

Leseprobe

Anke Hertling

Eroberung der Männerdomäne Automobil

Die Selbstfahrerinnen Ruth Landshoff-Yorck,
Erika Mann und Annemarie Schwarzenbach



AISTHESIS VERLAG

Bielefeld 2013

Abbildung auf dem Umschlag:
Fotomontage von Isabell Pielsticker.

Gedruckt mit freundlicher Unterstützung:

Geschwister Boehringer Ingelheim Stiftung für Geisteswissenschaften
in Ingelheim am Rhein

Gerda-Weiler-Stiftung für feministische Forschung,
D-53894 Mechernich, www.gerda-weiler-stiftung.de

Zugl. Dissertation an der Universität Kassel, Fachbereich 02: Geistes-
und Kulturwissenschaften / Institut für Germanistik (15. Juni 2011)

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

© Aisthesis Verlag Bielefeld 2013
Postfach 10 04 27, D-33504 Bielefeld
Satz: Germano Wallmann, www.geisterwort.de
Druck: docupoint GmbH, Magdeburg
Alle Rechte vorbehalten

ISBN 978-3-89528-941-5
www.aisthesis.de

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	7
Automobilgeschichte als Geschlechtergeschichte	8
Forschungsstand und Gang der Untersuchung	17
1. Männerdomäne Automobil	27
1.1 Erste Fahrversuche	27
1.2 Der Herrenfahrer als moderner Ritter	31
1.3 Autofahren als Heilmittel	37
1.4 Nervöse Rennfahrerinnen und elegante Autlerinnen: Zur Rolle der Frau im frühen Automobilismus	40
2. Emanzipation und modisches Image: Die Neue Frau fährt Auto	51
2.1 Bubiköpfe am Steuer	51
2.2 Technikbeherrschung, Sportlichkeit und sachliches Verhalten: Anforderungen an die Neue Frau	58
2.3 Die schöne Frau im schönen Auto	66
3. Automobilität und Geschlechterkrise in der Literatur	77
3.1 Der automobile Vorstoß in die Dichteridylle	77
3.2 Die ‚männliche‘ Sache	93
3.3 Verfahrene Beziehung der Geschlechter	100
3.4 Virile Wunschphantasien und Krisenbewältigung	109
4. Zum Selbstverständnis von Autorinnen in der Weimarer Republik	120
4.1 Modethema Automobil	120
4.2 Schreiben ohne Geschlecht	128
4.3 Auf Reisen	134

5.	Sich selbst erfahren	141
5.1	Vom Concours der Eitelkeiten zum girldriver: Ruth Landshoff-Yorck	141
5.1.1	Im Auto zu Ullstein	141
5.1.2	Automobile Eitelkeiten	148
5.1.3	Freie Fahrt für girldriver	155
5.1.3.1	Verkehrstaktiken	155
5.1.3.2	Erlebnis Automobil	159
5.2	Den Ruf der Autofahrerin verteidigen: Erika Mann	162
5.2.1	Bühne und Familienfluch	162
5.2.2	Automobile Passantin überfährt Flaneur	166
5.2.3	Auf der Suche nach Abenteuern	173
5.2.4	Angriff auf die Männerdomäne	178
5.2.4.1	Geschlechter-Tarnung	178
5.2.4.2	Rasend schnell: Die Rallyefahrerin	182
5.2.4.3	Das „schwache Geschlecht“ im Autosport	187
5.3	Ort- und Ruhelosigkeit: Annemarie Schwarzenbach	192
5.3.1	Aufbruchsbemühungen	192
5.3.2	Ford und Victory im Dienst der Freundschaft	196
5.3.3	Fahrten ohne Ziel: Die <i>Lyrische Novelle</i>	200
5.3.4	Im Auto durch die Schweiz	209
5.3.5	Auf den Straßen Vorderasiens	212
5.3.5.1	Autos und Kamele	212
5.3.5.2	Der Preis des Fortschritts	220
5.3.5.3	Irrfahrten in Persien	224
5.3.6	Mythos Amerika	228
5.3.6.1	Gefangen im Großstadtverkehr	228
5.3.6.2	Die Schrecken der Stadt und das Elend der Landstraßen	231
5.3.7	Die Reise nach Afghanistan	241
5.3.7.1	Ein neuer Aufbruch	241
5.3.7.2	Auf der Suche nach Hoffnung	247
5.3.7.3	Auto-Blicke	252
5.3.7.4	Automobile Zweifel	260
	Zusammenfassung der Ergebnisse	263
	Abkürzungsverzeichnis	271
	Bibliographie	272

