
Thomas Alkemeyer

Mensch-Maschinen mit zwei Rädern.

(Praxis-)Soziologische Betrachtungen zur Aussöhnung von Körper, Technik und Umgebung

In den fünfziger Jahren konnte Günther ANDERS seine Beobachtungen zum Verhältnis von Menschen und Maschinen noch unter dem Stichwort „prometheische Scham“ zusammenfassen.¹ Er bezeichnete damit die Scham, die der Mensch aufgrund seiner fehlerhaften Kreatürlichkeit angesichts der Perfektion der Maschinen empfindet. Für ihn standen sich Kreatur und Maschine (noch) deutlich gegenüber. Motorradfahren, so scheint mir, ist ein Beispiel dafür, dass diese Gegenüberstellung keineswegs für alle Mensch-Maschinen-Beziehungen Gültigkeit beanspruchen kann. Anreizerhebungen mit Motorradfahrern haben ergeben, dass die Faszination des Motorradfahrens beispielsweise aus dem Einklang mit der Maschine resultiert, verbunden mit den Möglichkeiten des Umweltkontakts, der Naturwahrnehmung und einem Gefühl der Kraft.

Im Anschluss daran lautet die Hauptthese meines Beitrags: Charakteristisch für das Motorradfahren ist die Symbiose von Körper, High-Technology und Landschaft. Es handelt sich um eine technologische, die organischen Kräfte des Körpers weit überbietende Bewegungsform, die die romantische Kritik an der technischen Zivilisation bereits in sich aufgenommen hat und eine (Wieder-)Versöhnung von Natur und Kultur, Technik und Körperlichkeit nicht nur verspricht, sondern unmittelbar spürbar werden lässt und damit performativ beglaubigt. Eben aus dieser Kombination des Ungleichzeitigen, so meine Annahme, bezieht das Motorradfahren seine Faszination.

Ich werde diese Idee in drei Schritten ausbuchstabieren: Im ersten Teil sollen die historisch-gesellschaftlichen Konstitutionsbedingungen dieser Versöhnungsutopie ausgeleuchtet werden. Im zweiten Teil werde ich zu zeigen versuchen, dass diese Utopie in ihrem praktischen Vollzug zwei Komponenten hat: in gegliederten Momenten verbindet sich der Körper des Fahrers mit der Maschine zu einer reibungslos funktionierenden Bewegungseinheit; zugleich geht die entstandene Mensch-Maschinen-Gestalt eine vergleichsweise unvermittelte, lebendige Beziehung zum durchfahrenen Umraum ein. Im dritten und letzten Teil soll das Motorradfahren als Freizeitbeschäftigung mit neueren, riskanten Sportarten des Gleitens, Rollens und Fliegens, wie Inlineskating oder Skateboardfahren, in Bezie-

¹ ANDERS 1992, 21-95; vgl. auch MEYER-DRAWE 1996, 17.

hung gesetzt und die These plausibilisiert werden, dass der Boom dieser Risiko-Praxen eine Indikatorfunktion für gesellschaftliche Veränderungsprozesse hat, die sich hier deutlicher abzeichnen als in anderen, weniger beweglichen Bereichen.

Historisch-gesellschaftliche Konstitutionsbedingungen der Faszination an der Versöhnung von Körper, technischem Gefährt und Landschaft

Im *Emile*, 1762 erstmals erschienen, setzt J.-J. Rousseau, dem Reisen in einer Postkutsche „wie Eilboten“ das Modell der ‚Vergnügungsreise‘ zu Fuß oder zu Pferde entgegen und charakterisiert letzteres wie folgt:

„Wir denken nicht allein an die beiden Endpunkte, sondern an die Spanne, die sie trennt. Die Reise selbst ist ein Vergnügen für uns. Wir machen sie nicht traurig sitzend wie Gefangene in einem kleinen, festverschlossenen Käfig: Wir reisen nicht weichlich und ausgestreckt wie Frauen. Wir verzichten nicht auf frische Luft, nicht auf den Blick auf die Umgebung (...) Da ich nur von mir abhängе, erfreue ich mich aller Freiheit, die ein Mensch haben kann (...) Ich habe immer beobachtet, dass Reisende in bequemen Wagen nachdenklich, traurig, mürrisch oder leidend waren; die Wanderer dagegen immer heiter und gelöst und mit allem zufrieden.“
(ROUSSEAU 1762/1993, 450f.)

Ich habe dieses Zitat Rainer SCHÖNHAMMERS (1991) instruktiver Studie zur „Psychologie der Fortbewegung“ entnommen. Es gehört in eine lange Reihe ähnlicher Zitate, die ausnahmslos in dieselbe Richtung weisen: Seit dem 18. Jahrhundert werden nacheinander die technischen Fortbewegungsmittel Kutsche, Eisenbahn, Automobil und Flugzeug kritisiert, weil sie den insbesondere für das Wandern charakteristischen, mimetischen Zusammenhang zwischen Fortbewegung und Umgebung aufgelöst und damit zu einer Verarmung des Erlebens geführt hätten. Verarmung steht dabei überwiegend für den Verlust der autonomen – als männlich konnotierten – (Selbst-)Bewegung des Menschen mittels der eigenen Kräfte, für die Einschränkung der sinnlichen Gegenwart der Welt ‚draußen‘ und sensomotorische Deprivation, den Verlust körperlich-sinnlicher Rückempfindungsfähigkeit. Begleitet wird diese Krisendiagnose von beharrlichen Hinweisen auf das damit einhergehende Übergewicht der visuellen Wahrnehmung, d.h. des distanzierenden Sehsinns.

