultur/rechtliche-und-ethische-fragen-zum-automatisierten-fahren-a-905181.html> [29.1.2014].

Strassmann, Burkhard, 2009: Auto geht auch anders. Internet: <http://www.zeit.de/2009/39/T-IAA> [29.1.2014].

Wüst, Christian, 2013: Fahren ohne Fahrer. In: DER SPIEGEL, Nr. 5, 98-102.

ZEIT ONLINE, 2011: Land der Geisterfahrer. Internet: <http://www.zeit.de/digital/2011-05/google-autonomes-auto> [29.1.2014].

Was bleibt? Grenzen und Möglichkeiten eines queer-feministischen Archivs im Internet

ULRIKE KOCH. ANNA ZSCHOKKE

Wir bloggen, tweeten, stellen Fotos online, diskutieren, argumentieren, freuen und ärgern uns, machen uns gegenseitig Mut und geben Widerspruch. Doch wer ist dieses Wir? Unter diesem Wir fassen wir Menschen, die sich in den diversen (queer-)feministischen Spektren verorten und sich auf einer oder mehreren Plattformen im Internet treffen, diese mit Inhalten füllen und das bereits über einen längeren Zeitraum. Wie lang genau lässt sich jedoch nicht mehr exakt feststellen, da entgegen der Annahme, dass alles sich im Netz Befindliche ohne Einschränkung abrufbar ist, das Internet sehr wohl „vergisst“ bzw. Seiten offline genommen, nicht von Suchmaschinen indiziert oder auf der Liste der Suchergebnisse weit hinten gelistet werden. Gegenwärtige (queer-)feministische Wissensproduktionen sowie künstlerische Auseinandersetzungen können zwar im Gegensatz zu ihren Vorläufer_innen relativ einfach gefunden werden – doch wie lange noch?

Eine Chronik dieser Wissensproduktionen im Internet existiert derzeit nicht, genau so wenig eine zentrale Plattform, die diese speichert und weitläufig zugänglich macht. Ein wenig polemisch formuliert, kann daher von einem ungehobenen Wissensschatz im Internet gesprochen werden, der sich nicht auf nationale Grenzziehungen beschränkt. Vielmehr ist er international ausgerichtet, greift gegenwärtige