Automobilgeschichte als Geschlechtergeschichte

In den Morgenstunden eines Tages im August des Jahres 1888 verlässt Bertha Benz mit ihren zwei Söhnen auf einem motorbetriebenen Dreirad die Mannheimer Werkstatt der „Benz & Cie. Rheinische Gasmotoren-Fabrik“. Ziel der Fahrt ist das rund 180 Kilometer entfernte Pforzheim. Mehrfach muss die Reise wegen Reparaturarbeiten unterbrochen werden. Unterwegs versagen die Bremsen und die Zündung, einmal ist die Benzinleitung verstopft. Auf den Bergstrecken muss der Wagen angeschoben werden. Erst in der Nacht kommen die drei in Pforzheim an. Carl Benz, Ehemann von Bertha Benz und Konstrukteur des Wagens, verschläft indessen das Ereignis. Dieser Fahrt hätte er wohl auch nicht zugestimmt, denn noch zweifelt Benz an der Fahrtüchtigkeit seiner Konstruktion.¹ Mit der Fahrt seiner Frau sind seine Bedenken außer Kraft gesetzt. Mit Stolz erzählt Bertha Benz später: „So hab' ich als erste gezeigt, dass dem ‚Papa Benz‘ sein Automobil auch für weite Strecken gut ist. Und auf meinen Vorschlag hat er dann noch einen dritten Gang eingebaut für Bergfahrten. Und den haben heute noch alle Autos auf der Welt.“²

Bertha Benz' Fahrt geht als erste Langstreckenfahrt in die Geschichte des Automobils ein, und in den letzten Jahren hat Bertha Benz eine umgehende Würdigung erfahren. Im Jahr 2005 wird eine der neuen Straßen am Berliner Hauptbahnhof nach ihr benannt. 2008 genehmigt das Regierungspräsidium Karlsruhe die „Bertha Benz Memorial Route“, die weitgehend der historischen Strecke von Mannheim nach Pforzheim folgt.³ Bei der euphorischen

-
- 1 Vgl. Carl Benz: Lebensfahrt eines deutschen Erfinders. Erinnerungen eines Achtzigjährigen. Leipzig 1925. S. 83.
 - 2 Zit. nach Susanne Vieser und Beate Gabelt: Frauen in Fahrt. Ingenieurinnen, Designerinnen, Rennfahrerinnen machen Autogeschichte. Frankfurt/M. 1996. S. 19.
 - 3 „Bertha Benz Memorial Route. Folgen Sie den Spuren der ersten automobilen Fernfahrt der Welt!“ www.bertha-benz.de/index.php?inhalt=home (15.10.2010). Zur Anerkennung von Bertha Benz vgl. auch Winfried A. Seidel: Mutprobe. Personen-Historie über Berta Benz und die erste Fernfahrt mit einem Automobil. Teil 1. In: Motor-Klassik. Das aktuelle Magazin für alle Freunde klassischer Automobile 4 (1988) 7. S. 48-50; sowie Stanislav Peschel: Frau und Kinder auf großer Tour. In: Mercedes-Benz AG (Hg.): Benz & Cie. Zum 150. Geburtstag von Karl Benz. Stuttgart 1994. S. 37-43; Werner Walz und Harry Niemann: Daimler-Benz. Wo das Auto anfing. Konstanz 1997. S. 117f. Im Jahr 2006 fand die Ausstellung „Frau und Auto“ statt, und 2007 organisierte das Werksmuseum „Achse, Rad und Wagen“ der Bergischen Achsen-KG in Wiehl die Ausstellung „Freie Fahrt für Frauen“. In beiden Ausstellungen wird die Fahrt von Bertha Benz hervorgehoben.

Wiederentdeckung der „erste[n] Autofahrerin der Welt“⁴ muss jedoch der historischen Tatsache treu geblieben werden, dass Bertha Benz den Wagen nicht selbst fährt, wie oft behauptet wird.⁵ Das Steuer führt der 15-jährige Eugen Benz, neben ihm sitzt seine Mutter, und auf dem kleinen Rücksitz hat der zweite Sohn, Richard, Platz genommen.⁶