Insgesamt läuft die kulturkritische Klage, die den technischen Fortschritt als seine andere Seite stets begleitet hat, auf die These hinaus, die Technisierung der Fortbewegung widerspreche dem lebendigen Erleben und dem authentischen Menschsein; sie entfremde den Menschen vom realen In-der-Welt-Sein und damit von der eigenen Natur. Während die Repräsentanten von Industrie und Freihandel die neuen Transport- und Verkehrsmittel des 19. Jahrhunderts als Gewinn betrachteten, weil sie Verkehr und Warentausch von den Unberechenbarkeiten der Natur, von Zu-

fällen, Katastrophen, natürlichen Grenzen und erschöpfbaren Energiequellen zu emanzipieren versprochen, stellten sich dieselben Fortbewegungsmittel von der romantischen Gegenposition aus als „rollende Kerker“ dar, so jedenfalls Karl Philipp Moritz bereits am Ende des 18. Jahrhunderts anlässlich einer Englandreise (zitiert nach SCHÖNHAMMER, 1991, 8). Anstatt vom Menschen beherrscht zu werden, schienen sie den Menschen zu beherrschen und in seiner Autonomie einzuschränken. Der Riss in der (ehemals) mimetischen Beziehung zwischen Fortbewegung und Umgebung ist in dieser Sichtweise keine Emanzipation von den Unberechenbarkeiten der Natur, keine begrüßenswerte Beseitigung von Störfaktoren; vielmehr bezahle der Mensch die gewonnene Sicherheit mit seiner eigenen Leblosigkeit. Eine vorläufig letzte Zuspitzung hat dieser Diskurs durch den französischen Architekten und Urbanisten Paul VIRILIO erfahren, der den „Verlust des Unmittelbaren“ und die „Vereisung der Erfahrung“ spätestens beginnen sieht, als der Mensch aufs Reittier stieg.²

Mit jedem technischen Fortschritt figuriert in diesem kulturkritischen Diskurs das jeweils langsamere und in diesem Sinne primitivere Gefährt als positives Gegenbild. Rückblickend erscheint so auch das Reisen in der Kutsche als eine lebendige Erfahrung, bei der das Maß der zurückgelegten Entfernung sowohl an der eigenen wie auch an der Erschöpfung der Zugtiere noch unmittelbar sinnlich erfahrbar gewesen wäre. Jede neue technische Entwicklung lässt ältere Techniken der Fortbewegung mithin „nostalgisch als irgendwie beseelter erscheinen“ (SCHIVELBUSCH 2002, 18). Mitunter lebt dabei die ökonomisch obsolet gewordene und in der Folge romantisch verklärte Fortbewegungsart in den sogenannten Freizeitbereichen fort, die sich komplementär zur fortschreitenden Zivilisierung und Disziplinierung des Verhaltens ausdifferenzieren. In diesen Bereichen werden die angeblich verlorene Unmittelbarkeit körperlich-sinnlicher Raumerfahrung, werden Spannung und Erregung ‚künstlich‘ wiederhergestellt. So wandelt sich Ende des 19. Jahrhunderts beispielsweise das Kutschenfahren von einer überlieferten Form des Reisens zu einem Liebhabersport der gehobenen Klassen: Aus einer ehemals zweck- und zielbezogenen Fortbewegung wird eine um ihrer selbst willen betriebene, in den Sonderraum des Sports eingehetzte Fortbewegungspraxis, die (noch) alle Sinne des Menschen anzusprechen verspricht und statt an die technologische Geschwindigkeit moderner Apparate an die metabolische Geschwindigkeit des Körpers gebunden bleibt.³

Quasi absoluter Maßstab der Kulturkritik technologischer Fortbewegungsarten ist die Fortbewegung ohne fremde Hilfen; Gehen, Wandern

² Vgl. so VIRILIO 1989, 29-45 über die „Metempsychose des Passagiers“.

³ Zur Unterscheidung von technologischer und metabolischer Geschwindigkeit s. VIRILIO 1994, 134.

und Laufen gelten als anthropologische Norm. Bereits bei dem Aufklärer, Dichter und Wanderer Johann Gottfried Seume (1763-1810) heißt es im „Spaziergang nach Syrakus im Jahre 1802“ (zitiert nach SCHÖNHAMMER, 1991, 8):

„Ich halte den Gang für das Ehrenvollste und Selbstständigste in dem Manne (...) So wie man im Wagen sitzt, hat man sich sogleich einige Grade von der ursprünglichen Humanität entfernt. (...) Fahren zeigt Ohnmacht, Gehen Kraft.“

Und mehr als 170 Jahre später, 1978, schreibt VIRILIO (1978, 20, zitiert nach SCHÖNHAMMER, 1991, 10, Fn. 3):

„Obwohl der Fußgänger selber ein Fahrzeug ist, ein metabolisches Fahrzeug mit eigenem Tempo, gibt es eine Identität und Identifikation des Körpers mit seiner Geschwindigkeit; leben, lebendig sein, heißt Geschwindigkeit sein. Ich kenne meine Geschwindigkeit, so wie ich den Körper kenne, der sie produziert.“

Nun wäre es ein leichtes, solche Verklärungen des selbständigen Gehens und vergangener Formen des Reisens als romantisch-reaktionäre Stellungnahmen gegen neue technische Entwicklungen abzuwerten. Dies greift indes zu kurz, artikulieren sich darin doch durchaus ernstzunehmende historische Erfahrungen der Desorientierung angesichts epochaler Beschleunigungen des gesellschaftlichen Lebens. In seinem viel zitierten Werk über die „Geschichte der Eisenbahnreise“ hat SCHIVELBUSCH (2002) dargestellt, dass sich das Gefühl des Verlusts gewohnter Orientierungen in der Eisenbahn wie in kaum einer anderen Erfindung der Moderne verdichtete. Die Eisenbahn schien nicht mehr, wie noch die Kutsche, „eingebunden in den Landschaftsraum“, sondern den spürbaren Zusammenhang von Fortbewegung und Umraum zu zerreißen. „Durch die Eisenbahnen wird der Raum getötet und es bleibt nur noch die Zeit übrig“, so Heinrich Heines bekanntes Diktum aus dem Jahre 1843 (zitiert nach SCHIVELBUSCH, 2002, 39). Nicht wenige Zeitgenossen wurden in der Eisenbahn von Schwindel ergriffen, von Angstgefühlen der Denormalisierung und Depersonalisierung – und dies angesichts einer Geschwindigkeit von ca. 40 km/h., immerhin das Dreifache des bis dahin von den Postkutschen erreichten Tempos.

Eine doppelte Aussöhnung

Damit nun endlich zum Motorradfahren und jener doppelten Versöhnung von Mensch und Maschine zu einer Mensch-Maschinen-Gestalt, die sich dann ihrerseits eng mit dem Umraum verbindet, ja gleichsam in diesen eintaucht.

Der Term Maschine allerdings führt ein wenig in die Irre, handelt es sich beim Motorrad doch eher um ein spezielles Werkzeug, oder besser: ein *Spielzeug* - zumindest seit das Motorrad in der 1970er Jahren einen

Imagewandel zum Luxusgut durchgemacht hat und nicht mehr primär als Nutz- sondern als Freizeitfahrzeug eingesetzt wird. Angesichts der industriellen und technischen Entwicklung seiner Zeit hat Hegel Werkzeuge und Maschinen dahingehend unterschieden, dass das Werkzeug noch Spuren am Menschen hinterlasse, wie – so wäre hinzuzufügen – dieser umgekehrt Spuren am Werkzeug. Das Werkzeug funktioniert nicht ohne den Menschen, es „gibt ihn nicht frei“ (MEYER-DRAWE 1996, 25). In das Werkzeug muss (noch) menschliche Tätigkeit gelegt werden, während diese in der Maschine selbst liegt. Werkzeuge müssen praktisch benutzt werden, um die in ihnen objektivierten Gebrauchsmöglichkeiten – ihre „Gegenstandsbedeutungen“⁴ – zu realisieren. Im Gebrauch werden die dafür notwendigen Bewegungen des Körpers nach und nach zu technisch-funktionalen Könnensbewegungen umgestaltet. LEONTJEW (1973, 239f.) hat dies am einfachen Beispiel des Erlernens des Löffelgebrauchs verdeutlicht. Er beschreibt, wie die Handbewegungen des Kindes beim Gebrauch des Löffels unter Anleitung der Erwachsenen grundlegend umgestaltet werden und sich nach und nach „der objektiven Logik des Umgangs mit diesem Gerät“ unterordnen: „Das Kind erwirbt ein System funktionaler Bewegungen, ein System von Handlungen mit Werkzeugcharakter ...“. Mit dieser Formung und Technisierung der Körperbewegungen entsteht zugleich ein implizites praktisches Wissen, eine Könnerschaft sowie eine gegenstandsbezogene sensomotorische Rückempfindungsfähigkeiten: eine Intelligenz des Körpers, die auf das Werkzeug abgestimmt ist und es erlaubt, dieses situationsadäquat ohne Nachdenken zu gebrauchen. Körper und Werkzeug gehen in der Praxis eine Beziehung ein, ähneln sich einander an.

Zumindest Fahrzeuge, die vom Menschen selbst gelenkt werden, wie das Auto oder das Motorrad, können in diesem Sinne als Werkzeuge betrachtet werden. Sie verbinden sich in der Praxis mit dem Fahrzeugführer. Praktische Prozesse der Technisierung und Habitualisierung der Bewegung, des Sich-Einrichtens und des Vertrautwerdens mit dem Fahrzeug, des Erwerbs der Fähigkeit zu prinzipieller und aktueller Beherrschung, führen dazu, dass das Fahrzeug in technischer wie in stilistischer Hinsicht zu einem Teil der Person wird. Es dehnt die Person in beiden Dimensionen über ihre Grenzen hinaus aus, indem es nicht nur ihre physischen Möglichkeiten erweitert, sondern auch zum Teil eines überpersönlichen Lebensführungsstils wird, der den Anschluss an Gruppen von Gleichgesinnten – Zugehörigkeit – gewährt.

⁴ Unter „Gegenstandsbedeutung“ versteht HOLZKAMP (1978, 25) tätigkeitstheoretisch die Bedeutung, die ein Gegenstand „im Zusammenhang mit der menschlichen Lebenstätigkeit (sic!)“ erlangt.

Solche Fahrzeuge erweitern den Körper, dehnen ihn aus, ‚verbessern‘ ihn. Sie ersetzen nicht fehlende Gliedmaßen oder Körperteile wie Prothesen; sie gleichen körperliche Schwächen nicht aus, sondern fügen dem Körper etwas Neues hinzu, das im Gebrauch nach und nach in das Körper selbstgefühl – die Propriozeption – integriert wird. Weil sie den Körper mit neuen Potenzen beschicken, können sie Sehnsüchte nach dem Übermenschlichen in sich bündeln.