Das Verdienst von Bertha Benz, die erste automobilen Fernfahrt wagemutig zu initiieren und zu begleiten, wird einerseits zugunsten von Spektakularität verklärt. Mit der Anerkennung der Rolle von Bertha Benz hat die Geschichte des Automobils aber andererseits eine neue Perspektive bekommen. Bis Anfang der 1990er Jahre ist das Automobil hauptsächlich Untersuchungsgegenstand einer „internen“ Technikgeschichtsforschung⁷, das heißt, der Fokus liegt auf den Leistungen der Ingenieure, auf der Entstehung und Weiterentwicklung von Technik. Im Vordergrund stehen die „Großen Männer“⁸ mit ihren Erfindungen und ihrer unternehmerischen Durchsetzungskraft, das Auto als neues Vehikel populär zu machen. Für eine Abkehr von produktions- und technikzentrierten Ansätzen in der Automobilgeschichte plädiert Wolfgang Sachs in seiner Untersuchung *Die Liebe zum Automobil* aus dem Jahr 1984. Sachs versteht „die Technikentwicklung als Mentalitätsgeschichte“⁹ und leitet damit eine kulturwissenschaftliche Wende in der Automobilforschung ein. „Das Auto“, betont Sachs, „ist weit mehr als ein bloßes Transportmittel; eingehüllt ist es vielmehr in Gefühle

-
- 4 „Die erste Autofahrerin der Welt erzählt. Besuch bei Frau Benz“ [1936]. Zit. nach Vieser und Gabelt: Frauen in Fahrt. S. 160.
- 5 Vgl. Eugen Diesel: Wir und das Auto. Denkmal einer Maschine. Leipzig 1933. S. 5; sowie vgl. Autostadt Wolfsburg (Hg.): Frau und Auto. Teil 1: lenken. Eine Ausstellung im ZeitHaus der Autostadt Wolfsburg vom 11. Mai bis 31. August 2006. Wolfsburg 2006. [o. S.]. Auch laut zahlreichen Medienbeiträgen saß Bertha Benz selbst am Steuer vgl. u.a. der Artikel aus dem Online-Portal der *Pforzheimer Zeitung*: Miriam Fuchs und Anke Baumgärtel „Heimatkurios: Bertha Benz zum Greifen nah“, unter http://www.pz-news.de/nachrichten_artikel,-Heimat-kurios-Bertha-Benz-zum-Greifen-nah-_arid,341964.html (15.05.2012); sowie der Beitrag von Anne Zepke „Wer war Bertha Benz?“ auf der Internetseite der Stadt Berlin http://www.berlin.de/ba-mitte/bezirk/gedenken/bertha_benz.html (15.05.2012)
- 6 Vgl. Benz: Lebensfahrt. S. 84; sowie Paul Simsa: Hat Traditionspflege Tradition? In: Hans Pohl (Hg.): Traditionspflege in der Automobilindustrie. Stuttgarter Tage zur Automobil- und Unternehmensgeschichte vom 8. bis 11. April 1991. Stuttgart 1991. S. 34-38, hier S. 36 und Peschel: Frau und Kinder. S. 39.
- 7 Ulrich Troitzsch und Gabriele Wohlauf: Einführung. In dies. (Hg.): Technik-Geschichte. Historische Beiträge und neuere Ansätze. Frankfurt/M. 1980. S. 10-42, hier S. 15.
- 8 Kurt Möser: Geschichte des Autos. Frankfurt/M., New York 2002. S. 13.
- 9 Wolfgang Sachs: Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche [1984]. Reinbek bei Hamburg 1990. S. 9.

und Wünsche, die es zum kulturellen Symbol erheben.¹⁰ Mit diesem Verständnis verschiebt sich der Forschungsschwerpunkt vom Automobil als Leistung von herausragenden Ingenieuren hin zu seiner kulturellen Bedeutung. So lassen sich an einer Geschichte des Automobils, die verstärkt nach Nutzungs- und Aneignungsprozessen fragt, gesellschaftliche Bedürfnislagen und Bedeutungszuschreibungen ablesen.

Die Einbindung des Autos in seine sozialhistorischen Kontexte ist auch der Ansatz von Wolfgang Ruppert, der dem Automobil eine zivilisatorische Bedeutung zuweist. „Produktions- wie Aneignungsvorgänge“ von Technik, erklärt Ruppert, „sind an kulturelle Deutungs-, Geschmacks- und Wahrnehmungsmuster gebunden, die im Prozeß der gesellschaftlichen Kommunikation und in den alltäglichen Praktiken wirksam werden, und sie unterliegen der Geschichtlichkeit.“¹¹ In Anlehnung an Sachs und Ruppert ist das Automobil als ein kulturelles Artefakt zu verstehen, in das Wünsche und Vorstellungen eingeschrieben werden, wodurch sich wiederum sein Sinn konstituiert. Mit diesem Paradigmenwechsel, das Auto als Teil der kulturellen Praxis zu deuten, ist es an gesellschaftliche Wissens-, Handlungs- und Orientierungssysteme gebunden. Im Zusammenspiel vielfältiger Interessen erhält es seine soziokulturelle Bedeutung. Bei der Untersuchung dieser Prozesse erweitert sich das genuin geschichtswissenschaftliche Quellenspektrum. Die Bildende Kunst ebenso wie die Literatur und der Film werden zur Materialbasis für die Auseinandersetzungen mit den kulturellen Bedeutungszuschreibungen an das Automobil.¹²