Die eigentümliche Einfühlung mit dem Fahrzeug bleibt allerdings nur solange bestehen, wie dieses seinem Nutzer ‚gehört‘ und alles ‚läuft‘. Wird die Selbstverständlichkeit gestört, verändert sich die Beziehung schlagartig: Der Fahrzeuglenker wird auf sich selbst zurückgeworfen, das Fahrzeug wird ihm (wieder) fremd – zum Gegen-Stand im wörtlichen Sinn. Insbesondere schwierige Situationen können augenblicklich zum Zerfall der praktischen Komplizenschaft von Fahrer und Fahrzeug sowie der bereits erlangten Integration von Einzelbewegungen und Detailerfordernissen führen. In besonderen Handlungsfeldern wie im Rennsport oder beim sportlich-riskanten Fahren wird ein solches Aufbrechen von Routinen bewusst angestrebt.

In Abhängigkeit von den materialen und symbolischen Eigenschaften der diversen Fahrzeuge unterscheiden sich auch die Mensch-Technik-Symbiosen gravierend. Der Körper des Autofahrers beispielsweise wird wie von einer zweiten metallenen Haut umschlossen. Das Auto federt die holprige Welt draußen buchstäblich ab; es „erscheint vollständig resistent gegen andere physische Mächte“ (MEYER-DRAWE 2001, 110). Die körperlichen Kräfte und Vermögen des Fahrers spielen mit fortschreitender technologischer Entwicklung des Autos eine immer geringere Rolle; sie werden technisch perfekt ausgeglichen. Zwar gilt dies tendenziell auch für die Entwicklung des Motorrads, jedoch wird der Körper der Umgebung hier, ähnlich wie beim Reiten oder Fahrradfahren, aber mit deutlich höherer Geschwindigkeit, aktiv ausgesetzt.

Autos konstituieren mobile Behälterräume. Von außen betrachtet ist nur die Gestalt des Autos sichtbar. Die Symbiose mit dem Fahrer wird vollzogen, indem sich dieser praktisch *in* den ‚Metakörper‘ des Autos integriert. Im Kontrast dazu bilden Körper und Maschine beim Motorradfahren gemeinsam *eine* Gestalt; sie erscheinen als *ein* „High-Tech-Vehikel-Körper“. Wie ein Pferd wird das Motorrad von den Schenkeln fest umschlossen; die Berührungsflächen beider Körper sind recht groß, die Übergänge zwischen ihnen vergleichsweise fließend. Selbst *Socius* oder *Socia* werden in diese Gestalt einbezogen. Dass sie zusammen mit dem Fahrer und dem Fahrzeug eine ‚organische‘ Einheit bilden, gebieten bereits die physikalischen Erfordernisse des Fahrens auf diesem labilen Gefährt. Aufgrund der innigen Nähe zum Gerät ist die Gestalthaftigkeit der Beziehung auch vom Subjekt spürbar. Wie stark das Motorrad als gleich-

sam technisches Organ in das Körperselbstgefühl einbezogen wird, bemerkt man besonders, wenn man nach längerer Fahrt absteigt: Man fühlt sich irgendwie amputiert.

Autos und Motorräder sind nicht nur technologische, sondern auch mythologische Objekte. Die unterschiedlichen Intensitätsgrade und Formen der Verbindung von Körper und Fahrzeug lassen den Fahrer in je besonderer Weise an den von seinem Spiel-Zeug verkörperten Kräften und Mythen partizipieren. Auto und Motorrad erweitern und überbieten die organischen Möglichkeiten des Menschen; sie erlauben ihm, wozu er mittels seiner Körperkräfte nicht in der Lage wäre. Zentrales Moment der Faszination ist die Subjekt-Funktion der Selbststeuerung als eine Art ‚Schrumpfversionen‘ euphorischer Steuerungsphantasien der Gesellschaft: Wenn man schon sonst nichts zu steuern vermag, dann wenigstens sich selbst und sein Fahrzeug. Mit Seitenaufprallschutz, Überrollbügel und Airbag spiegelt das Auto den Körpertraum eines „gepanzerten Selbst“ (MEYER-DRAWE 2001, 106). Im Auto werden Gefahren in aller Regel unterschätzt, man fühlt sich unverwundbar.

Das Motorradfahren ist demgegenüber durch eine paradoxe Gleichzeitigkeit von Gefühlen der Stärke und der Schwäche gekennzeichnet. Auf der einen Seite hat der mit dem Fahrzeug verschlungene Fahrer unmittelbar an der Kraft seiner Maschine teil. Sound und Vibrationen drängen sich der sinnlichen Erfahrung unmittelbar auf. Weit mehr als beim Autofahren ist darüber hinaus der Spürsinn des gesamten Körpers an der Steuerung der Maschine beteiligt: man muss sich mit seinem ganzen Körper in die Kurve legen; ohne eine im Tun erworbene praktische Intelligenz, ohne ein feines Gespür für die Wechselwirkungen von Körperlage, Lenken, Beschleunigungskräften und dem ‚Eigensinn‘ des Fahrzeugs sind insbesondere unvorhergesehene Situationen kaum zu meistern (vgl. auch SCHÖNHAMMER 1991, 199). Mit wachsender Beschleunigung und steigendem Tempo nehmen die Intensität der sinnlichen Reize und damit die Gefühle persönlicher Meisterschaft zu. Auf der anderen Seite wächst damit aber auch die Gefahr eines Unfalls. Aufgrund der Ausgesetztheit des Körpers kann das Gespür für die eigene Verletzlichkeit nie ganz weggeblendet werden; Angst ist ein ständiger Begleiter. Durch das Wegfallen des Gehäuses auf vier Rädern ist der Zugewinn an Kraft, Energie und Macht intensiv spürbar. Die Kehrseite aber ist Schutzlosigkeit und die Abhängigkeit von den Verhaltensweisen der anderen Verkehrsteilnehmer. Gefühle der Autonomie und der Heteronomie wachsen gleichermaßen.

Voraussetzung dafür, dass Fahrer und Motorrad gemeinsam eine Gestalt bilden, ist, dass sie zueinander passen. Um dies zu gewährleisten, werden anthropometrische und systemergonomische „Untersuchungen zur Mensch-Maschinen-Schnittstelle am motorisierten Zweirad“ durchgeführt. Ziel solcher Untersuchungen ist es, innerhalb des sogenannten

MMS, des Mensch-Maschine-Systems, „eine Körperhaltung zu erzielen, die eine komfortable, ermüdungsfreie und nicht gesundheitskritische Erledigung der Aufgabe ermöglicht“ (SCHELL 2002, 9).

Offenbar orientieren sich solche Untersuchungen aber nicht an einer *universalen* Anthropologie, sondern an den *partikularen* Anthropologien distinkter und distinktiver Nutzerszenen. Seit langem haben sich beim Motorradfahren unterschiedliche Körper- und Sitzhaltungen entwickelt, die vor allem vom gewünschten Image und den Fahrintentionen – sportlich, tourenmäßig, entspannt usw. – der verschiedenen ‚Szenen‘ bestimmt werden.⁵ Im Zuge szenenbezogener Fahrzeugdifferenzierung werden heute sechs große Hauptsegmente unterschieden: Enduro, Chopper, Tourer, Allrounder, Sporttourer und Supersportler. Sie alle gehen mit disparaten Körper-Maschine-Symbiosen einher.

Motorradfahrer suchen sich das Motorrad aus, das zu ihnen passt, also eine dem eigenen Selbst- und Weltbild entsprechende *körperlich-mentale* Haltung ermöglicht. Die diversen Motorradtypen sind Angebote für die distinkten Geschmacksvorlieben unterschiedlicher ‚Szenen‘. Sie antworten auf deren Körper gewordene Einstellungen, Wünsche und Lebensstilpräferenzen. Zwar machen die unterschiedlichen Fahrzeugtypen spezifische Körperhaltungen erforderlich; sie verordnen, wie und an welchen Punkten sich Körper und Gerät verbinden; aber sie lassen dadurch auch szenetypische Körper-, Selbst- und Weltbilder anschaulich werden. Die im Motorrad objektivierten Haltungen und Bedeutungen und die inkorporierten Neigungen der Akteure passen im Grunde bereits zueinander, bevor die Synthese praktisch vollzogen wird: die individuelle Geschmackswahl wird von einem bereits erworbenen "inneren sozialen Schiedsrichter" angeleitet (SOEFFNER 2001, 84).

Im Unterschied zu Maschinen, deren objektivierte Handlungsschemata eine Unterordnung des Subjekts und seiner Bewegungsvollzüge erforderlich machen, sind Motorräder mithin Spiel-Zeuge, die nicht zwanghafte Anpassung und Disziplinierung erfordern, sondern lustvolle Symbiosen stimulieren: Wunschmaschinen und „geliebte Objekte“ (HABERMAS 1996). Wenn ‚alles stimmt‘, verbinden sich Körperhaltung, Handhabung, Kleidung, Accessoires und Maschine im Gebrauch zu einer stimmigen Gestalt, die in den „Zweitsemiotisierungen“ (MILL 1998, 86) der Werbung und der Motorrad-Zeitschriften vorgeformt ist. Wes Geistes Kind man ist oder sein möchte, steht der ausgewählten Maschine bereits auf ihren technologischen Leib geschrieben. Wenn die Maschine ergonomisch und stilistisch zu ihrem Fahrer passt, kommen beide Seiten im Fahren zueinander. Die „prästabilisierte Harmonie“ (BOURDIEU 1997, 160) wird dann im Vollzug realisiert. Es entsteht ein symbiotisches Wesen: als Projekt,

⁵ Zur Sozialform der ‚Szene‘ vgl. SCHMIDT 2005 (im Druck).

wie im Falle des Supersportlers, als ‚cooler‘ Chopper, der mit aufrechter Sitzhaltung, männlich gespreizten Beinen und weit ausgebreiteten Armen gestisch zu verstehen gibt, dass Windschnittigkeit nicht seine Sache ist, oder als breitstolliger ‚Geländestier‘ mit der Aura von Freiheit und Abenteuer. Die Maschine gibt ihre technischen und symbolischen Eigenschaften an den Menschen ab, der Mensch lässt die tote, objektivierte Geschichte des Gefährts durch seine Weise des Gebrauchs, seinen Stil und seine Könnerschaft lebendig werden.

Der Symbiose von Mensch und Maschine korrespondiert nun eine zweite Versöhnung: die Mimesis dieses High-Tech-Vehikel-Körpers an die äußere Umgebung. Fast schon klassisch ist jene Passage aus dem Roman „Zen und die Kunst ein Motorrad zu warten“ (1978, 10), in der sein Autor Robert M. PIRSIG das Erleben beim Motorradfahren im Kontrast zur ‚entfremdeten‘ Fortbewegung im Auto ausmalt:

„Im Auto sitzt man ja immer in einem Abteil, und weil man so daran gewöhnt ist, merkt man nicht, dass alles, was man durch das Autofenster sieht, auch wieder bloß Fernsehen ist. Man ist passiver Zuschauer, und alles zieht gleichförmig eingerahmt an einem vorüber.“

Ähnlich hat der Philosoph Hans-Dieter BAHR geurteilt (1983, 145, zitiert nach SCHÖNHAMMER, 1991, 4): „Das Automobil reinigt die Landschaft zu einer idealen Theaterlandschaft“. Beide, PIRSIG und BAHR, heben den Als-ob-Charakter der Teilnahme des Autofahrers an der Umgebung hervor. Das Erleben des Autofahrers wird als ein Ersterben dargestellt, die Erfahrung der Welt im Auto als unwirklich und theatralisch.