10 Ebd.

11 Wolfgang Ruppert: Zur Kulturgeschichte der Alltagsdinge. In ders. (Hg.): *Fahrrad, Auto, Fernsehschrank. Zur Kulturgeschichte der Alltagsdinge*. Frankfurt/M. 1993. S. 14-36, hier S. 22.

12 Vgl. Hildegard Rimpler: *Die Image-Bildung des Automobils im Plakat 1900-1930*. Heidelberg 1991; Reimar Zeller: *Automobil. Das magische Objekt in der Kunst*. Frankfurt/M. 1985; ders. (Hg.): *Das Automobil in der Kunst 1886-1986*. München 1986. Auf die Darstellung von automobilen Frauen in der Kunst gehen Gilles Néret und Hervé Poulain: *Bilder einer Leidenschaft. Autos, Frauen, schöne Künste*. Stuttgart 1991 und Friso Wiegersma: *Frau und Auto*. Amsterdam 1981 ein. Jürgen Link und Siegfried Reinecke erkennen im Automobil ein modernes, auch von der Literatur aufgegriffenes Kollektivsymbol. Literarische Texte lesen sie als „Interdiskurse“, über die Bedeutungen und Wissen vom Auto vermittelt werden. Vgl. Jürgen Link und Siegfried Reinecke: »Autofahren ist wie das Leben«. *Metamorphosen des Autosymbols in der deutschen Literatur*. In: Harro Segeberg (Hg.): *Technik in der Literatur. Ein Forschungsüberblick und zwölf Aufsätze*. Frankfurt/M. 1987. S. 436-482; sowie Siegfried Reinecke: *Mobile Zeiten. Eine Geschichte der Auto-Dichtung*. Bochum 1986. Eine Ausweitung der Untersuchung zum Kollektivsymbol Automobil nimmt Siegfried Reinecke vor in *Autosymbolik in Journalismus, Literatur und Film. Struktural-funktionale Analysen vom Beginn der Motorisierung*

Durch den kulturwissenschaftlichen Fokus rücken Akteure wie Bertha Benz, deren Leistungen sich nicht allein auf die technische Erfindung beziehen, ins Blickfeld der Automobilgeschichte. Es ist zunächst das Verdienst der historischen Frauenforschung, die aktive Rolle von Frauen in der Automobilkultur seit der Jahrhundertwende aufzudecken. Frauen tragen zur Durchsetzung und Weiterentwicklung des Autos unmittelbar bei.¹³ Bertha Benz schlägt nach ihrer Tour nicht nur vor, einen weiteren Gang für Bergfahrten zu installieren, sie setzt auch ihre Mitgift ein, um die Ideen ihres Mannes zu verwirklichen.¹⁴ Louise Sarazin übernimmt 1888 die Geschäfte für Gottlieb Daimler, den Erfinder des vierrädrigen Kraftwagens, in Frankreich. Während das neue Gefährt in Deutschland noch skeptisch betrachtet wird, tritt das Auto von Frankreich aus seinen Siegeszug an.¹⁵

Richtet sich das Interesse der historischen Frauenforschung hauptsächlich gegen das Vergessen von Frauen in der Automobil- und Technikgeschichte, erkennt die Geschlechterforschung in der Kategorie ‚Geschlecht‘ ein entscheidendes Merkmal sowohl bei der Entwicklung als auch bei Aushandlungsprozessen von Technologien. Soziologische Ansätze in der Technikforschung haben gezeigt, dass „soziale Konstellationen (gesellschaftliche Akteure, kulturelle Muster, Leitbilder, wirtschaftliche, militärische und staatliche Interessen)“ in die Entwicklung von Technologien einfließen und die „Entscheidung für oder gegen eine Technologie entscheidend mit bedingen.“¹⁶ Technik ist demnach ein Produkt von gesellschaftlichen Machtkonstellationen und Interessenträgern, deren Strukturen und Vorstellungen sich auf die Technik

bis zur Gegenwart (1992). Zum Verhältnis von Literatur und Automobil vgl. auch Jean-Pierre Dubost: Automobil und Literatur. Europäische Wertkrise und ästhetische Erfahrung am Beispiel der Automobilfahrt (1902-1918). In: Arcadia. Zeitschrift für Vergleichende Literaturwissenschaft 25 (1990) 1. S. 29-43; sowie Günter Bayerl: Die Darstellung des Autos in der Literatur – ein Spiegel der Modernisierung? In: Pohl (Hg.): Traditionspflege. S. 201-238 und zuletzt Dorit Müller: Gefährliche Fahrten. Das Automobil in Literatur und Film um 1900. Würzburg 2004. Müller befasst sich im ersten Teil ihrer Arbeit mit den frühen literarischen Repräsentationen automobiler Erfahrung. Im zweiten Teil untersucht sie die technischen und ästhetischen Auswirkungen des Automobils auf den frühen Stummfilm.

- 13 Vgl. die Ausführungen zu Ingenieurinnen, Designerinnen und Rennfahrerinnen von Vieser und Gabelt in *Frauen in Fahrt*.
- 14 Vgl. ebd. S. 17.
- 15 Vgl. Reinhard Seiffert: Die Ära Gottlieb Daimlers. Neue Perspektiven zur Frühgeschichte des Automobils und seiner Technik. Wiesbaden 2009. S. 105ff.
- 16 Sabine Collmer: Genderisierte Technik. Entwicklungslinien der Theoriebildung und empirische Befunde. In: dies. und Peter Döge und Brigitte Fenner (Hg.): Technik – Politik – Geschlecht. Zum Verhältnis von Politik und Geschlecht in der politischen Techniksteuerung. Bielefeld 1999. S. 55-76, hier S. 56.

übertragen.¹⁷ Da die Kategorie ‚Geschlecht‘ ein alle gesellschaftlichen Bereiche umfassendes Strukturmerkmal darstellt, findet sie sich auch in der Technik wieder. Im Anschluss an die Erkenntnis aus der Geschlechterforschung, dass ‚Geschlecht‘ ein soziales Konstrukt, also weder eine ontologische noch biologische Gegebenheit ist, haben Vertreterinnen und Vertreter der Techniksoziologie die Wirkungsmächtigkeit von ‚Geschlecht‘ für die Bedeutungstiftung von Technik dargelegt. Technik und Technikentwicklung sind keine neutralen Prozesse, sondern immer auch Ausdruck des Verhältnisses der Geschlechter.¹⁸ Die Marginalisierung von Frauen im Bereich der Technik erweist sich nach dieser Lesart als Folge einer Geschlechterordnung, die hierarchisch strukturiert und von Ungleichheit gekennzeichnet ist.

Die Vorstellung von der biologischen und der daraus abgeleiteten soziokulturellen Unterschiedlichkeit der Geschlechter geht in die Epoche der Aufklärung zurück. In dieser Zeit etabliert sich das Zwei-Geschlechtermodell vom ‚Männlichen‘ als aktivem und vom ‚Weiblichen‘ als passivem Element.¹⁹ Die damit verbundene ‚natürliche‘ Bestimmung vom Mann als rationales, vernunft- und verstandgeprägtes und von der Frau als emotionales, körperliches, natürliches Wesen zieht eine gesellschaftliche Rollenzuweisung respektive die Ausdifferenzierung der Sphären Öffentlichkeit (Politik, Wissenschaft, Kunst etc.) und Privatheit (Haushalt und Familie) sowie eine Wertung des ‚weiblich‘ Privaten als untergeordnete Sphäre nach sich.²⁰ In dieser binären Geschlechterordnung sind Wissenschaft und Technik Bestandteil der ‚männlichen‘ Öffentlichkeit, woraus ein hegemonialer Anspruch auf Technik abgeleitet wird. „Alles, was [...] unserer Technik, unserer Wirtschaft, unserer Zeit das eigentliche Gepräge verleiht, ist männlichen Ursprungs“, erklärt Eugen Diesel, Sohn des Erfinders des Dieselmotors, im Jahr 1930:

Die Frau ist beim Aufbau der eigentlichen modernen Elemente unserer Welt ganz ohne Anteil; denn unsere Technik ist erwachsen aus Abstraktion und Grübeleien, aus Wissenschaft, aus zugleich fantastischem und pedantischem Hang zu mathematischer Exaktheit in formgestaltenden Fragen, aus bastelndem Spieltrieb und der Lust, Bewegung und Energien hervorzurufen, aus Imperialismus, Ehrgeiz, Kampftrieb, Wagemut, Spekulation, Geschäftssinn, Sport. Es gibt einen Ingenieurtrieb, der die mechanischen und bewegungstheoretischen