Über das Motorradfahren schreibt PIRSIG hingegen:

„Auf dem Motorrad ist der Rahmen weg. Man ist mit allem ganz in Fühlung. Man ist mitten drin in der Szene, anstatt sie nur zu betrachten, und das Gefühl der Gegenwärtigkeit ist überwältigend. Der Beton, der da fünf Zoll unter den Füßen durchwischt, ist echt, (...); man erlebt alles direkt (...).“ (PIRSIG, 1978, 10)

Die Geschwindigkeit wird beim Motorrad- stärker als beim Autofahren optisch, akustisch und kinästhetisch zu einer umfassenden körperlichen Sensation. Aufgrund der Schutzkleidung können Beschleunigung, Geschwindigkeit und äußere Einflüsse zwar nicht hautnah erfahren werden,⁶ gleichwohl kommt die Welt dem Fahrer in ungewohnter Körperlichkeit nahe; Fahrtwind, Geräusche und allerlei Insekten drängen sich ihm in einer Intensität und Wucht auf, die mit langsameren Fortbewegungsarten nicht zu vergleichen ist. Die Welt wird nicht zu einer ‚idealen Theater-

⁶ In Abhängigkeit von ihren Einstellungen und Dispositionen können sich einige Motorradfahrer selbst bei großer Hitze im Sommer nicht genug schützen, während andere die Schutzkleidung in Analogie zum Gurt im Auto als einengend empfinden. Für sie wird dadurch die Unmittelbarkeit des Fahrerlebnisses gemindert.

landschaft“ (BAHR); im Eintauchen des Mensch-Maschinen-Wesens in die Szenerie verliert auch der Blick die ihm im Auto eigene Distanz zu den Dingen.⁷

Die Beziehung des Motorradfahrers zur Umgebung ist mithin weniger agonial als mimetisch. Während sich technologische Fahrzeuge, wie das Dampfschiff, die Eisenbahn oder auch das Auto, gegen Wind und Wetter durchkämpfen und die Landschaft gewissermaßen durchschneiden können, wären Motorradfahrer schlecht beraten, würden sie in ähnlicher Weise versuchen, sich *gegen* die Natur bzw. die Umgebung durchzusetzen. Sie sind existentiell darauf angewiesen, die äußeren Bedingungen, wie Wind, Straßenbelag, Verschmutzungen, Nässe, nicht zuletzt das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer, feinfühlig zu ‚lesen‘ und mittels einer antrainierten, d.h. sozialisierten Intuition zu erahnen, um situationsadäquat ohne Nachdenken reagieren zu können, ähnlich Seglern, Wellenreitern oder Drachenfliegern.

Dabei ist auch die Wahl der Landschaft für den ‚Ausritt‘ nicht zufällig, sondern Ergebnis und Vollzug einer sozialen Logik. Aufgesucht wird die Umgebung, die zum Habitus des Fahrers passt: Autobahnen, Landstraßen, die Serpentina der Gebirgsstraßen oder - ‚off road‘ - Geröll, Matsch und Schlamm. Das mit dem passenden Motorrad vollzogene Eintauchen in die habituell und stilistisch passende Umgebung macht die spätestens durch die Erfindung der Dampfkraft initiierte und seither durch immer neue technische Fortbewegungsmittel forcierte Loslösung der körperlich spürbaren Bewegung aus ihrer organischen Bindung an den Umraum in gewisser Weise rückgängig; dessen Qualitäten werden sinnlich erfahrbar. Diese Wiedergewinnung der Mimesis an die Umgebung erfolgt jedoch nicht mittels ‚natürlicher‘ Körpertechniken, wie dem Laufen, auch nicht mittels ökonomisch obsolet gewordener, alter und in der Folge ‚beseelter‘ Techniken, wie beim bereits erwähnten Kutschenfahren der gehobenen Klassen des 19. Jahrhunderts, sondern im Gegenteil mittels eines hochtechnologisch erweiterten Körpers, dessen Empfindungsfähigkeit in der Symbiose mit der Maschine intensiviert und stimuliert wird. Motorradfahren ist damit die Versöhnung eines vergesellschafteten Körpers mit einem technischen, imaginär aufgeladenen oder gar kultisch überhöhten ‚Ko-Akteur‘⁸ sowie der Landschaft als gesellschaftlich konstruierter und ge-deuteter Natur.

⁷ Wenige Fahrer suchen gar den Geschwindigkeitsrausch, bei dem kaum mehr Platz für innere und äußere Betrachtungen, für Reflexion und Introspektion bleibt.

⁸ Zur Auffassung von Technik als ‚Ko-Akteur‘ des Sozialen vgl. LATOUR 2000 sowie PREDA 2000. Preda diskutiert diese Auffassung durchaus kritisch.

Die Konjunktur des Risikos

Körper-Maschinen-Komplexe scheinen in abendländischen Gesellschaften eine wichtige Bedeutung als Kollektivsymbolik zu haben: als anschauliche Modelle und orientierende Topiken, in denen gesellschaftliche Selbst- und Weltbilder ausgedrückt, vielleicht sogar *vorgeahmt* werden.