17 Vgl. Judy Wajcman: *Technik und Geschlecht. Die feministische Technikdebatte*. Frankfurt/M., New York 1994. S. 40f.

18 Vgl. ebd. S. 43f.

19 Vgl. Karin Hausen: *Die Polarisierung der „Geschlechtscharaktere“ – Eine Spiegelung der Dissoziation von Erwerbs- und Familienleben*. In: Werner Conze (Hg.): *Sozialgeschichte der Familie in der Neuzeit Europas*. Neue Forschungen. Stuttgart 1976. S. 363-393.

20 Vgl. dies.: *Öffentlichkeit und Privatheit*. In: Karin Hausen und Heide Wunder (Hg.): *Frauengeschichte – Geschlechtergeschichte*. Frankfurt/M., New York 1992. S. 81-88.

Zusammenhänge ergründet und Apparate und Maschinen „von selbst“ bewegt sehen möchte. Welche Frau hätte je das Perpetuum Mobile mit allen Fasern ihres Herzens ersehnt?²¹

Die Konnotation von Technik als ‚männlich‘ legitimiert den Ausschluss der Frauen vom Zugang zu technischem Wissen, zum Beispiel in Form von Bildung als einer Voraussetzung der Entwicklung von Technologien.²² Der Umgang mit Technik ist aber ebenso vergeschlechtlicht, das heißt, alle Handlungen, die sich auf Technik beziehen, liegen der Asymmetrie der Geschlechterordnung zugrunde, die auf diese Weise beständig aktualisiert und reproduziert wird.²³

Wenn heute Titel wie *Warum Männer nicht zuhören und Frauen schlecht einparken* zum Bestseller werden und Webseiten wie www.frau-am-steuer.de anhand von Erlebnisberichten, Fotografien und Filmen vorgeben, den Nachweis zu erbringen, dass Frauen nicht Auto fahren können, signalisiert das, dass auch das Wissen, die Fertigkeiten und Kompetenzen rund um das Auto geschlechtsspezifisch besetzt sind.²⁴ Obwohl laut Statistik aus dem Jahr 2008 in der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen fast die Hälfte der registrierten Fahrerlaubnisse im Besitz von Frauen waren²⁵ und Untersuchungen belegen, dass die Anzahl der durch Autofahrerinnen verursachten schweren Unfälle weit unter dem Durchschnitt liegt²⁶, halten sich die Vorurteile gegenüber Autofahrerinnen hartnäckig. Der angeblichen Unfähigkeit von Frauen zum Einparken wird dabei besondere Aufmerksamkeit gewidmet. In ihrem

-
- 21 Eugen Diesel: Die Frau und die Technik [1930]. Zit. nach Jutta Buchner-Fuhs: Technik und Geschlecht. In: Thomas Hengartner und Johanna Rolshoven (Hg.): Technik – Kultur. Formen der Veralltäglicung von Technik – Technisches als Alltag. Zürich 1998. S. 51-80, hier S. 65f.
- 22 Vgl. Wajcman: Technik und Geschlecht. S. 33.
- 23 Vgl. Ursula Holtgrewe: Technik und Geschlechterverhältnis: Eine strukturationstheoretische Perspektive. In: Marion Heinz und Friederike Kuster (Hg.): Geschlechtertheorie, Geschlechterforschung. Ein interdisziplinäres Kolloquium. Bielefeld 1998. S. 257-270, hier S. 250.
- 24 „Männlich zu sein heißt, technisch kompetent zu sein. [...] Weiblich zu sein heißt, nichts oder wenig mit Technik zu tun zu haben.“ Cynthia Cockburn und Susan Omrod: Wie Geschlecht und Technologie in der sozialen Praxis „gemacht“ werden. In: Irene Dölling und Beate Kraus (Hg.): Ein alltägliches Spiel. Geschlechterkonstruktion in der sozialen Praxis. Frankfurt/M. 1997. S. 17-47, hier S. 29.
- 25 Vgl. Kraftfahrt-Bundesamt (KBA): Fahrerlaubnisbestand im Zentralen Fahrerlaubnisregister am 1. Januar 2008. www.KBA.de/cdn_007/nn_124394/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Fahrerlaubnisbestand/2008__fe__b__g1__1__text.html?__nnn=true (05.02.2009)
- 26 Vgl. Auto Club Europa: Frauen stark hinterm Steuer. www.ace-online.de/der-club/news/frauen-stark-hinterm-steuer.html (05.02.2009)