So ist etwa die Eisenbahn des 19. Jahrhunderts – ich beschränke mich hier auf die Darstellung einiger technischer Vehikel – eine Art Industriekörper, dessen stählerne (Schutz-)Haut die Fahrgäste von der Außenwelt ab- und zugleich nach innen einschließt: Nicht nur das Eindringen von Wind, Regen oder Ungeziefer wird in der Folge dieses Aus- und Einschlusses als Störung des Innenraumes empfunden, sondern auch das Zustiegen neuer Fahrgäste. Diese fühlen sich allerdings, kaum sind sie eingestiegen, ihrerseits als ‚Eingeborene‘ bzw. Etablierte, die an der nächsten Station von neuen Außenseitern bedroht werden. Die Fahrgäste nehmen die stählerne Haut der Bahn in Analogie zu ihrer eigenen Haut wahr: als die Haut eines multiplen Kollektivkörpers, der im Innern der Eisenbahn zugleich hergestellt und gegliedert wird.

Das Auto folgt einer anderen Logik. Obzwar an Straßen gebunden, gestattet es eine individuellere Fortbewegung als die Bahn. Als ein vom Subjekt zu steuerndes Fahrzeug ist es die geronnene Illusion der sich nach außen abschottenden „Normal-Monade“ (LINK 1999, 417ff.) moderner Leistungs- und Konkurrenzgesellschaften: Sich selbst lenkend, dabei so individuell wie die vielen anderen Gleichen, auf rasches und gradliniges Vorwärtskommen bedacht, schlägt diese „Normal-Monade“ ihre Schneisen durch den gesellschaftlichen Raum, ohne sich – zumindest in der Eigenwahrnehmung – allzu großen Gefährdungen auszusetzen.

Als steuerbares Techno-Vehikel eröffnet das Auto zugleich die Möglichkeit zur individuellen Dehnung oder gar Überschreitung von Normalitätsgrenzen, aus der *thrill* entsteht. Das Auto war und ist in bestimmten gesellschaftlichen Milieus nicht nur nützliches Verkehrsmittel, sondern auch Generator von Lebensgefühlen und (Angst-)Lust. Die Entwicklung scheint allerdings dahin zu gehen, dass *thrill* immer stärker ein Sich-Aussetzen erfordert, welches im Interesse des eigenen Überlebens gleichzeitig der Anpassung an die äußeren Bedingungen bedarf. Das Motorrad bietet beides: Durch keine metallene Panzerung abgeschirmt, kann man damit nicht in dem Maße wie mit dem Auto seine Schneisen durch den gesellschaftlichen Raum schlagen. Man ist vielmehr darauf angewiesen, sich ständig wechselnden Gegebenheiten anzupassen.

Auffällig sind die Parallelen und Resonanzen zwischen dem Aufschwung des Motorradfahrens als Freizeitbeschäftigung mit der Konjunktur vergleichsweise riskanter Sportarten wie Skateboardfahren oder Inlineskating im selben Zeitraum. Spätestens seit Mitte der 1970er Jahre sind Motorräder in den (post-)industriellen Gesellschaften keine bloßen Nutzfahr-

zeuge mehr, sondern durchgestylte Mittel zur Stilisierung des Lebens und zur Abgrenzung von anderen.⁹ Sie dienen besonders (älteren) Männern¹⁰ der Rebellion gegen Alltagsroutinen, Langeweile und die Durchschnittlichkeit des versicherten, ‚eindimensionalen‘ Menschen, der Suche nach Erregung, Abenteuer und dem ‚gefährlichen Leben‘. Vor allem beim Kurven fahren auf Landstraßen mit starker Schräglage – am besten in bergigem Gelände – kann die technisch bewirkte Herauslösung des eigenen Körpers aus normalen Zuständen die Überwindung instinktartiger Widerstände erforderlich machen und so – wie in Risikosportarten – zur Irritation habitualisierter Wahrnehmungsweisen führen. Wenn man mit hoher Geschwindigkeit ins Rollen oder Gleiten kommt, bleibt nichts wie es ist; man kann sich temporär neu erfinden.¹¹

Ob die mittels personalisierter High-Tech-Spielzeuge möglichen Ausritte aus der Normalität des versicherten Lebens aber tatsächlich so rebellisch sind, wie es die Akteure gerne hätten, ist fraglich. Mehr als ihnen lieb ist, sind diese wohl eher Vorreiter von Subjektivierungsformen und Subjektmodellen der Flexibilität, die dem Rückbau staatlicher Versicherungsleistungen geradezu mustergültig entsprechen. Repräsentiert das „gepanzerte Selbst“ des Autofahrers die „Normal-Monade“ der fordistischen Industriegesellschaft, so scheinen die mit ihren Maschinen verschmolzenen Motorradfahrer, ähnlich wie beispielsweise symbiotisch mit ihren Spielgeräten verbundene Skateboarder, das postfordistische Leitbild eines beweglichen Subjekts zu verkörpern, das geschützte Räume und gewohnte Sicherheiten bewusst hinter sich lässt, um selbst gewählte Risiken couragiert, anpassungsfähig und mit Gespür für die Umgebung zu meistern.

Die von der industriellen Arbeit wie auch vom klassischen Leistungssport geforderte Transformation des Körpers zur Maschine wird in den Freizeitpraktiken des ‚Postfordismus‘ tendenziell durch die gegenseitige Anpassung von Körper und Technik ersetzt. Technik unterstellt sich in diesen Praktiken der Verfügung körperlicher Selbstkontrolle. Die Risiken ihrer Beherrschung verlagern sich auf die Ebene der Kontrolle der Körperkräfte. Die derart mit dem Körper verschmolzene Technik mildert wohl auch jene Skepsis ab, mit der die Menschen der hypertrophen Großtechnologie

⁹ In anderen Regionen ist das Motorrad hingegen vor allem ein vergleichsweise preiswertes Nutzfahrzeug. Entsprechend werden hier auch weniger High-Tech-Motorräder verkauft, die sich als Kultobjekte für distinktive Stilgemeinschaften eignen; vielmehr kommt es auf Zuverlässigkeit an. Zu den Strukturmerkmalen von Stilgemeinschaften vgl. GEBAUER u.a. 2004.