Beziehungsratgeber *Warum Männer nicht zuhören und Frauen schlecht einparken* führen Barbara und Allan Pease biologische und evolutionstheoretische Argumente an, wonach Männer aufgrund des Hormons Testosteron und durch ihre Rolle als Jäger in der Steinzeit ein besseres räumliches Orientierungsvermögen vorweisen könnten als Frauen.²⁷ Anhand von empirischen Studien weisen auch die Psychologin Claudia Quaiser-Pohl und die Biologin Kirsten Jordan geschlechtsspezifische Unterschiede in der Raumorientierung nach. Durch ihre Untersuchungen, die sie dezidiert als eine Antwort auf Pease verstanden wissen wollen, setzen sie eine evolutionsbiologische Erklärung außer Kraft. Anhand von Tests zeigen Quaiser-Pohl und Jordan, dass es sowohl Frauen mit sehr guten räumlichen Fähigkeiten als auch Männer mit schlechtem Orientierungssinn gibt. Die Ausbildung der Fähigkeiten stehe in Abhängigkeit von der Erziehung, die fortwährend geschlechtsspezifisch ausgerichtet sei.²⁸

Bereits Quaiser-Pohl und Jordan erkennen die Selbsteinschätzung respektive das Selbstbild als ein wichtiges Kriterium, wodurch kognitive Fähigkeiten beeinflusst werden. Wurde die Erfahrung gemacht, sich oft zu verlaufen oder zu verfahren, steigt die Angst vor unbekanntem Räumen, was wiederum zu Unsicherheit führe. Einen Beitrag zum Selbstbild leisten auch die Vorurteile respektive Geschlechterklischees. Durch sie können sich Unsicherheiten oder Sicherheiten im Orientierungsvermögen verfestigen.²⁹ Unterstützt wird dieser Ansatz durch die Studie des Biopsychologen Onur Güntürkün von der Ruhr-Universität Bochum. Die Studie zielt ebenfalls auf das Vorurteil ab, dass Frauen schlechter einparken. In Güntürküns Untersuchung beanspruchten Frauen fürs Paralleleinparken mehr Zeit als Männer, und sie erwiesen sich als die ungenaueren Einparker. Zusätzlich wurde die Selbsteinschätzung der Probanden sowie ihre räumliche Wahrnehmungsfähigkeit untersucht. Männer schnitten bei den Tests zur Wahrnehmungsfähigkeit ebenfalls besser ab als Frauen. Die Analyse zeigt aber auch, dass die Selbsteinschätzung dabei eine wesentliche Rolle spielt. Fahrerinnen, die ihrem Können vertrauten, konnten besser einparken als Frauen, die sich beim Einparken unsicher fühlten.³⁰ Angesichts der Titelschlagzeilen „Darum können Frauen

27 Vgl. Allan und Barbara Pease: *Warum Männer nicht zuhören und Frauen schlecht einparken* [1998]. München 2000. S. 37ff., S. 164ff., S. 257ff.; sowie dies.: *Warum Frauen schlecht einparken. Ganz natürliche Erklärungen für weibliche Schwächen*. München 2002. S. 96ff.

28 Vgl. Claudia Quaiser-Pohl und Kirsten Jordan: *Warum Frauen glauben, sie könnten nicht einparken – und Männer ihnen Recht geben. Über Schwächen, die gar keine sind. Eine Antwort auf A. & B. Pease*. München 2004. S. 75ff.

29 Ebd. S. 158ff.

30 Vgl. Claudia C. Wolf: *Gekonnt Geparkt. Kognitive Mechanismen beim Einparken*. www.ruhr-uni-bochum.de/rubin/rubin-junge-forschung/pdf/beitrag10.pdf (21.10.2010)

schlechter einparken“, „Männer gewinnen Einparkwettbewerb“, „Frauen parken schlechter ein als Männer“³¹, mit denen die *Bild-Zeitung*, *Focus Online* und *Auto.de* die Ergebnisse von Güntürkün bekannt gaben, bleibt es allerdings fraglich, ob Untersuchungen, die ihren Ausgangspunkt in einer biologischen Zweigeschlechtlichkeit haben, nicht zur Verhärtung beziehungsweise zur Reproduktion der Geschlechterstereotype im Automobilismus beitragen. So suggerieren die Studien eine Messbarkeit und damit eine Objektivierbarkeit von Geschlechterdifferenzen in der Automobilkultur.