¹⁰ Das Durchschnittsalter von Motorradfahrern steigt seit Jahren an. Jüngere scheinen die zugleich physische und psychische Konfrontation mit kritischen Situationen dagegen eher im Risikosport zu suchen.

¹¹ Zu solchen Irritationen in riskanten Bewegungspraxen vgl. ALKEMEYER/SCHMIDT 2003.

begegnen. Sichtbar tritt die Personalität von Sport-, Freizeit- oder Kommunikationsgeräten¹² an die Stelle der vom Menschen nicht zu beherrschenden, monströsen Apparate. Diese Personalität nährt und beglaubigt die Illusion, der Mensch könne seine Souveränität und Freiheit gegenüber der Technik behalten und diese zu selbst gesetzten Zwecken einsetzen.

Literatur

- Alkemeyer, Thomas/Schmidt, Robert (2003): Habitus und Selbst. Zur Irritation der körperlichen Hexis in der populären Kultur. In: Alkemeyer, Thomas/Boschert, Bernhard/Schmidt, Robert/Gebauer, Gunter (Hg.): Aufs Spiel gesetzte Körper. Aufführungen des Sozialen in Sport und populärer Kultur. Konstanz: Universitätsverlag, 77-102.
- Anders, Günther (1992): Die Antiquiertheit des Menschen. Bd. 1: Über die Seele im Zeitalter der zweiten industriellen Revolution. 7. unveränderte Auflage, München: C.H. Beck.
- Bahr, Hans-Dieter (1983): Über den Umgang mit Maschinen. Tübingen: Konkursbuch.
- Bourdieu, Pierre (1997): Die männliche Herrschaft. In: Dölling, Irene/Krais, Beate (Hg.): Ein alltägliches Spiel. Geschlechterkonstruktion in der sozialen Praxis. Frankfurt/M.: Suhrkamp, 153-217.
- Gebauer, Gunter/Alkemeyer, Thomas/Boschert, Bernhard/Flick, Uwe/Schmidt, Robert (2004): Treue zum Stil. Die aufgeführte Gesellschaft. Bielefeld: transcript.
- Habermas, Tilmann (1996): Geliebte Objekte: Symbole und Instrumente der Identitätsbildung. Frankfurt/M.: Suhrkamp.
- Holzkamp, Klaus (1978): Sinnliche Erkenntnis – Historischer Ursprung und gesellschaftliche Funktion der Wahrnehmung. 4. Auflage, Königstein/Ts.: Athenäum.
- Latour, Bruno (2000): Die Hoffnung der Pandora.. Untersuchungen zur Wirklichkeit der Wissenschaft. Frankfurt/Main: Suhrkamp.
- Leontjew, Alexej N. (1973): Probleme der Entwicklung des Psychischen. Frankfurt/M.: Athenäum-Fischer.
- Link, Jürgen (1999): Versuch über den Normalismus. Wie Normalität produziert wird. 2. aktualisierte u. erweiterte Auflage, Opladen/Wiesbaden: Westdeutscher Verlag.
- Meyer-Drawe, Käte (1996): Menschen im Spiegel ihrer Maschinen. München: Wilhelm Fink.

¹² Man denke nur an das Handy.

- Meyer-Drawe, Käte (2001): Das Auto - ein gepanzertes Selbst. In: Wintzen, Matthias/Bilstein, Johannes (Hg.): Ich bin mein Auto, Die maschinellen Ebenbilder des Menschen. Köln: Verlag der Buchhandlung König, 101-113.
- Mill, Ulrich (1998): Technik und Zeichen. Über semiotische Aktivität im technischen Kontext. Baden-Baden: Nomos.
- Pirsig, Robert M. (1978): Zen und die Kunst ein Motorrad zu warten. Frankfurt/M.: Fischer.
- Preda, Alex (2000): Order with things? In: Journal for the theory of social behaviour, Jg. 30. H. 3, 269-298.
- Rousseau, Jean-Jacques (1762/1993): Emile oder Über die Erziehung. 11. Auflage, Paderborn/München/Wien/Zürich: Schöningh.
- Schivelbusch, Wolfgang (2002): Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. 2. Auflage, Frankfurt/M.: Fischer.
- Schmidt, Robert (2005): Die Sozialform der Szene. In: Alkemeyer, Thomas/Rigauer, Bero/Sobiech, Gabriele (Hg.): Organisationsentwicklungen und De-Institutionalisierungsprozesse im Sport. Schorndorf: Karl Hofmann (im Druck).
- Schönhammer, Rainer (1991): In Bewegung. Zur Psychologie der Fortbewegung. München: Quintessenz.
- Soeffner, Hans-Georg (2001): Stile des Lebens. Ästhetische Gegenwürfe zur Alltagspragmatik. In: Huber, Jörg (Hg.): Kultur-Analysen. Interventionen 10. Institut für Theorie der Gestaltung und Kunst. Wien/New York: Springer, 79-114.
- Virilio, Paul (1978): Fahren, fahren, fahren Berlin: Merve.
- Virilio, Paul (1989): Der negative Horizont. Bewegung, Geschwindigkeit, Beschleunigung. München/Wien: Carl Hanser.
- Virilio, Paul (1994): Die Eroberung des Körpers. Vom Übermenschen zum überreizten Menschen. München/Wien: Carl Hanser.