Anstatt von biologisch bedingten Geschlechterunterschieden auszugehen, wird in der vorliegenden Arbeit der Ansatz präferiert, die Prozesse, wie Geschlechtsspezifika im Automobilismus entstehen und ihre entsprechenden Funktionen zu untersuchen. In Übereinkunft mit den Erkenntnissen aus der Geschlechter- und Technikforschung werden sowohl Technik als auch ‚Geschlecht‘ im Folgenden als soziale Konstruktionen verstanden. Geschlechtsspezifische Zuschreibungen begleiten das Automobil seit seiner Frühphase. Es lässt sich dabei zeigen, dass das Automobil wie Technik im Allgemeinen nicht „inhärent männlich“³², sondern Teil einer diskursiven Praxis ist, die den Automobilismus als ‚männlich‘ konnotiert. Nach Michel Foucault produzieren Diskurse Wissen durch Sprache. Foucaults Diskursbegriff schließt neben der „Organisation des Wissens, also eine Form“, auch „eine Praxis“³³ mit ein, die die Gesamtheit von Verfahren der Wissensproduktion durch Institutionen, durch Regeln der Versprachlichung und Medialisierung umfasst.³⁴

31 Eine Übersicht zur Berichterstattung über die Untersuchungsergebnisse von Onur Güntürkün findet sich unter: www.nachrichten.de/wissen/Selbstbild-Ruhr-Universitaet-Bochum-Fahrerfaenger-Parkluecke-Parken-cid_4182511/ (20.12.2010)

32 Wajcman: Technik und Geschlecht. S. 58.

33 Ralf Konersmann: Der Philosoph mit der Maske. Michel Foucaults *L'ordre du discours*. In: Michel Foucault: Die Ordnung des Diskurses [1972]. Mit einem Essay von Ralf Konersmann. Frankfurt/M. 1997. S. 51-94, hier S. 77.

34 Vgl. Ute Gerhard, Jürgen Link und Rolf Parr: Diskurs und Diskurstheorien. In: Ansgar Nünning (Hg.): Metzler Lexikon Literatur- und Kulturtheorie. Ansätze – Personen – Grundbegriffe. Stuttgart, Weimar 2008. S. 133-135, hier S. 133. Im Hinblick auf eine geschlechtsspezifische Diskursstabilisierung im Automobilismus zeigt eine Studie aus dem Jahr 1997, dass sich Männer als Repräsentanten eines Diskurses verstehen, der eine rationale, technisch-ökonomische Einstellung zum Automobil proklamiert. Diese Norm der Rationalität führt dabei nicht nur zum Ausschluss von Rasern und imponierenden Fahrern, sondern auch von Frauen. Vgl. Katharina Eisch: Auto, Männlichkeit, Tod. Zur Geschlechtsspezifika der Rede vom Automobil. In: Christel Köhle-Hezinger, Martin Scharfe und Rolf W. Brednich (Hg.): Männlich. Weiblich. Zur Bedeutung der Kategorie Geschlecht in der Kultur. Münster, New York, München, Berlin 1999. S. 444-455.

In der Arbeit wird die diskursive Praxis der geschlechtsspezifischen Zuschreibungen in der Automobilkultur verfolgt und nach den daraus resultierenden Status- und Rollenzuweisungen von Frauen und Männern im Automobilismus gefragt. Auch wenn Kontinuitäten nachgewiesen werden können, verdeutlicht die vorgenommene historische Kontextualisierung der Automobildiskurse von der Pionierzeit bis in die Weimarer Republik, dass die Zuschreibungen nicht unveränderbar respektive statisch sind.³⁵ So zeigt sich in der Weimarer Republik, in der tradierte Vorstellungen von ‚Männlichkeit‘ und ‚Weiblichkeit‘ infrage gestellt werden, dass neue Aushandlungs- und Codierungsverfahren auch im Automobilismus zum Tragen kommen.

35 Die Umschreibungen und Veränderbarkeiten von ‚Geschlecht‘ betonen u.a. Regine Gildemeister und Angelika Wetterer: *Wie Geschlechter gemacht werden. Die soziale Konstruktion der Zweigeschlechtlichkeit und ihre Reifizierung in der Frauenforschung*. In dies. (Hg): *TraditionenBrüche. Entwicklungen feministischer Theorie*. Freiburg i. Br. 1992. S. 201-254, hier S. 223. Dass sich technische Artefakte in ihrer geschlechtsspezifischen Zuordnung historisch wandeln können, wird u.a. ausgeführt von Buchner-Fuhs: *Technik und Geschlecht*. S. 79.